



**HAL**  
open science

## **Climat : au train où vont les choses...**

Hervé Champin, Robin Foot

► **To cite this version:**

Hervé Champin, Robin Foot. Climat : au train où vont les choses.... Colloque de Ferinter, International Railway Studies, Urgences environnementales et transports ferroviaires, Mar 2024, Paris, France. 2025. <halshs-05138634v4>

**HAL Id: halshs-05138634**

**<https://shs.hal.science/halshs-05138634v4>**

Submitted on 7 Oct 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License



# CLIMAT

**AU TRAIN OÙ VONT LES CHOSES...**

**Urgences environnementales  
et transports ferroviaires**



**ACTES DU COLLOQUE INTERNATIONAL  
DE FERINTER  
PARIS, 14 & 15 MARS 2024**

**Édités par Hervé Champin & Robin Foot**

Maison de la Vie Associative et Citoyenne  
du 14<sup>e</sup> arrondissement



Photo de couverture : Train local reliant Saint-Moritz à Tirano, tracté par une unité multiple de Abe 4/4 III, empruntant le viaduc en spirale de Brusio (Suisse). Novembre 2012.

Auteur : David Gubler

Source : <http://www.bahnbilder.ch/picture/11543> (Wikimedia Commons)



COLLOQUE INTERNATIONAL  
14 & 15 MARS 2024 • 10H - 18H30

# CLIMAT : AU TRAIN OÙ VONT LES CHOSES...

## Urgences environnementales et transports ferroviaires



**INSCRIPTION  
GRATUITE**  
MAIS OBLIGATOIRE

<https://vu.fr/d5Vsj>



**MAISON DE LA  
VIE ASSOCIATIVE  
ET CITOYENNE  
76 RUE DAGUERRE  
75014 PARIS**



Remerciements à Thierry Cayatte de la MSH pour cette affiche

## Table des Matières

Préambule : Hervé Champin & Robin Foot	p.7
Introduction : Sébastien Oliveau	p.9
<b>Session introductive : Ferinter fête ses dix ans, vraiment ?</b>	<b>p.11</b>
12 ans déjà, retour sur la naissance de Ferinter Marnix Dressen Vagne & Jean Finez	p.13
Débats	p.21
<b>1<sup>re</sup> session : Comment le train a-t-il perdu sa prééminence ?</b>	<b>p.25</b>
Le ferroviaire en France, parent pauvre, enfant gâté ou sur le chemin du rattrapage pour garantir une décarbonation	
Fabien Couly	p.27
Débats	p.51
<b>2<sup>e</sup> session : Les déterminants du choix du mode de transport</b>	<b>p.55</b>
Comment les différentes catégories de voyageurs choisissent leur mode de transport ?	
Frédéric de Kemmeter	p.57
Automobilisme : représentations et comportements – résultats d’une enquête en ligne	
Pierre Courbe	p.61
Débats	p.65
<b>3<sup>e</sup> session : Finance versus écologie ?</b>	<b>p.71</b>
Le train au temps du capitalisme d’investisseurs : comment l’entreprise publique SNCF s’est convertie à la finance plutôt qu’à l’écologie	
Rémi Brouté & Jean Finez	p.73
Débats	p.81
<b>4<sup>e</sup> session : L’évolution du fret depuis les années 1970 :     perspectives intermodales et internationales</b>	<b>p.89</b>
Fret ferroviaire français : raisons de désespoir et d’optimisme	
Patrice Salini	p.91
Débats	p.101

<b>5<sup>e</sup> session : La mobilité en courte et moyenne distance</b>	<b>p.107</b>
Tramway, d'une disqualification l'autre, les ressorts d'une <i>success story</i> ?	
Robin Foot	p.109
La moyenne distance en ferroviaire : offre, demande et capacité à contribuer au report modal	
Béatrice Jarrige	p.119
<b>7<sup>e</sup> session : Quand le Parlement s'alarme...</b>	<b>p.121</b>
Fret ferroviaire : quand le Parlement s'alarme	
Dominique Andolfatto	p.123
Débats	p.131
<b>8<sup>e</sup> session : Les TER et Les SERM, une réponse à l'urgence climatique ?</b>	<b>p.137</b>
Une approche historique et géopolitique de la question des SERM	
Pierre Zembri	p.139
Du choc d'offre à la mise en place des services régionaux métropolitains du Grand Est	
Nicolas Bordillat	p.143
Rallumons l'étoile, un projet d'étoile ferroviaire dans la région de Toulouse	
Benoît Lanusse	p.147
Débats	p.151
<b>9<sup>e</sup> session : État des infrastructure et grands projets</b>	<b>p.157</b>
Un tunnel sorti tout droit d'un ancien monde. Coûteux et inutile	
Julien Troccaz	p.159
Autriche : erreur en-deçà des Alpes, vérité au-delà	
Vincent Doumayrou	p.163
Les instruments publics en retard d'une guerre ?	
Gilles Dansart	p.169
Débats	p.173
<b>10<sup>e</sup> session : L'écologie et le train</b>	<b>p.177</b>
Quelle écologie pour quels systèmes ferroviaires ?	
Arnaud Passalacqua	p.179
Débats	p.191



## Préambule

Hervé Champin,  
Maître de conférences, LARSH – IT2S, Université Polytechnique Hauts-de-France

Robin Foot, Sociologue

A l'occasion de ses 10 ans, l'association Ferinter – IRS a organisé les 14 et 15 mars 2024 à la Maison de la Vie Associative et Citoyenne du XIV<sup>e</sup> arrondissement de Paris un colloque sur le train et les enjeux climatiques. Comme lors de précédentes journées d'études du réseau organisées à Bourges, nous avons décidé de filmer les interventions et les débats pour garder une trace de ce moment, sans trop savoir quelle forme prendrait le mode de restitution de cet événement.

La décision de publier des actes incluant les débats, sous forme papier et dans HAL-SHS, a donc été prise *a posteriori*, et nous tenons à remercier les intervenants qui ont accepté de reprendre leur intervention sur la base des transcriptions réalisées ou de nous proposer une communication écrite.

Un problème technique nous a empêché d'enregistrer les interventions et débats des 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> sessions. Si les interventions de la 5<sup>e</sup> session figurent malgré tout dans ces actes, Alexis Chaillou, responsable plaidoyer transports pour le Réseau Action Climat (RAC), n'a malheureusement pas pu reprendre son intervention, qui portait sur l'« *étude comparative des prix des billets de train et d'avion en Europe* » et avait ouvert nos échanges lors de la 6<sup>e</sup> session intitulée « *Longue distance, le train est-il forcément hors-jeu ?* ». Toutefois, le site du RAC est riche de documents et de notes sur les questions du transport, en particulier sur les rapports entre le train et l'aérien. Pour une meilleure compréhension des enjeux climat autour du transport longue distance, nous renvoyons donc à ce site<sup>1</sup> ainsi qu'au rapport de Greenpeace sur l'analyse comparative du prix des billets d'avion et de train en Europe<sup>2</sup>. Les débats de ces sessions n'ont pas non plus pu faire l'objet d'une restitution.

Enfin, nous tenons à remercier, la MSH Paris Saclay et l'ensemble des institutions qui ont soutenu ce colloque et la préparation de cette publication, ainsi que Nathalie Combaz et Caroline Réveillon de Caralie Scribe qui, par leurs retranscriptions des interventions et débats et par leur relecture, ont permis de donner corps à ces actes.

---

<sup>1</sup> <https://reseauactionclimat.org/actualites/transports> et en particulier <https://reseauactionclimat.org/le-vrai-plan-dinvestissement-dans-les-infrastructures-de-transport-pour-reussir-la-transition-ecologique/>

<sup>2</sup> [https://cdn.greenpeace.fr/site/uploads/2023/07/Analyse-comparative-du-prix-des-billets-davion-vs-train-en-Europe\\_Resume-FR.pdf](https://cdn.greenpeace.fr/site/uploads/2023/07/Analyse-comparative-du-prix-des-billets-davion-vs-train-en-Europe_Resume-FR.pdf)



## Introduction des journées Ferinter

### Sébastien Oliveau

Directeur de la Maison des Sciences de l'Homme (MSH), Paris Saclay

Nouvellement nommé à la direction de la MSH Paris-Saclay, ce colloque est le premier que j'ai l'honneur d'inaugurer. Il me tient, de plus, particulièrement à cœur pour des raisons tant personnelles que professionnelles.

À titre personnel d'abord, je dois dire que je suis fils de cheminot, comme beaucoup de collègues qui travaillent sur les questions ferroviaires. C'est une forme d'atavisme : le train nous intéresse !

J'ai par ailleurs partagé mon bureau durant plus de 10 ans avec Frédéric Audard, lui aussi fils de cheminot, et dont la thèse portait justement sur la modélisation des mobilités, avec un accent mis sur les transports collectifs... J'ai donc consolidé quelques connaissances sur le sujet et j'ai ainsi eu le plaisir de codiriger plusieurs travaux de doctorat sur le thème des mobilités.

À titre personnel toujours, je pense que l'urgence climatique aujourd'hui doit nous amener à orienter nos recherches, autant que possible, vers la résolution des crises qui sont désormais de plus en plus fréquentes. Sans forcément n'explorer les nouvelles connaissances que selon cette dimension, il semble néanmoins important de participer à une réponse qui sera nécessairement collective, et où tous les savoirs devront être confrontés.

À titre professionnel ensuite, j'essaie donc de favoriser les études portant sur l'adaptation humaine au changement climatique, car elle est essentielle. Explorer les interactions entre changement climatique et transport ferroviaire, ce que propose ce colloque, est hautement pertinent.

Les analyses qui montrent l'apport des recherches pluridisciplinaires à la meilleure compréhension de questions complexes se multiplient, et c'est pourquoi les MSH, et en

particulier celle de Paris-Saclay, soutiennent ces approches. De ce point de vue, le travail de fond de l'association Ferinter répond pleinement aux ambitions scientifiques de la MSH.

Il faut d'ailleurs souligner la qualité du travail accompli autour de ce colloque : ce n'est pas tous les jours que l'on parvient à réunir un large panel de disciplines pour qu'elles travaillent ensemble, comme c'est le cas ici avec des historiens, des économistes, des sociologues, des géographes... De plus, au-delà des chercheurs académiques, ce colloque réunit aussi des experts, des représentants syndicaux, des journalistes. C'est une grande réussite, et la transdisciplinarité, dont on parle beaucoup, se construit donc à cet instant. La participation du monde non académique (je n'aime pas la notion de société civile, comme s'il pouvait y avoir une société non civile, ou que le monde académique en serait exclu) est un élément important, particulièrement sur des sujets comme celui-ci. On regrette d'autant l'absence d'élus à ces journées. Que ceux-ci ne répondent pas à ce genre d'invitation marque bien un des problèmes de la société française aujourd'hui : ces questions, qui sont pourtant politiques, semblent délaissées par nos représentants. Les consensus qui émergent lors de ces manifestations, soutenus par les scientifiques, les experts et les acteurs, ne sont alors pas relayés jusqu'aux décideurs. Le diagnostic est donc partagé, mais les solutions ne sont pas adoptées.

Pour finir d'introduire ce colloque, il me reste trois points à aborder. Le premier, directement lié au sujet du colloque, est celui de sa localisation. Cela aurait été intéressant de se réunir à Saclay, où la question de l'accès apparaît vraiment flagrante. Au-delà des interrogations et réticences que suscite la ligne 18 du métro, venir à Saclay permet de ressentir ce que signifie la mobilité en Île-de-France, hors de Paris. *A contrario*, organiser ce colloque dans une maison associative et citoyenne est un symbole

fort de la volonté de l'association Ferinter de s'ouvrir à la cité, on ne peut que s'en féliciter.

Le second point concerne le sujet du colloque. À lire le programme, on se dit que le prochain thème (car il n'y a pas de doute que ce colloque doit continuer) devrait porter sur la question de l'énergie dans la réflexion sur la mobilité. On voit d'ailleurs émerger ici où là des expérimentations ferroviaires à base d'hydrogène par exemple, de véhicules autonomes ou de transports mêlant voie ferrée et route. Tout cela ne se fera pas sans intégrer une réflexion sur la mobilisation et l'adéquation des différentes énergies disponibles. Cela pourra aussi permettre d'échanger autour de la question du train et des mobilités des communautés scientifiques au-delà des SHS.

Enfin, mon dernier point est un regret, qui n'incombe pas aux organisateurs du colloque, puisque c'est d'abord le reflet de la situation des recherches sur les mobilités en sciences sociales : les femmes sont peu présentes aujourd'hui. Ce sont pourtant les premières utilisatrices des transports collectifs en Île-de-France, leurs réflexions et leurs voix compléteraient justement celles des hommes.

Nul doute néanmoins que ces deux jours seront utiles et qu'ils permettront d'avancer collectivement, dans l'interdisciplinarité et même la transdisciplinarité, afin d'apporter de nouveaux éclairages et de nouvelles questions à propos du rôle du transport ferroviaire pour répondre à l'urgence climatique.

## Session introductive : Ferinter fête ses 10 ans d'activité, vraiment !?



Marnix Dressen-Vagne & Jean Finez



## 12 ans déjà, retour sur la naissance de FERINTER

### **Marnix Dressen-Vagne**

Professeur émérite, Université de  
Versailles-Saint-Quentin-en  
Yvelines, UMR CNRS « Printemps »

### **Jean Finez**

Maître de conférences, Université  
Grenoble Alpes, UMR CNRS « Pacte »

### **Introduction**

Cette communication devait initialement être prononcée par Jean Finez, cofondateur de Ferinter. Malheureusement, des raisons de santé l'empêchent d'être présent. Nous avons donc bâti cette présentation à partir de la trame qu'il avait conçue, organisée en quatre temps. D'abord, nous proposons une rétrospective des conditions de création de notre association. La deuxième partie esquisse un aperçu de sa « vie publique » : les manifestations organisées et deux publications marquantes. La troisième partie porte un regard sur la « vie interne » de Ferinter. La quatrième et dernière est une réflexion tournée vers l'avenir : pourquoi adhérer à Ferinter aujourd'hui ?

### **La lente émergence de Ferinter**

En principe, ce colloque devait célébrer le dixième anniversaire de Ferinter. Cependant, en revisitant les origines de l'association, il apparaît que sa genèse est plus ancienne. Si l'on prend pour point de départ l'appel à créer un réseau de recherche lancé en 2012, il serait plus juste de parler d'un douzième anniversaire. Et pourtant, même ce calcul demeure incertain... car les prémices de Ferinter remontent encore plus loin. Comme le rappelait François Caron, éminent historien des chemins de fer, une institution porte durablement les marques de ses origines. Bien que Ferinter ne puisse pas être qualifiée d'institution – et il n'est pas certain qu'il soit

souhaitable qu'elle le devienne un jour –, il est éclairant de s'interroger sur sa généalogie. Les contextes et les motivations qui ont conduit à sa création influencent nécessairement son évolution.

En examinant nos archives personnelles, la trace la plus ancienne de ce projet collectif émerge lors d'un colloque organisé en 2007 par l'AHICF (alors Association pour l'histoire des chemins de fer, aujourd'hui Rails & Histoire<sup>1</sup>), à l'occasion de son vingtième anniversaire au musée d'Orsay. C'est lors de cet événement, auquel participaient notamment Christian Chevandier et Georges Ribeill, que Marnix Dressen s'ouvre à ce dernier de son désir de travailler sur les chemins de fer. La discussion portait notamment sur l'opportunité de s'intéresser à des sujets peu explorés, comme l'activité d'Eurostar, qui était alors un « angle mort » des études sur la SNCF. Cette enquête n'a jamais vu le jour mais cette interaction a jeté les bases d'une dynamique plus large : celle de rassembler des perspectives renouvelées sur les enjeux sociaux et économiques du ferroviaire.

Au-delà de cette première rencontre, d'autres échanges intellectuels ont peu à peu nourri l'idée de constituer un réseau. En 2008, à l'occasion d'un colloque à Rouen, Marnix a présenté une communication portant sur les compromis néo-corporatistes à la suite de l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises en France. L'année suivante est celle d'une rencontre entre J. Finez et M. Dressen, qui débute une thèse socio-historique sous la codirection de B. Convert à l'Université de Lille portant sur l'économie des chemins de fer français. Parallèlement, dans le cadre d'un projet financé par l'Agence nationale pour la recherche (ANR) et animé par S. Bérout et K. Yon, Dominique Andolfatto et Marnix ont mené une enquête de terrain en Moselle et Meurthe-et-Moselle

---

<sup>1</sup> <https://www.ahicf.com/>

analysant l'application des nouvelles règles de la représentativité syndicale dans les chemins de fer, à la suite de l'adoption de la loi de 2008. D'autres collaborations ont rapidement été mises sur pied, notamment avec Christian Mahieux, ancien responsable de SUD-Rail, et qui est de l'aventure de Ferinter presque depuis ses débuts.

Après les rencontres et collaborations scientifiques, la seconde étape dans la concrétisation de Ferinter a été la rédaction, par Jean et Marnix, d'un appel à la constitution d'un réseau international de recherche sur les restructurations des transports ferroviaires. Ce texte a été présenté lors du Forum de l'International Sociological Association à Buenos Aires, à l'été 2012. Cette intervention à l'autre bout du monde a été rendue possible grâce à notre participation à un programme de recherche associant des membres du Conicet (l'équivalent argentin du CNRS) et une équipe de chercheurs lillois de l'UMR Clersé. Ce séjour a permis d'établir quelques premiers contacts et de réaliser deux entretiens exploratoires sur les chemins de fer argentins. Mais surtout, les retours encourageants nous ont incités à renforcer notre démarche en élaborant un document plus abouti, défendant et illustrant la pertinence de ce réseau de recherche<sup>1</sup>. Ce texte de plus de 30 pages commence d'ailleurs par exposer les raisons objectives de s'intéresser au ferroviaire, y compris pour celles et ceux n'ayant *a priori* aucun lien affectif fort avec l'objet. Il faut dire que ni lui ni moi n'avons grandi dans cet univers : nous n'avons même jamais joué au petit train.

Ce document exposait les raisons légitimes d'enquêter sur ce service public singulier, qui incarne de manière emblématique dans l'imaginaire collectif le modèle du service public « à la française », historiquement fondé sur le double impératif de l'égalité de traitement et de l'obligation de transporter. Ce modèle s'est notamment concrétisé dans le secteur ferroviaire par le principe, aujourd'hui quasi abandonné, de péréquation tarifaire. Nous cherchions également à justifier l'approche comparative, voire *comparativiste*, entre différents pays afin de mieux saisir la spécificité de la réalité qui

nous intéressait. Rappelons à cet égard ce qu'affirme Durkheim dans *Les Règles de la méthode sociologique* : « *La sociologie comparée n'est pas une branche de la sociologie : c'est la sociologie même.* » Une comparaison qui peut être diachronique – à travers le temps pour évaluer des dynamiques – ou synchronique – entre des réalités concomitantes.

Début 2013 marque la troisième étape de création du réseau. Nous engageons des échanges avec des personnes expérimentées dans la création ou l'animation de réseaux de recherche proches de nos thématiques. C'est à cette période que nous rencontrons, dans un café de la rue Daguerre, le sociologue du travail Michel Freyssenet (1941-2020), qui fut une figure majeure du Gerpisa<sup>2</sup>, un réseau de recherche international sur l'industrie automobile. Nous lui confions notre envie de « construire un réseau comme le [sien] » et souhaitons comprendre comment, en 1981, il avait procédé avec l'historien Patrick Fridenson, l'économiste Robert Boyer et d'autres.

Ce qui était frappant chez M. Freyssenet, c'était sa conviction que la recherche est avant tout une démarche collective. Ni lui ni nous n'avons jamais cru au mythe du chercheur solitaire ou de l'artiste coupé du monde. Nous privilégions les échanges, notamment pluridisciplinaires, y compris avec les sciences de l'ingénieur, même si ces dialogues restent trop rares. Quelques semaines plus tard, nous avons rencontré l'économiste Bernard Jullien, alors directeur du Gerpisa constitué en groupement d'intérêt scientifique (GIS), ainsi que Tommaso Pardi, déjà membre actif du GIS et qui en est devenu le directeur en 2015. Place aux jeunes !

En ce début d'année 2013, avec J. Finez nous avons rencontré l'AHICF, accompagné par Hervé Champin. Lors de cette rencontre, l'AHICF était représentée par Michèle Merger, responsable de son conseil scientifique, et Marie-Noëlle Polino, alors secrétaire générale, qui peinait à modérer sa collègue dans son expression. C'est que nous avons été reçus comme des chiens dans un jeu de quille... Avions-nous bien lu F. Caron ? Qui étions-nous

---

<sup>1</sup> Ce texte d'appel peut être consulté sur cette page de notre site : <https://ferinterorg.wordpress.com/le-reseau/>

<sup>2</sup> <https://gerpisa.org/>

pour prétendre créer un réseau international ? Quelle était notre crédibilité ? Tout cela prête à sourire aujourd'hui, d'autant que nos relations avec l'association sont devenues excellentes, comme le confirment le soutien substantiel de Rails & Histoire à ce colloque et la présence ce matin de plusieurs de ses locomotives, dont Cécile Hochard. Mais on peut dire que c'est une histoire d'amitié et de compagnonnage qui avait mal débuté.

Un jalon important de notre histoire est, en février 2013, la réunion fondatrice qui s'est tenue à l'École normale supérieure de Cachan (devenue en 2016 l'ENS Paris-Saclay). Grâce à H. Champin qui y préparait une thèse sur l'europanisation des chemins de fer sous la direction de Claude Didry, nous avons pu convier toutes les personnes intéressées par l'appel à la constitution d'un réseau lancé en 2012. Ce jour-là, nous étions une petite dizaine autour de la table. Outre nous trois, participaient également Isabelle Besse et, selon toute vraisemblance, Julien Kubiak – bien qu'il n'en garde plus vraiment le souvenir –, tous deux doctorants au laboratoire « Printemps » de l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines (UVSQ). Reinhard Gressel, spécialiste des transports et alors chercheur à l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), institution intégrée à l'Université Gustave Eiffel en 2020, et Alexandre Largier, le dernier sociologue en poste à la SNCF, étaient aussi présents. Enfin, B. Jullien, dont on a déjà parlé, était également présent. Par son intermédiaire, on peut dire que le Gerpisa s'est brièvement penché sur les fonts baptismaux de Ferinter.

Dans les semaines suivantes, à l'initiative de A. Largier, nous avons rencontré Jean-Pierre Aubert, conseiller issu de Matignon détaché auprès de la direction de la SNCF, au siège rue du Commandant Mouchotte. Grâce à Alexandre, il percevait positivement nos ambitions et nous avait promis une aide financière de quelques milliers d'euros pour organiser notre premier colloque. Malheureusement, son retour soudain vers son administration d'origine a compromis cette opportunité et nos espoirs de subventions se sont volatilisés. Toutefois, ce contretemps s'est révélé être un mal pour un bien. En plan B, nous nous sommes tournés vers l'UVSQ, notamment son département de sciences sociales, vers l'UMR « Printemps » et vers la

Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Tous ont soutenu le premier colloque de Ferinter en décembre 2013 (voir ci-après). Depuis lors, des liens particuliers unissent Ferinter et le laboratoire « Printemps ».

Durant trois ou quatre ans, nous avons fonctionné comme une association *de facto*, au sens juridique du terme. Mais avec le temps, la question de la collecte des cotisations et, surtout, de la possibilité de percevoir des subventions s'est posée : l'adoption d'un statut juridique formalisé fut la manière d'y répondre. En 2017, une nouvelle étape est franchie avec la transformation de Ferinter en association *de jure*, sous l'impulsion de Laurent Quessette, docteur en droit public et auteur d'un livre sur le service public ferroviaire, qui en deviendra le président en 2018.

Une fois notre association juridiquement constituée, Ferinter a tenu sa première assemblée générale dans les locaux du Comité central du groupe public ferroviaire (CCGPF), l'instance de coordination des comités d'entreprise du Groupe SNCF. 31 cotisations avaient été payées en 2017 et 18 personnes étaient présentes (soit près de 60 % des adhérent.es), un record ! Ce lieu de réunion représentait à nos yeux une reconnaissance importante et un rapprochement avec les organisations syndicales cheminotes, la CGT y occupant une position dominante. Cette forme de légitimation a été rendue possible grâce à Rémi Brouté, socio-économiste au CCGPF, qui interviendra demain. Rémi nous avait contactés après un échange avec un étudiant de l'UVSQ en stage au CCGPF. C'est également à cette époque que nous avons bénéficié du soutien de Jean Riconneau, ancien conducteur de train et permanent CGT, alors responsable de la Commission économique du CCGPF.

La vie d'une association est ainsi faite d'opportunités, de rencontres fortuites, certaines sans lendemain, d'autres ouvrant sur des collaborations fécondes et durables... Dans cette période, nous avons reçu des adhésions venues d'horizons divers. On pense notamment à Roland Le Bris, toujours adhérent aujourd'hui, qui avait découvert l'existence de cette association en 2015, à l'occasion d'une intervention de J. Finez sur France Culture. Responsable d'un cabinet notamment spécialisé dans le domaine ferroviaire, il avait été séduit par la pertinence de son discours et avait souhaité adhérer, à titre

personnel ainsi qu'au nom de son cabinet, en tant que personne morale. Avec G. Ribeill et Marion Duval, nous nous sommes rendus à Marseille pour le rencontrer.

## La vie publique de Ferinter

Depuis 2013, nous avons ainsi organisé plusieurs colloques et journées d'études. Nous n'aurons pas le temps d'en analyser chaque détail, mais survolerons leur calendrier et leurs thématiques.

La première manifestation scientifique clé dans la vie de Ferinter s'est tenue en décembre 2013 à l'UVSQ (dans les locaux de la faculté de droit). Intitulé « *Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation* », ce colloque international s'est distingué par un appel à communications diffusé en trois langues et des communications émanant de collègues de six pays, en adéquation avec l'esprit de l'appel à la création d'un réseau de recherche international. Des traces de cette première édition sont visibles sur le site web de l'association, où 23 textes sont disponibles parmi les 36 présentations réalisées. Une exposition de photos sur les chemins de fer dans la corne de l'Afrique est venue enrichir l'événement, témoignant de l'ambition qui animait Ferinter.

Le deuxième colloque labellisé Ferinter s'est tenu au Maroc, en décembre 2014, à l'Université Mohamed V de Rabat, autour d'une thématique plus ciblée, correspondant aux centres d'intérêt d'une majorité des membres qui composaient alors l'association : « *Travail, emplois et identités des cheminots à l'épreuve des politiques de restructuration* ». L'événement a bénéficié du soutien matériel de l'Office national des chemins de fer marocains (ONCF), qui a également organisé une visite de la toute nouvelle gare de la LGV à Casablanca. La cheville ouvrière de ce second colloque était Youssef Sadik, professeur en sciences de l'éducation et ancien étudiant de sociologie à Sciences Po qui avait présenté une communication à Saint-Quentin-en-Yvelines, un an plus tôt. Deux communications ont été présentées par des jeunes chercheurs et chercheuses marocain.es, témoignant de la dynamique académique locale et de l'ouverture du réseau Ferinter à de nouvelles perspectives de recherche.

Le troisième colloque s'est tenu en octobre 2016 à l'Université Bourgogne-Franche-Comté, sous le titre « *Compétitivité des chemins de fer et des cheminots* ». Soutenu par la Maison des sciences de l'Homme de Dijon et divers laboratoires, sa coordination a été assurée par D. Andolfatto, professeur de science politique. Cet événement demeure dans nos mémoires comme un espace de discussions parfois animées. On pense notamment à une franche controverse relative au rôle des syndicats dans la vie de la SNCF. Plusieurs universitaires spécialisés dans les sciences de gestion y ont également pris part, ce qui n'a pas été courant dans l'histoire de Ferinter. Un livre collectif, cordonné par D. Andolfatto, est directement issu de ce colloque.

En décembre 2018, Ferinter a organisé à Paris son quatrième événement sous un format inédit. Imaginée par L. Quessette et rendue possible grâce au soutien financier de plusieurs partenaires, dont le CCGPF et un cabinet de consultants, la première JAF (Journée annuelle Ferinter) était consacrée à l'étude des conséquences de la loi du 27 juin 2018 intitulée « *Pour un nouveau pacte ferroviaire* ». La particularité de cet événement résidait dans la volonté d'élargir de manière franche le dialogue au-delà de la sphère académique, en intégrant davantage les professionnels du monde ferroviaire. Pour la première fois, la CFDT et l'Unsa cheminots ainsi qu'un représentant de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF) – qui défend les intérêts des transporteurs privés et publics, la SNCF et la RATP en étant les principaux contributeurs – ont participé à une manifestation scientifique organisée par Ferinter. Un élu régional, deux professeurs de droit spécialisés dans les transports ferroviaires, des consultants de deux cabinets bon connaisseurs de la branche d'activité ont aussi pris part aux débats. Nous en gardons le souvenir de vraies controverses, courtoises mais aux forts enjeux : la construction d'une branche ferroviaire qui ferait sa place aux salariés des opérateurs privés (depuis 2006, ils avaient entrepris de concurrencer la SNCF dans le transport de marchandises). Comment juger le rôle de la Commission européenne, quelle évaluation faire du « Groupe public ferroviaire », une entité bien plus large que la SNCF, que penser de la fin du recrutement « au statut » ?

En septembre 2021, après un report dû à la pandémie, Ferinter a renoué avec un format plus académique, en organisant son quatrième événement public à l'Université libre de Bruxelles. De longue date, nous envisagions un colloque à Mexico, ce qui pour diverses raisons ne s'est pas avéré réaliste. Nous avons alors sollicité des collègues de Belgique. Cet événement, qui fut le second colloque hors de France – après celui de Rabat –, a été rendu possible grâce à Corinne Gobin, chercheuse au Fonds national de la recherche scientifique (FNRS) (l'équivalent du CNRS en Belgique) et à Jean Vandewattyne, lui aussi rattaché à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et à l'Université de Mons. La thématique retenue, « *L'État et le rail : les transports ferroviaires au prisme de la puissance publique* », abordait une question centrale pour comprendre les dynamiques du secteur ferroviaire et les enjeux de régulation à l'ère de l'ouverture des marchés à la concurrence. Preuve du succès de l'événement, ce colloque international a exigé une logistique conséquente, avec la mise en place d'ateliers parallèles, sur le modèle du premier colloque à l'UVSQ. Fait notable, pour la première fois des communications ont été consacrées à l'analyse des systèmes ferroviaires d'Afrique subsaharienne. L'événement a également été marqué par la présence de diverses associations d'utilisateurs et la participation d'un ministre, témoignant de l'intérêt institutionnel pour cette initiative.

En janvier 2023, les Journées d'études de Ferinter (JEF) se sont tenues à Bourges (dans le Cher), sur l'initiative de Vincent Doumayrou, président de Ferinter depuis 2022. La thématique choisie, « *Concurrence et nouveaux entrants dans le transport ferroviaire de voyageurs : opportunités ou risques pour les territoires et le service public ?* », reflétait les débats actuels sur l'évolution du secteur ferroviaire. L'objectif était également d'organiser cette journée d'étude dans une ville en dehors des métropoles desservies par le TGV, afin de diversifier les perspectives, de témoigner aussi notre défiance pour la politique du tout TGV (ce *serial killer*, selon G. Ribeill) et de toucher d'autres publics. Cette journée et demie a permis d'entendre des élus régionaux, des associations locales et

nationales d'utilisateurs, offrant un espace d'échange entre acteurs institutionnels, associatifs et universitaires ou « experts ».

Si nous voulions être complets, il faudrait aussi évoquer les sessions qui nous ont accueillies dans d'autres manifestations scientifiques, comme celle qui s'est tenue à Lisbonne en juillet 2017, dans le cadre de l'Association internationale de sociologie. Et aujourd'hui, nous sommes réunis pour ce colloque rue Daguerre.

À ce jour, Ferinter a à son actif deux ouvrages :

- ANDOLFATTO Dominique (2018), *Chemins de fer et cheminots en tension*, Éditions universitaires de Dijon, 254 p.
- CHAMPIN Hervé, FINEZ Jean & LARGIER Alexandre (2021), *La SNCF à l'épreuve du XXI<sup>e</sup> siècle*, Éditions du croquant, 226 p.

En plus des communications à des colloques organisés par Ferinter ou dans lesquels des membres de Ferinter interviennent, quelques-uns.e.s parmi eux publient régulièrement des articles soit dans des revues académiques, soit dans des médias d'opinion comme *The Conversation* ou dans la presse plus grand public. Ils sont parfois invité.e.s par des médias audiovisuels. On ne saurait donner ici une liste de ces interventions mais, pour en prendre connaissance, on pourra utilement se référer au site de notre association<sup>1</sup>.

## La vie interne de Ferinter

Tout.e nouvel.le adhérent.e de Ferinter est inscrit.e sur un Google group (il est vrai qu'on aurait pu choisir un diffuseur Open source...) qui, significativement, n'est pas modéré. Pas de censure, ni de filtre. Nous en sommes quand même assez contents parce que, vous l'avez peut-être ressenti, nous sommes un peu basistes, nous n'aimons pas beaucoup la hiérarchie, même si l'holocratie (le pouvoir de tous et de l'organisation) reste une utopie, puisque malheureusement une forme de hiérarchie s'insinue facilement. En principe, les réunions de bureau sont ouvertes à toutes les affilié.es – ce qui est favorisé par la banalisation de la

---

<sup>1</sup> <https://ferinterorg.wordpress.com>

visio’ – et elles font l’objet d’un compte rendu à toutes.

Le bureau de l’association et le président sont élus par l’ensemble des adhérent.es, V. Doumayrou vient d’être choisi pour un troisième mandat. Nous n’avons jamais eu de présidente et on peut le percevoir comme un point de faiblesse de notre bilan, on y reviendra dans un instant.

Une de nos marques de fabrique, c’est que les adhésions se font par cooptation, en ce sens que l’ensemble des affilié.es est invité à exprimer son avis sur les candidatures. Au bout d’une semaine, s’il n’y a pas d’objections, le/la candidat.e est intégré au Google group dès sa cotisation réglée.

Si iel le souhaite, iel peut être inscrit.e de surcroît à un deuxième Google group exclusivement consacré à une revue de presse.

Après avoir été de 15 €, les cotisations annuelles sont depuis 2021 de 20 €, soit moins de 2 € par mois. Les étudiant.e.s ne paient que 5 €.

En 2023, 42 adhérent.es étaient à jour de leurs cotisations (dont deux personnes morales). La dynamique des adhésions est positive, comme le montre le tableau 1.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Moyenne
<b>Adhérent.es</b>	34	34	36	32	36	37	42	36
<b>Dont personnes morales</b>	2	1	3	1	2	3	2	2

Tableau 1 : Dynamique des adhésions (2017-2023)

Depuis le dépôt de nos statuts en 2017, l’association perçoit presque chaque année plus de 30 cotisations de personnes physiques et une à trois personnes morales (qui règlent une cotisation de 150 €). L’AHICF (désormais Rails & Histoire) adhère depuis 2017 (avec une année d’interruption). La fédération SUD-Rail depuis 2019 (avec une année d’interruption) et Railcoop a cotisé pendant quatre ans mais a cessé ses versements depuis que son projet de relancer la ligne Bordeaux / Lyon a été interrompu. Un cabinet de consultants de Marseille a adhéré pendant un an.

On aimerait bien avoir davantage d’adhérent.es personnes morales. Surtout, Ferinter est bien insuffisamment composé d’affilié.es vivant et travaillant à l’étranger. Nous pouvons faire état

de trois adhérent.es en Belgique, un.e en Suisse, deux et bientôt trois en Argentine. Un.e adhérent.e au Maroc s’est désintéressé.e de nous, un.e autre, de Roumanie, n’a jamais été assidu.e. Deux ou trois demandes d’adhésions en Afrique subsaharienne réalisées dans le prolongement du colloque de Bruxelles n’ont pas eu de suite. Bref, un sérieux effort serait nécessaire pour mériter plus pleinement notre sous-titre « *International railway studies* ».

Néanmoins, on peut considérer que le bilan est honorable pour une association de science citoyenne, c’est-à-dire qui cumule à la fois des experts observateurs extérieurs au système ferroviaire et des professionnels des chemins de fer, étant entendu que ces derniers sont aussi des experts. Cette hybridation entre différentes catégories de profils nous convient très bien.

Pour être un peu plus précis, on peut présenter ainsi la composition socioprofessionnelle de l’association, les catégories étant exclusives (cf. tableau 2).

On observe une prééminence des enseignants-chercheurs, puis des cheminots (actifs et retraités) et enfin des consultant.es. Contrairement à ce que nous imaginions, le nombre d’étudiant.es réalisant leur mémoire de master II

et surtout leur thèse sur le monde ferroviaire est plutôt stable.

Une préoccupation tient à la très faible féminisation de l’association. Son bureau est aujourd’hui

entièrement masculin. Sur les 77 noms figurant sur une liste de personnes qui, depuis 2017, ont adhéré à un moment ou qui sont encore adhérentes, 12 portent un prénom féminin (soit environ 15 %).

Si on voulait se livrer à une analyse plus subtile, il conviendrait de regarder non seulement les entrées, mais aussi les sorties. Pierre Bourdieu le disait, ce qui est intéressant, c’est souvent le profil des personnes qui ne répondent pas aux enquêtes, les raisons de leur silence... Eh bien là, ce qui est intéressant, ce n’est pas simplement les attentes et les caractéristiques des gens qui participent aux efforts de l’association, c’est aussi les caractéristiques des gens qui la quittent, souvent sur la pointe des pieds. Pourquoi désertent-ils ?

Venons-en à notre dernier point qui fera office de conclusion tournée vers l’avenir.

avons toujours été épaulés par des laboratoires universitaires (et deux à trois fois par des MSH),

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Moyenne	
<b>Consultant.es + 1 journaliste</b>	5	7	7	7	8	7	5	5.5	
Doctorant.es et master	5	4	3	3	4	5	5	4	
Enseignant-chercheur	12	13	11	10	11	9	12	11	
Fonctionnaire cat. « A »	2	2	2	2	1	1	1	1.5	
Cheminots	actifs	5	5	6	6	6	5	6	5.5
	retraités	3	2	3	3	3	4	4	3
Ingénieur						2	2		
Activité professionnelle non renseignée			1		1	1	5		
Total personnes physiques	32	33	33	31	34	34	40	34	

Tableau 2 : Dynamique des adhésions (2017-2023)

sur le plan financier, sur le plan de l’accueil (mise à disposition de salles à titre gratuit), mais aussi souvent sur le plan logistique (gestion des inscriptions, des billets de trains, des buffets, des chambres d’hôtel, etc.).

Divers projets sont en gestation : un webinaire sur le fret ferroviaire à l’initiative de Frédéric de

## De bonnes raisons de s’affilier à Ferinter

Adhérer à Ferinter, d’accord, mais dans quel but ?

Premièrement, peut-être pour échanger des idées. Vous l’avez compris, c’est notre raison d’être fondamentale depuis le début. Échanger des informations, des analyses avec des experts qui le sont à divers titres, pour la compréhension du système complexe qu’est le transport ferroviaire.

Pour contribuer à monter des projets aux périmètres variables, l’expérience illustre qu’ils peuvent être en binôme, en trinôme. Ils étaient présents dès les prodromes de Ferinter antérieurs de cinq ans à notre juridicisation en 2017. On pourrait même défendre l’idée que les collaborations sont à l’origine de Ferinter, car elles ont généré l’idée qu’une démarche collective, si ses composantes débattent en bonne intelligence et dans le respect des divergences, pouvait générer et oxygéner des projets. Il est entendu que ces derniers peuvent éventuellement vivre de manière plus ou moins autonome par rapport à la vie de l’association.

Les projets peuvent aussi être au cœur de la vie collective : colloques en France ou à l’étranger, journées d’études sur des thématiques précises. D’autant que l’expérience de Ferinter est maintenant significative et qu’à ce jour nous

Kemmeter et une idée évoquée de longue date : un séminaire de comparaison sur les restructurations dans diverses industries à réseau. Sont compris le ferroviaire, bien sûr, mais aussi la distribution d’électricité, de gaz ou d’eau, ou encore la distribution postale et/ou les télécoms, toujours avec l’idée que la comparaison favorise les découvertes si elle est menée avec méthode.

Une idée est en jachère depuis qu’elle a été proposée lors de l’AG 2023 et pourrait être réveillée si de bonnes volontés s’engageaient à la réaliser. Nous pensons à un voyage d’étude de deux ou trois jours en Suisse, pays dans lequel l’obligation de transporter voyageurs et marchandises par voie ferrée est prise au sérieux. Son exécution supposerait de réfléchir à un programme, de prendre des contacts, de s’occuper de la logistique et – ce n’est pas le plus facile mais c’est possible grâce à notre réseau et notre légitimité – de trouver des financements couvrant autant que faire se peut la dépense pour que cette journée soit le plus inclusive possible (pas de discrimination par le niveau de revenus des participants).

Voilà, à vous de proposer d’autres idées et/ou de vous atteler à des plans existants. Rejoignez-nous !



## DÉBATS

**Joyce Sebbag** (Professeur émérite, Université Évry Paris-Saclay) : C'est une question tout à fait simple. Je voulais savoir si vous avez essayé de contacter les associations d'usagers, qui sont très parties prenantes, dans tous ces questionnements. J'ai été étonnée de ne pas voir dans les institutions ce type d'associations.

**Michel Caniaux** (Vice-président ALTRO [association Logistique TRansport Ouest]) : Merci. Oui, je voulais avoir une précision sur ce que vous appelez « projets collectifs ». Est-ce que c'est des projets, on va dire, universitaires, ou alors c'est des projets, ou ça peut être des projets concrets, d'accompagnement d'ouverture de ligne, ou des choses comme ça ?

**Christian Desmaris** (MCF à Sciences Po Lyon, chercheur au LAET) : Moi, j'étais intéressé par ce que vous disiez tout à l'heure sur la comparaison des industries de réseaux et de leur logique de restructuration, de libéralisation. C'est des choses qui me questionnent. Voilà, donc s'il y a un groupe de travail, je veux bien savoir qui se proposerait d'avancer là-dessus.

**Georges Ribeill** (Historien) : Je vais vous livrer l'histoire de mes rapports avec le chemin de fer, puisqu'on a dit que j'étais un ingénieur défroqué passé par la sociologie. Si le chemin de fer est un objet d'étude extraordinaire et passionnant, c'est par ses multiples dimensions imbriquées : géographique, technique, culturelle, politique, juridique et, bien sûr, sociale. Moi qui suis délibérément multidisciplinaire, passé encore de la sociologie à l'histoire où s'imposent des faits et chiffres, des données objectives, je trouve du plaisir à me cogner avec cet objet difficile car complexe. Aborder les grands systèmes, c'est toujours très compliqué. Je comprends très bien les difficultés pour ceux qui frappent aujourd'hui à la porte de la SNCF pour y faire un stage. Mobilisé par le sujet du rail depuis 1978, après 45 ans et de nombreux contrats variés passés même avec la SNCF, j'y navigue aujourd'hui à l'aise, pouvant aborder facilement des sujets de plus en plus pointus, ayant beaucoup capitalisé en histoire du rail et sociologie des « cheminots », des patrons aux brigades de la voie.

Il faut souligner que durant l'époque qui a précédé Ferinter, la commande publique a entretenu de multiples organismes de recherche comme le Gerpisa, les Greco (Groupe de recherches coordonnées du CNRS), etc. À l'époque, et encore plus à partir de 1981, la recherche était largement financée par les ministères. J'ai profité ainsi comme d'autres chercheurs ou équipes spécialisées des largesses du ministère des Transports. Dans le Greco « Travail et travailleurs en France au XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle », politistes, sociologues et historiens travaillaient ensemble sur le monde du travail et le monde ouvrier, en particulier sur les relations professionnelles, le transport et l'habitat de la main-d'œuvre.

Mon premier travail sur le personnel de la SNCF est une commande du ministère des Transports, intéressé à la politique du personnel, l'évolution qualitative et quantitative des effectifs, les relations sociales, etc. La SNCF en fut simplement informée, peu disposée de fait, dans sa culture intégratrice et intégriste, à voir un observateur barbu et aux longs cheveux pénétrer dans ses enceintes. Je peux dire que, en 1978-79, mes premiers rapports n'étaient pas simples du tout. Lors de mon premier contact – obligé – avec le chef du personnel, M. Descoutures, je découvrais les réticences d'une SNCF obligée de me supporter, en vertu de ce mandat émanant de sa tutelle. J'ai conservé un souvenir précis de quelques épisodes : première rencontre au siège, 88 rue Saint-Lazare, avec M. Descoutures dans son bureau du troisième étage, qui me demande : « Qu'est-ce que vous voulez ? » Je réponds timidement : « Pour commencer, je voudrais étudier les effectifs... » « Eh bien, repassez dans deux mois, Mlle Le Gall va vous préparer ces effectifs. » Cette inspectrice hors classe, qui faisait office de consultante interne en matière juridique, me reçut en effet dans un bureau d'une austérité intimidante, avec de sinistres armoires et casiers métalliques Strafor, diversement étiquetés : Vols, Départs anticipés, Révocations, etc.

Voilà, c'était ça le début. Très vite, j'ai utilisé, usé et apprécié toujours le concours des

syndicats, fréquentant toutes les organisations, mais construisant une relation de confiance et d'échange avec deux grands militants syndicalistes intéressés évidemment à mes recherches : Michel Gorand, secrétaire général de la Fédération affiliée à la CFDT, Pierre Vincent, secrétaire fédéral à la Fédération CGT, puis administrateur de la SNCF. Cela m'a beaucoup aidé dans mes recherches et contacts, tout en entretenant de bonnes relations avec divers dirigeants, appréciant mes résultats, contestés par d'autres. J'en ai tiré une leçon durable : « La SNCF n'existe pas ! » C'est-à-dire, je suis hérissé devant des analyses et propos tels que « La SNCF – ou la direction de la SNCF – a décidé que... », etc.

Plus tard, j'ai entrepris de créer une association d'historiens et de géographes vouée à la SNCF, sur un modèle initié à EDF, assuré du soutien de son président Philippe Essig. La première assemblée générale constitutive, au siège – pardon ! – de l'UIC (son précédent secrétaire général était partie prenante au projet), tourna court, aussitôt torpillée par la direction de la SNCF, Jean Dupuy, y dépêchant le dévoué secrétaire général de l'UIC. J'ai quand même été invité à rejoindre le comité scientifique de l'AHICF naissante en 1987, son président, le professeur François Caron, se portant garant de mes compétences. Cette association, devenue Rails & Histoire, où les géographes et urbanistes côtoient les historiens. Outre une documentation exceptionnelle, mais sans équivalent avec les archives de la SNCF conservées au Mans, hélas d'un coût d'accès élevé, c'est un lieu où l'on peut travailler à l'aise, confortablement. Ce centre aurait pu devenir un pôle de recherche multidisciplinaire, sinon de débats d'actualité entre acteurs et chercheurs. Ainsi, par exemple, alors que l'ingénieur Michel Lebœuf appelle explicitement aux débats dans sa somme remarquable consacrée au TGV et à de nombreuses problématiques, aucun débat n'a été envisagé.

Ferinter est une association plus intéressante de ce point de vue ! J'ai participé, bien sûr, avec plaisir à sa naissance, pour son côté multidisciplinaire, mêlant économistes, juristes, syndicalistes, anciens cadres de la SNCF. On n'a pas su développer pleinement le côté international de Ferinter, qui est restée francophone et est devenue essentiellement franco-belge, après un bref détour par le Maroc.

Que ce soit à Ferinter ou à Rails & Histoire, les colloques, mieux que les débats, restent toujours compliqués à organiser, mais coûtent cher. Les partenariats sont, du coup, bienvenus pour réduire les coûts et élargir les audiences.

Il me semble qu'il faille acter la fin d'une époque où les directions variées de la SNCF commandaient de la recherche à l'extérieur (ce dont j'ai profité), disposant elle-même de ses propres centres de recherche. Le recours à des cabinets de consultants externes semblent l'emporter, d'une moindre qualité, peut-on parier, sacrifiant aux concepts et éléments de langage à la mode. Plus grave, invoquant à juste titre que, concurrencée, la SNCF doit tenir secrètes nombre d'informations essentielles (trafics en volume et en recettes par exemple) auxquelles, jusqu'au début des années 2000, malgré qu'elles soient griffées « *Document intérieur* », on pouvait facilement accéder. Gloire – depuis 1938 ! – au petit mais très précieux *Mémento de statistiques* (88 pages en 2000), avant de disparaître, relayé par un *Mémento Presse* (30 pages en 2003). Coup dur : plus d'accès facile aux différents services intérieurs de documentation. On est immédiatement renvoyé aux multiples services de communication, à leurs jolis communiqués de presse, à prendre ou à laisser !

**Marnix Dressen-Vagne** (Professeur émérite UVSQ Paris-Saclay) : Merci Georges pour ce rappel historique et sur nos difficultés à faire de Ferinter une véritable association internationale. Mais c'est vrai que la situation de la recherche a connu de meilleures périodes.

Joyce Sebag a posé la question de la place des associations d'usagers. On leur a proposé de faire une intervention mais nous n'avons pas eu de réponse. La seule réaction de la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers) a été de nous mettre sur leur liste de diffusion de communiqués de presse. Créer des relations avec elle, c'est compliqué. Nous ne pratiquons pas d'ostracisme. Il y aurait toute une discussion à avoir avec cette fédération. Mais c'est vrai que la Fnaut, au conseil d'administration de la SNCF, a pris parfois des positions hostiles aux organisations syndicales. Donc ce n'est pas forcément facile au sein de Ferinter car, si nous ne sommes pas forcément pro-syndicaux, nous ne sommes certainement pas sur des positions antisyndicales.

Il y avait une question sur le travail collectif. Je n'ai pas le monopole de la réponse légitime, mais je pensais surtout à des recherches collectives, des discussions et des publications dans des colloques ou d'articles, ou de chapitres dans des livres.

On ne fait pas, jusqu'à présent, d'accompagnement de projets. Je parle là en mon nom personnel mais à mon avis c'est plutôt le *job* des cabinets de consultants. Voilà, ce n'est pas, *a priori*, dans les attributs de Ferinter, mais après tout, il n'y a pas de question taboue, cela peut être discuté mais je ne suis pas sûr qu'on sera de bon conseil ! Je ne sais pas que tu en penses, Vincent ?

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) : À propos des associations d'usagers, il nous faut reconnaître que, effectivement, elles ne sont pas vraiment représentées au sein de l'association, ni en tant que personnes morales, ni même en tant que personnes physiques. Personnellement, je tiens beaucoup à cette dimension, et d'ailleurs, l'an dernier, à Bourges, il y avait eu deux invités d'associations d'usagers, Codérail (Comité de défense du rail du bassin montluçonnois et du Val de Cher)<sup>1</sup> et ADELE-S (Association pour le développement de la ligne Épinal/Saint-Dié)<sup>2</sup>. C'est une dimension à laquelle je tiens. Nous avons invité la Fnaut, pour intervenir sur le projet de tunnel Lyon-Turin, pour qu'on puisse entendre une position favorable, parce qu'effectivement, comme l'a dit Georges Ribeill, c'est important de faire des débats contradictoires, mais encore faut-il qu'il y ait des contradicteurs, et les contradicteurs, paradoxalement, ne se bousculent pas toujours, contrairement à ce qu'on pourrait croire. Donc demain, il y aura un débat sur le Lyon-Turin, mais, malheureusement, ce sera semi-contradictoire parce qu'il n'y aura pas vraiment de défenseur du Lyon-Turin.

Marnix, tu as parlé de la sous-féminisation de l'association, pour des raisons bien connues... Il y a aussi une sous-prolétarisation, entre guillemets, parce que les cadres et les professions intellectuelles supérieures sont représentées à plus de 90 %, donc... Alors évidemment, les universitaires et les chercheurs, par définition, sont cadres et professions intellectuelles

supérieures, mais voilà, il y a quand même peu de personnes de milieux populaires, en fait, dans l'association. Il y a quelques catégories intermédiaires mais cela s'arrête là. C'est une insuffisance.

**Georges Ribeill** : Sur l'enjeu de l'organisation, du renforcement de Ferinter, je pense qu'il faut jouer la carte des partenariats. Au colloque de Bourges, nous avons profité, grâce à l'entregent de Patricia Perennes, d'une introduction dans les milieux des élus régionaux. C'est une carte qu'il faut jouer, on doit jouer un rôle d'aiguillon auprès des institutions qui ont des moyens. Je peux citer le colloque consacré en octobre 2023 à l'ingénieur des mines, ministre des Travaux publics, sénateur enfin, Charles de Freycinet, financé par Polytechnique, l'École des Mines et le Sénat, ces deux dernières institutions se répartissant l'accueil sur les deux jours du colloque, dans de très bonnes conditions, pour célébrer l'un de leurs « anciens ». J'ai proposé d'adapter cette modalité à des sénateurs pour un colloque dédié à Hubert Haenel, ancien sénateur du Haut-Rhin, qui passera dans l'histoire des chemins de fer français pour avoir réussi à confier aux Régions la maîtrise de leurs TER, en vertu du principe « Qui paie décide ». L'idée étant retenue par un sénateur, agréée par Gérard Larcher, il ne restait plus qu'à confier l'organisation pratique et le programme à Rails & Histoire, Patricia jouant encore un grand rôle dans le casting du colloque, la recherche notamment des anciens élus régionaux en charge des transports. Telles sont les vertus de ces partenariats, d'associer des moyens et forces complémentaires. Le centenaire de la mort de Gustave Eiffel devrait peut-être s'inspirer de cette formule. Je me tourne vers Patricia Roches.

**Patricia Roches** (Présidente de l'Association des amis du viaduc de Garabit et maire de Coren-les-eaux)<sup>3</sup> : Bien sûr, oui, on a travaillé avec les descendants... l'Association des descendants de Gustave Eiffel. Bien sûr, mais sur toute l'année, il y a eu des événements. Je suis venue à plusieurs reprises à Paris, il y a eu de nombreux événements.

**Georges Ribeill** : Bon, voilà, la recette, trouver des vieux, des morts... [rires]

<sup>1</sup> <http://coderail.free.fr/>

<sup>2</sup> <https://www.facebook.com/sauverlaligne18/>

<sup>3</sup> <https://www.amisgarabit.com/>

**Julien Troccaz** (Secrétaire fédéral de SUD-Rail) : Je suis avec Fabien Villedieu, nous représentons la Fédération SUD-Rail. On s'est dit que ça valait le coup quand même de dire deux mots, puisqu'on est membre de Ferinter. On ne s'investit peut-être pas assez, mais nous sommes attachés quand même à cette notion de pluralité et aussi de contradiction. Cela nous va bien. Notre adhésion a du sens parce que pour nous, les meilleurs, les premiers experts ou expertes du ferroviaire, ce sont les salarié.es que nous essayons de défendre et d'organiser. Donc, nous pensons avoir une place, une place importante dans cette association de recherche. On diffuse l'information dans la fédération, on essaie. Fabien est au conseil d'administration, il s'enrichit aussi des réflexions qu'on a. C'est vrai que les remontées des syndicalistes pourraient être un peu plus fortes mais on voit bien qu'avec les problèmes actuels du ferroviaire, on va quand même dans le mur et, à un moment donné, on aura une voix à faire entendre un peu plus forte dans l'association.





## Le ferroviaire en France, parent pauvre, enfant gâté, ou sur le chemin du rattrapage pour garantir une décarbonation des transports ?

Fabien Couly

Directeur des études et de l'observation des marchés de l'Arafer

Je présenterai (1) d'abord les enjeux et l'état actuel de la situation du ferroviaire, (2) ensuite un état du financement de l'infrastructure qui pose tout de même question, notamment pour répondre aux enjeux climatiques, (3) et enfin quelques pistes pour l'avenir du ferroviaire.

### 1. État des lieux

Après l'état des lieux, je risque de vous avoir un peu déprimé. Voilà où en est le réseau ferroviaire au début des années 1930, qui marquent la fin du plan Freycinet de 1878, un plan qui a donc déjà 50 ans. La France (au travers des sous-préfectures) est alors complètement couverte par une infrastructure ferroviaire relativement dense exploitée par plusieurs compagnies ferroviaires. Dès la crise de 1929 (et même avant), un problème de financement apparaît, pas seulement du réseau mais plutôt des compagnies ferroviaires, dont plusieurs sont déficitaires. Il y a déjà eu dès 1918 une nationalisation d'une partie du réseau de l'Ouest. D'autres nationalisations auront lieu à partir des années 1930. Une rationalisation du réseau est alors engagée avec de premières fermetures de ligne. Certaines lignes n'ont même jamais été exploitées. Les déficits chroniques de certaines des compagnies ferroviaires, qui n'arrivaient plus à s'autofinancer, provoquent une fermeture assez rapide de plusieurs lignes.

En 1937, pour apporter une solution aux difficultés des compagnies ferroviaires qui remettaient en cause l'intégrité du réseau dans son ensemble, le gouvernement de Front populaire procède à une fusion de ces compagnies au sein d'une société nationale

avec une nationalisation partielle (l'État détenant 51 % de la nouvelle société). La situation financière du secteur ferroviaire est donc déjà dégradée alors qu'aucune véritable concurrence modale n'existe encore.

Si on regarde maintenant l'évolution du réseau, en 1930, le territoire est à peu près complètement couvert avec beaucoup de petites lignes, mais peu électrifié.

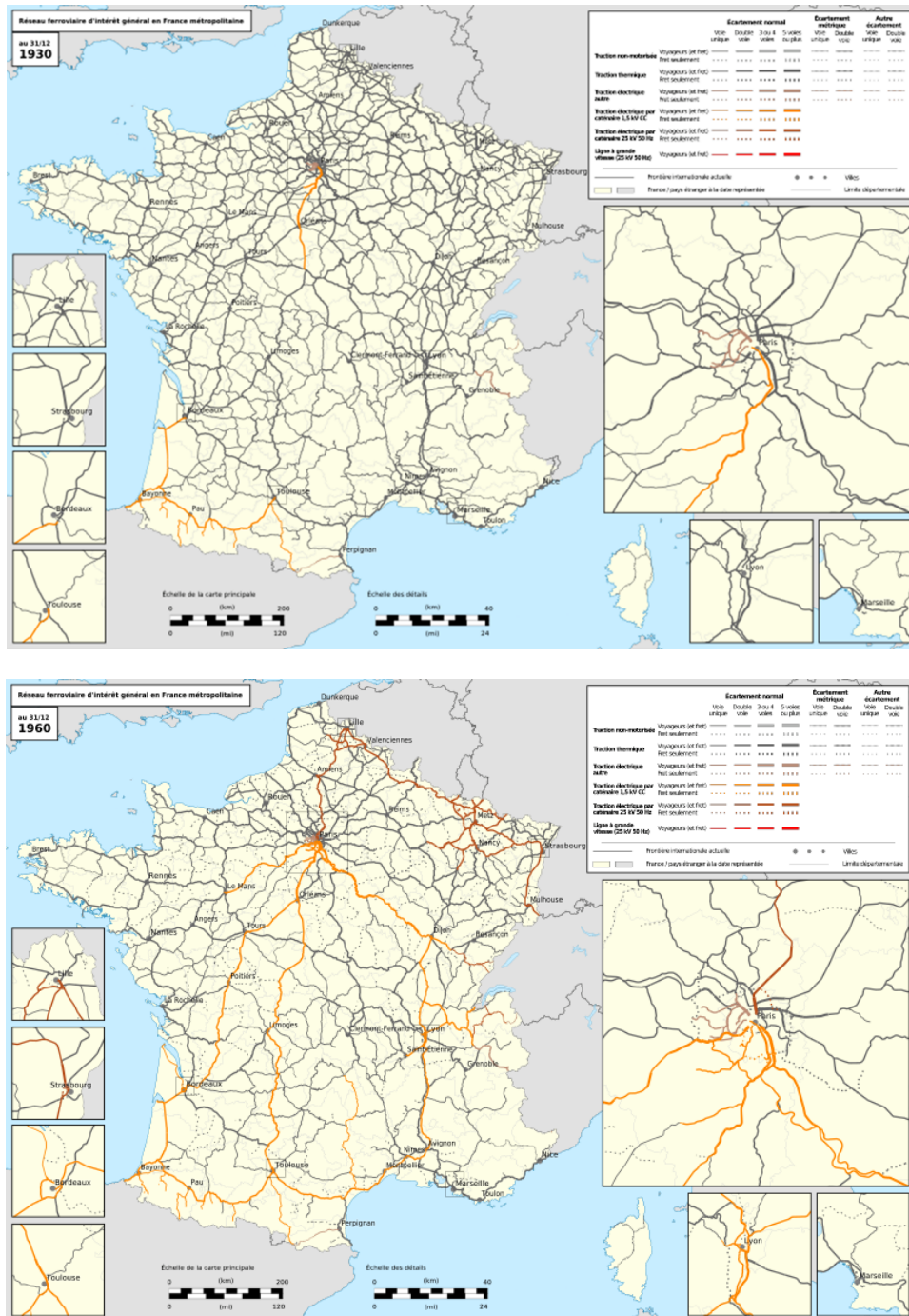


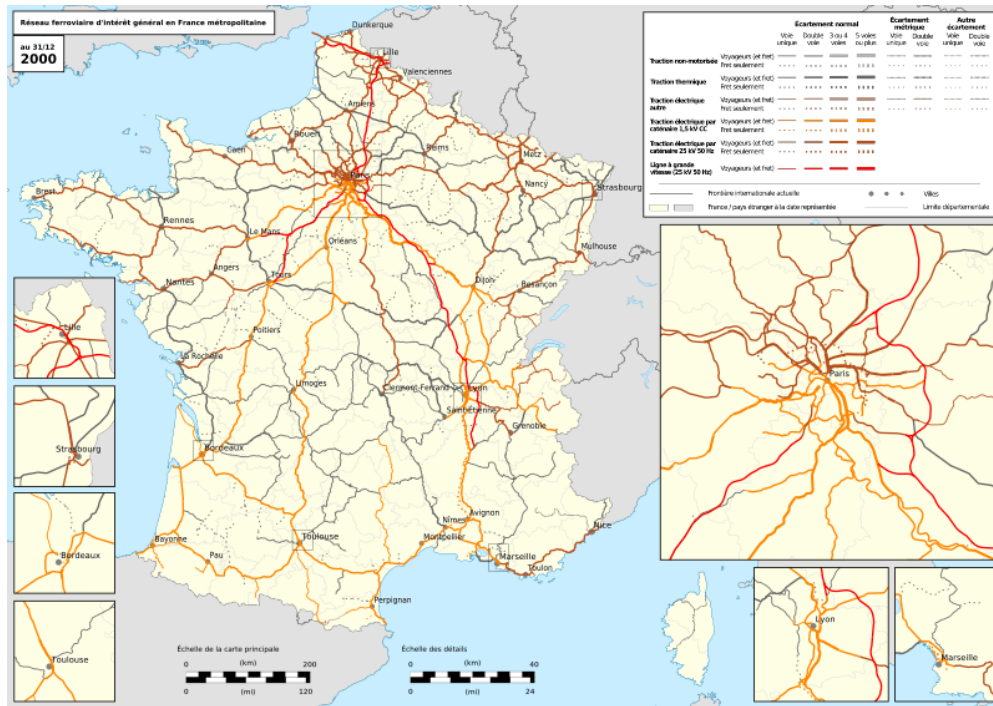
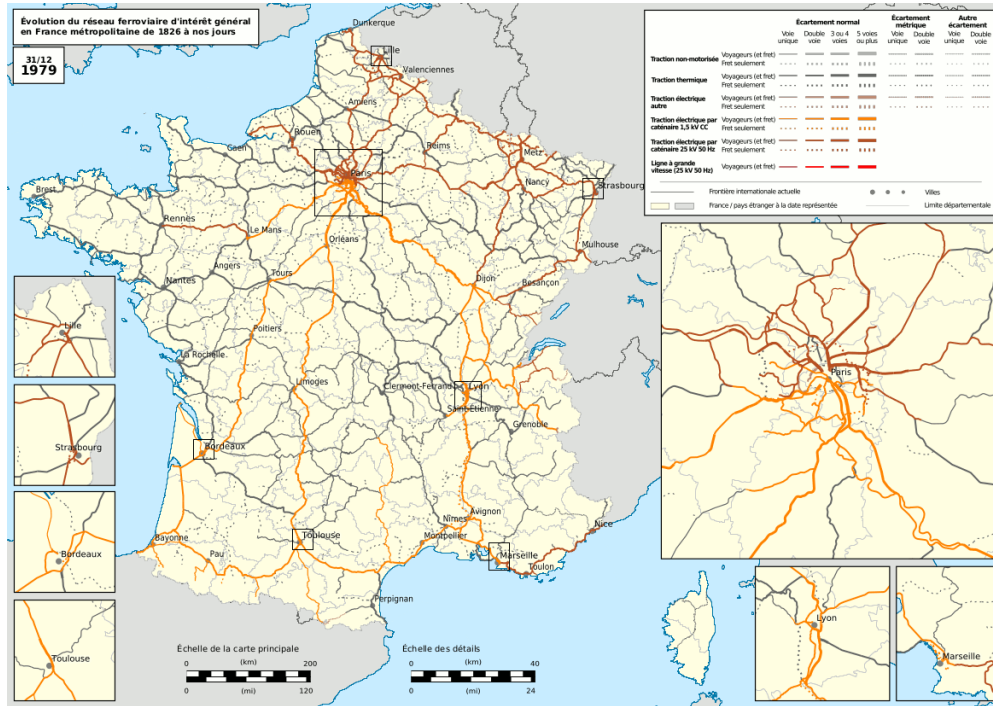
Figure 1 : Le réseau ferré avant la création de la SNCF Source : Benjamin Smith / Wikimedia Commons

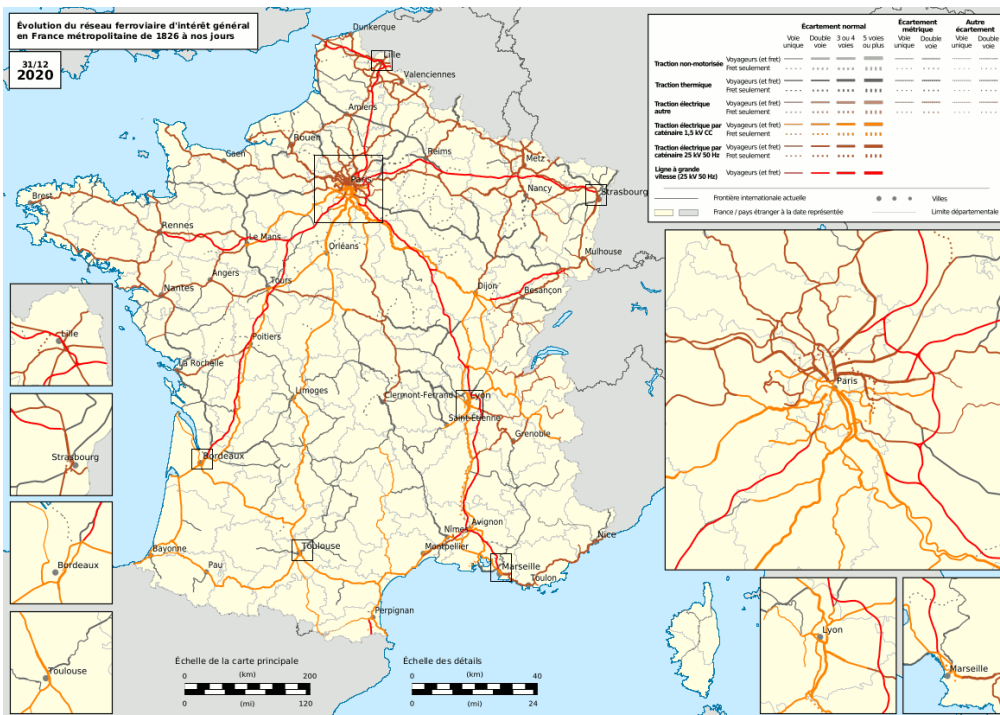
En 1960, le réseau ferré est déjà fortement rationalisé, de nombreuses petites lignes ont été fermées et les grandes lignes ont été électrifiées. L'électrification se poursuit jusque dans les années 1980 et ensuite de façon plus limitée. Le

réseau LGV se développe à partir de 1980, d'abord vers Lyon puis vers Lille et Tours, avant Marseille, Strasbourg, Bordeaux et Le Mans.

Figure 2 : Évolution du réseau de 1930 à 2020







Source : *Évolution du réseau ferroviaire de 1826 à 2020*, Benjamin Smith / Wikimedia Commons

Que s'est-il passé entre 1930 et maintenant pour expliquer cette évolution ?

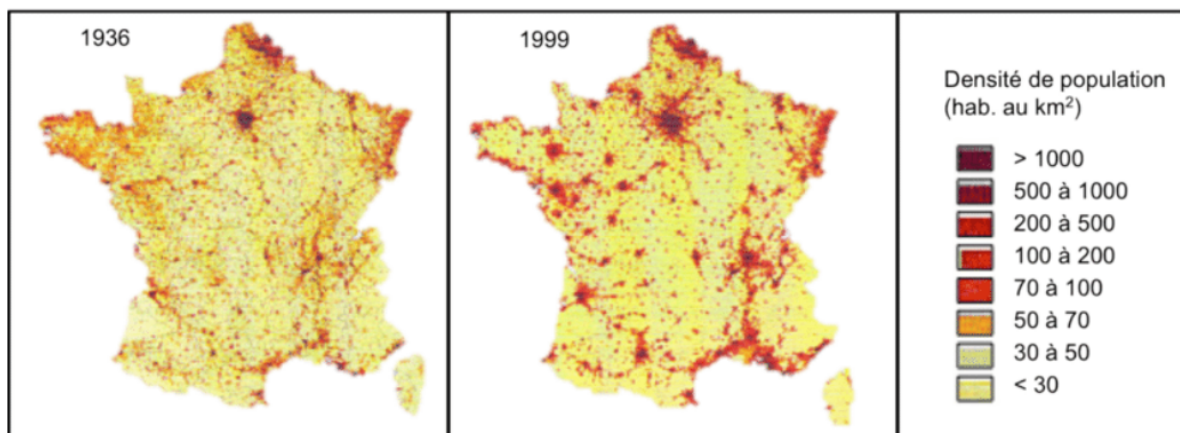
En 1880, la population était très uniformément répartie sur le territoire national, ce n'est déjà plus le cas en 1936.

Si l'on prend la période plus récente, à partir de 1968, on constate une population encore répartie

sur tout le territoire, avec l'apparition très nette de la métropole de Paris.

Cette métropolisation ne concerne pas seulement Paris et l'Île-de-France car, à partir de 1980, la métropole parisienne reste globalement stable mais d'autres métropoles apparaissent.

Figure 3 : *Évolution de la densité de population en France*



Evolution de la densité de population urbaine en France entre 1936 (53% d'habitants en ville) et 1999 (75% d'habitants en ville). (Crocchi, 2007)

Concernant les modes de transport, le match n'était-il pas plié dès le départ ? En 1914, la mobilisation s'effectue quasi intégralement en transport ferroviaire.

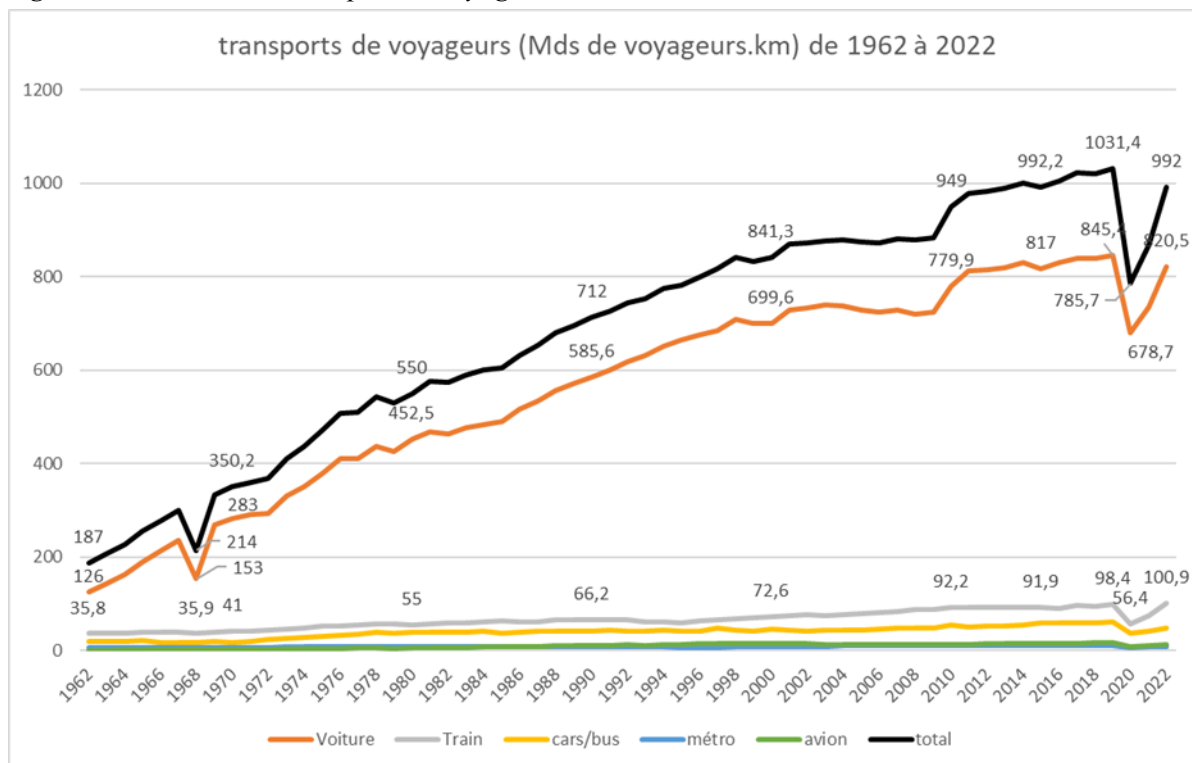
En 1916, à Verdun, ce sont les camions qui sont mobilisés car il n'y a pas de voie ferrée utilisable. On forme des « trains de camions » qui font le succès d'un industriel comme Berliet. À la fin de la guerre, environ la moitié du transport lié à la guerre est fait par camion et non plus par train.

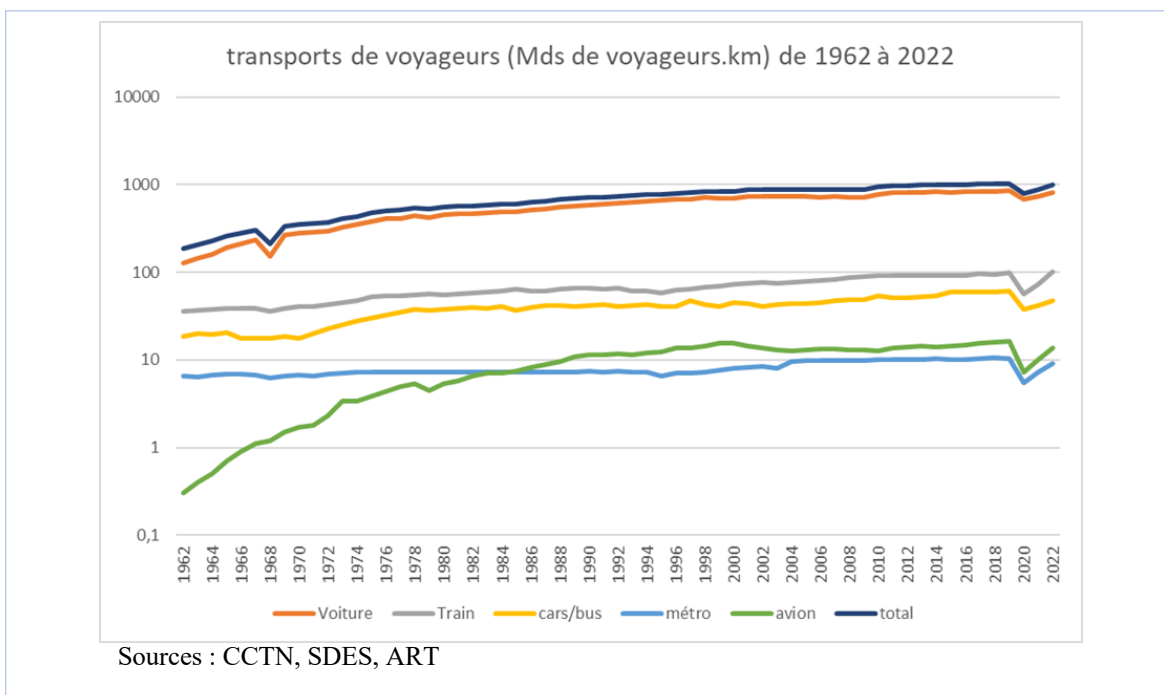
À partir des données statistiques disponibles à compter des années 1960, on constate une progression très rapide des véhicules particuliers, jusqu'alors plutôt quantité négligeable alors que le transport ferroviaire reste assez stable.



Photos : Train de mobilisés en 1914, trains de camions sur la voie sacrée en 1916

Figure 4 : Évolution du transport de voyageurs de 1962 à 2022

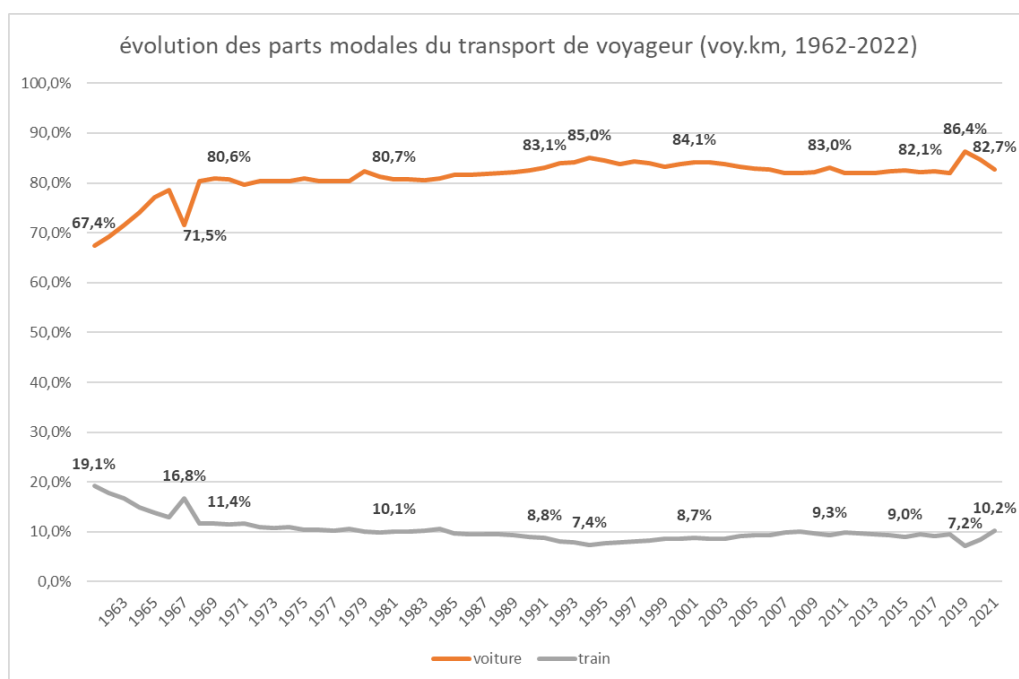




En termes de part modale, la voiture atteint très rapidement une part de 80 %. Le point haut se situe en 1995, avec 85 %, et n'a jamais été dépassé depuis (sauf cas particulier de la crise COVID). Pour le ferroviaire, la part modale baisse rapidement pour atteindre 10 % autour des années 1990 et se maintient ensuite aux environs

de ce niveau. Le transport ferroviaire, en quantité, progresse continûment de 1960 jusqu'à maintenant. La diminution de sa part modale n'est pas due à un abandon des voyageurs mais à la progression plus rapide de la voiture par rapport au transport ferroviaire.

Figure 5 : Évolution de la part modale du transport de voyageurs

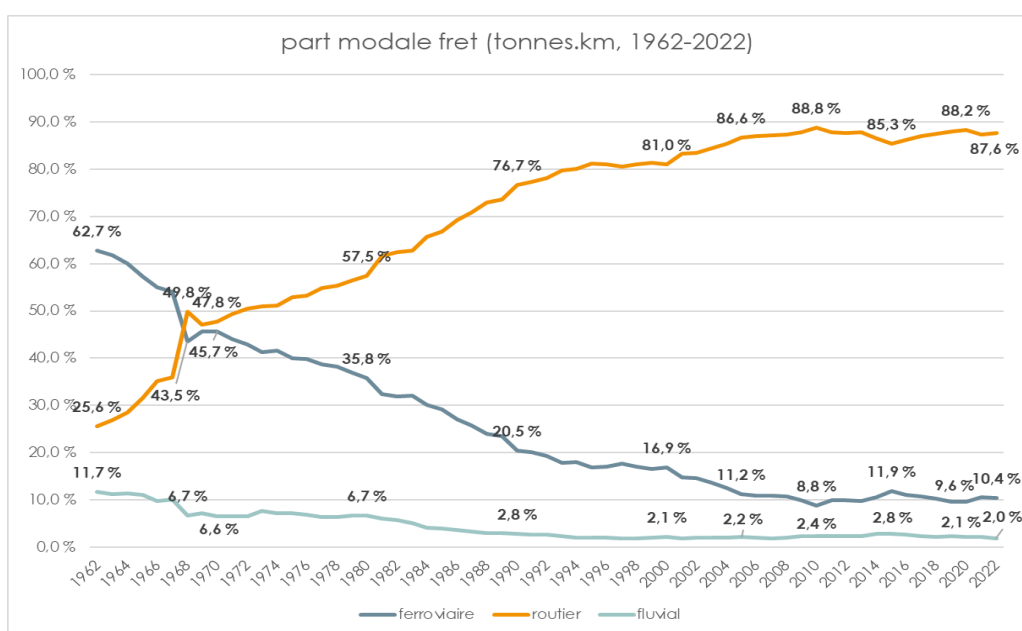
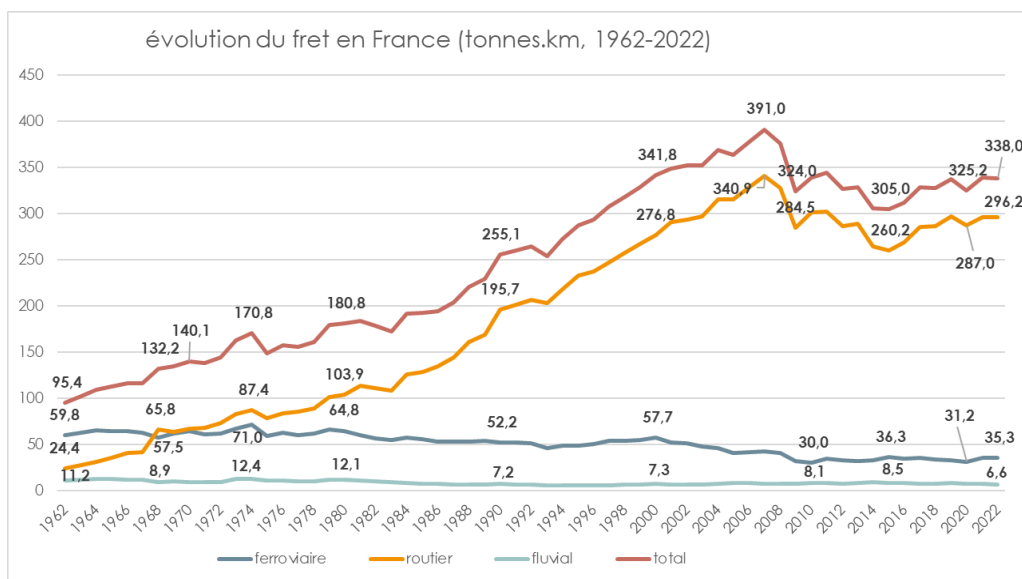


La SNCF a maintenu la part modale du transport ferroviaire au travers de diverses actions : les trains Corail dès les années 1970, même si cela paraît un peu ancien, étaient à l'époque une innovation. Ensuite, il y a les TGV dans les années 1980 jusqu'à 2017, les TGV Ouigo à partir de 2012 et enfin la régionalisation des trains de proximité à partir de 2004. Toutes ces mesures sont des étapes qui ont permis d'augmenter régulièrement le nombre de voyageurs en train. Il n'y a donc pas un abandon du transport ferroviaire, il se trouve juste que la

voiture a beaucoup progressé, et plus vite que le transport en train.

Si l'on considère maintenant le fret ferroviaire, la situation est plus difficile. On constate un effondrement continu de la part modale fret, et une progression du fret routier. Le fret ferroviaire reste encore important jusqu'au début des années 2000. Le fret routier connaît lui aussi des périodes de stagnation, voire de diminution, depuis la crise de 2008, période dont le fret ferroviaire ne profite pas spécialement.

Figures 6 & 7 : Évolution des tonnes-km transportées et de leur part modale en France

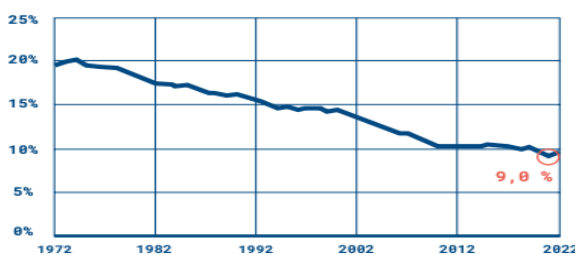


Sources : Compte des transports de la Nation, SDES, ART

L'indicateur qui explique le mieux cette baisse de la part modale du fret ferroviaire est la chute régulière de la part de l'industrie dans le PIB. Le fret ferroviaire hors transport combiné ne pourra augmenter sa part de marché que difficilement, sans relance industrielle.

Figure 8

Évolution de la part de l'industrie manufacturière dans le PIB français (VA, en % du PIB)



SOURCE : INSEE AVEC ANALYSE BPIFRANCE / PÉRIMÈTRE : INDUSTRIE MANUFA

Toutefois, les camions sur les routes ne transportent pas seulement des biens industriels, ce qui laisse tout de même espérer que le fret ferroviaire puisse augmenter sa part au-delà du transport des seuls biens industriels.

Le premier enjeu envisagé pour ces journées concernant le transport ferroviaire est la réponse qu'il peut apporter à l'urgence environnementale. La stratégie nationale bas-carbone vise ainsi à encourager le report modal, les mobilités actives, plus de transport massifié et collectif ainsi que l'intermodalité.

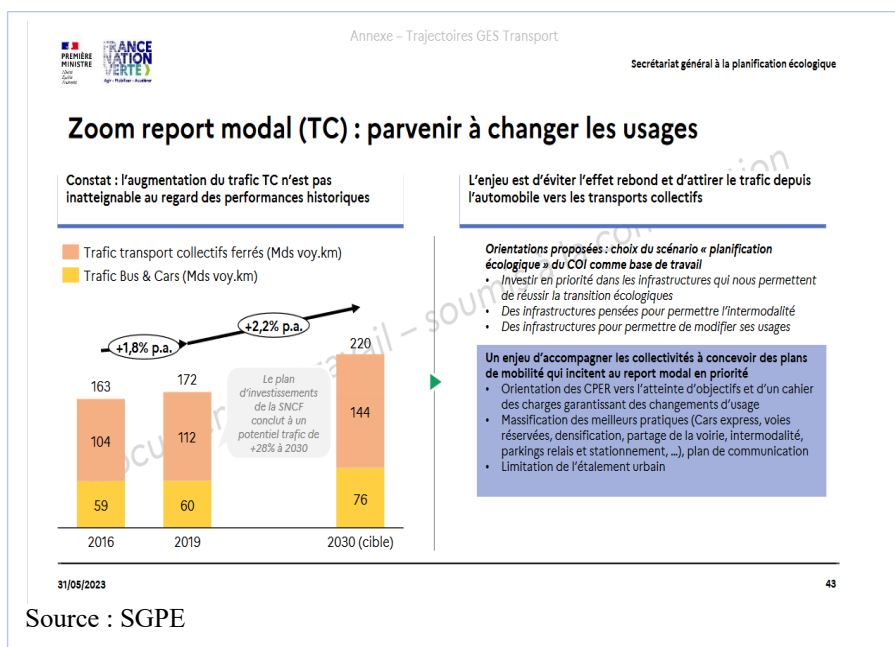
Il ne faut cependant pas réduire le transport ferroviaire à la transition écologique, ce dernier est apparu avant pour d'autres raisons (vitesse, transports de pondéreux) et existera également après pour des raisons différentes.

L'un des principaux atouts du transport ferroviaire reste ainsi le *mass transit* : en secteur urbain contraint, le problème est sans doute le CO<sub>2</sub>, mais c'est surtout la place disponible pour

les transports. S'il existe des RER à Paris, ce n'est pas seulement pour remplacer des voitures qui polluaient (ce qui n'était sans doute pas une problématique de l'époque), il s'agissait en fait de limiter la part toujours croissante des voitures entrant dans Paris. Un autre avantage du transport ferroviaire est sa contribution à l'aménagement du territoire en complément de la route. Il ne faut pas forcément vouloir remplacer la route mais cela peut être un bon complément.

Le transport ferroviaire a aussi des défis à relever. Il faut tout d'abord qu'il finisse de se décarboner, il reste encore des circulations thermiques. Il doit ensuite promouvoir la multimodalité et l'interconnexion. Enfin, il faut aussi réussir la transformation numérique. La distribution avant tout, mais aussi la numérisation pour améliorer les services de transport, voire l'augmentation de l'usage de l'infrastructure.

Les scénarios du secrétariat général à la planification écologique prévoient, entre 2019 et 2030, une augmentation du nombre de voyageurs-km de 112 (plutôt 100 en fait, selon les statistiques de l'ART) à 144 milliards de voyageurs-km. Il ne s'agit donc pas de doubler la part modale mais de réaliser une progression de près de 40 %.



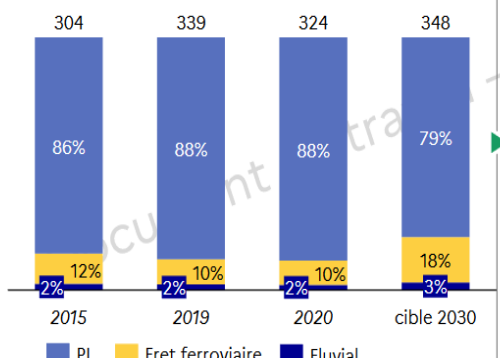
Pour le fret ferroviaire, il s'agirait de passer de 10 % à 18 % de part modale, soit un quasi-doublement. La suite de la présentation montrera que l'objectif sera sans doute plus facile à atteindre pour le transport de voyageurs que pour le fret.



## Zoom sur les hypothèses de report modal pour les marchandises : un soutien important à engager en faveur des modes massifiés vertueux

Constat : les stratégies en vigueur visent à augmenter la part modale du fret ferroviaire et fluvial

Demande de transport de marchandises par mode en %



Pour atteindre nos objectifs, il conviendra d'identifier et mettre en œuvre des outils financiers et réglementaires

Déployer la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire pour doubler la part modale du fret ferroviaire en 2030

Sécuriser l'atteinte de nos objectifs de report modal d'ici 2030 pour le ferroviaire, le portuaire et le fluvial

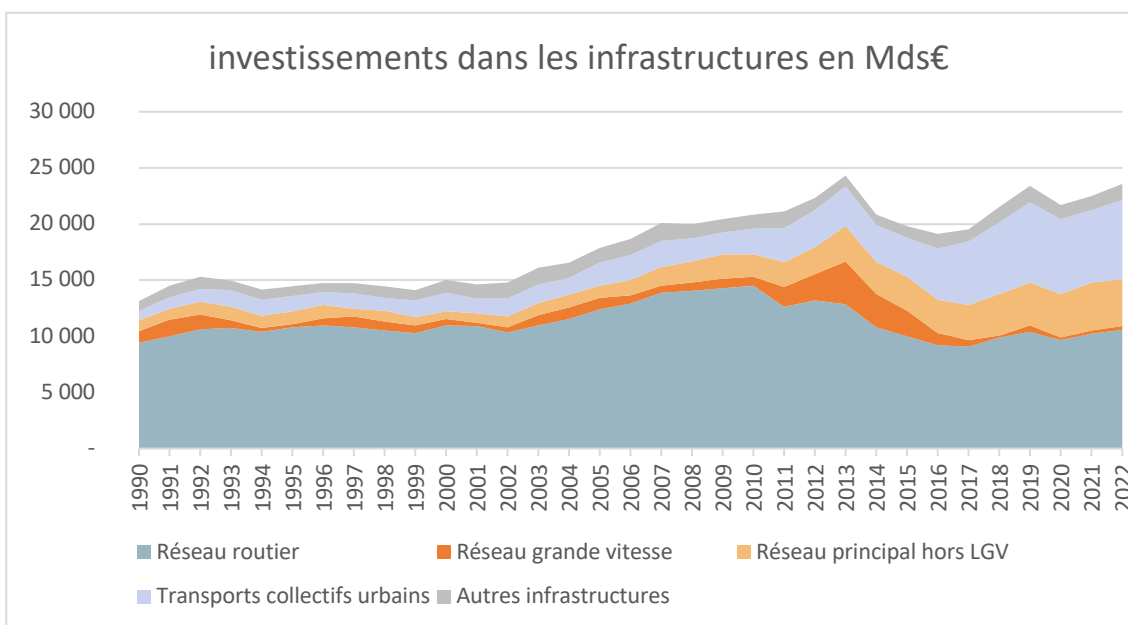
### Soutenir les modes de transport massifiés et vertueux

- Développer l'information au consommateur sur l'impact de ses livraisons
- Fret ferroviaire : crédibiliser la trajectoire dans la durée**
- Agir sur tous les segments de marché (trains complets, services de wagons isolés, multimodal), et finaliser le schéma directeur national du transport combiné
- Valoriser le mode massifié ferroviaire en développant un écolabel
- Rendre le fret ferroviaire plus adapté aux besoins des clients (temps réel, fiabilité des horaires, disponibilités de sillons...)
- Sécuriser des aides à l'exploitation dans la durée, déployer des financements incitatifs au report modal (REMOVE, CEE fret ferroviaire)
- Traiter les difficultés conjoncturelles par un accompagnement spécifique (augmentation du prix de l'électricité de traction...)
- Planifier l'utilisation des capacités du réseau ferré, avec la production d'ici l'été 2023 des plans d'exploitation de référence à 5 ans
- Favoriser le développement de plateformes de planification et de suivi du transport, de gestion dynamique des sillons

## 2 - Le réseau et son financement

On constate une augmentation des investissements dédiés aux infrastructures en France, en euros courants, ils ont quasiment doublé depuis 1990. Tous financements confondus (administrations centrales et locales, sociétés concessionnaires d'autoroutes, SNCF), la part relative de la route a diminué au bénéfice en partie du transport ferroviaire, mais surtout des autres transports collectifs. La part relative du

ferroviaire est très faible, notamment au milieu des années 90, ce qui explique en partie la part modale particulièrement basse à la même période. Ce sont les transports collectifs urbains qui augmentent le plus, en particulier du fait des efforts des métropoles. Ces investissements ne concernent pas seulement le Grand Paris Express mais aussi les métros et les tramways en régions.

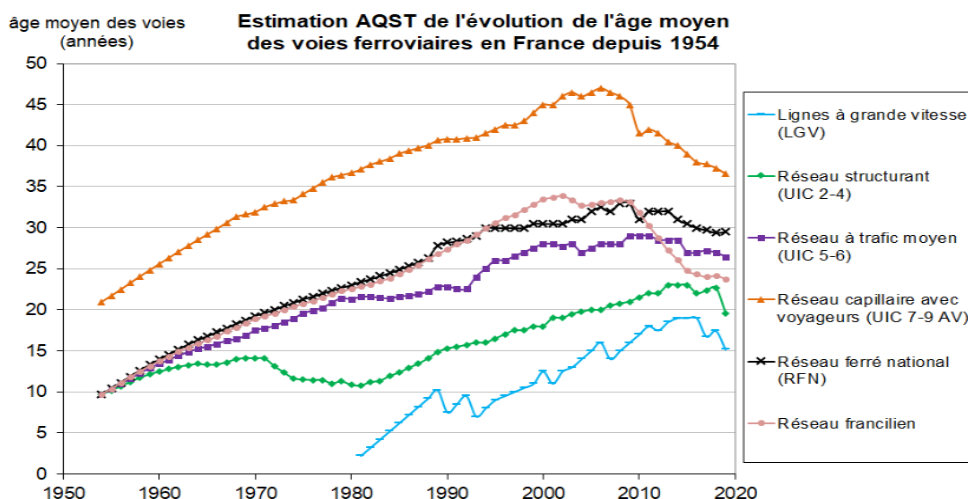


Sources : Compte des transports de la Nation, SDÉS

On constate ainsi une amélioration de la situation de ce parent pauvre qu'est le ferroviaire, mais cela en fait-il un enfant gâté ?

À partir de 1950, le réseau avait été remis à neuf après les destructions de la Seconde Guerre mondiale. Jusque dans les années 2000, le réseau a vieilli régulièrement, au-delà de ce qui était raisonnable. Il est optimal d'attendre d'avoir

atteint une durée moyenne équivalente à une demi-vie d'une infrastructure avant d'entamer son renouvellement. Les investissements ferroviaires progressent à partir des années 2000, surtout 2005, et permettent progressivement de rajeunir le réseau.

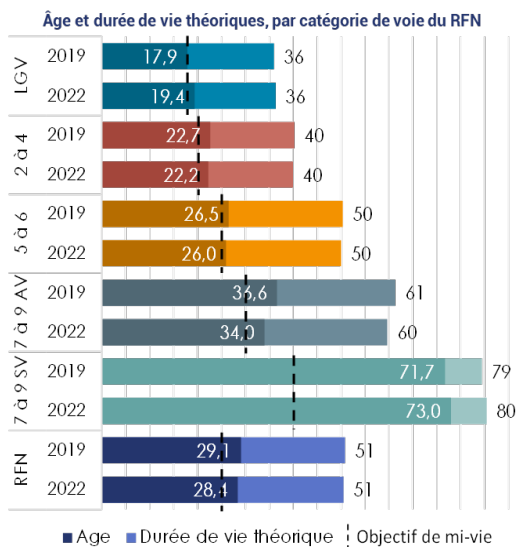


Source : AQST

Le réseau a actuellement un peu moins de 30 ans. Il avait plus de 30 ans en 2015. La progression est manifeste, pour autant l'âge du réseau dépasse toujours son objectif optimal de 25 ans d'âge moyen. Âgée de 28 ans en moyenne, l'infrastructure ferroviaire est donc toujours plus vétuste que ce qu'elle devrait être. De plus, on constate que la progression marque le pas, c'est-à-dire que cet

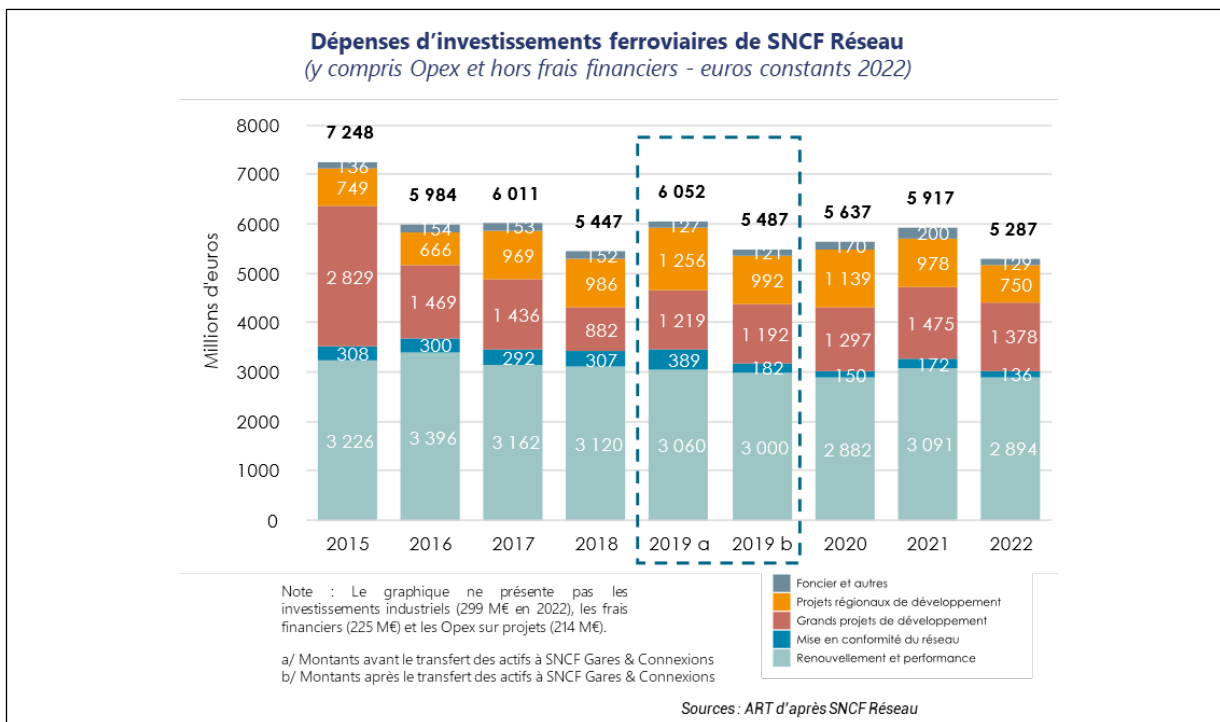
âge tend à se stabiliser à un niveau encore trop élevé, ce qui est donc préoccupant.

Pour les LGV, l'âge moyen était de 19 ans en 2022 et de 18 ans en 2019, au-delà de la durée de demi-vie de 17 ans. Les LGV sont donc aussi en train de vieillir, en sachant que la durée de vie d'une LGV est d'un peu plus de 30 ans. Les voies atteignent 57 % de leur durée de vie. Pour les appareils de voie (les aiguillages), l'âge est encore plus élevé puisque ces équipements ont atteint près des deux tiers de leur durée de vie.



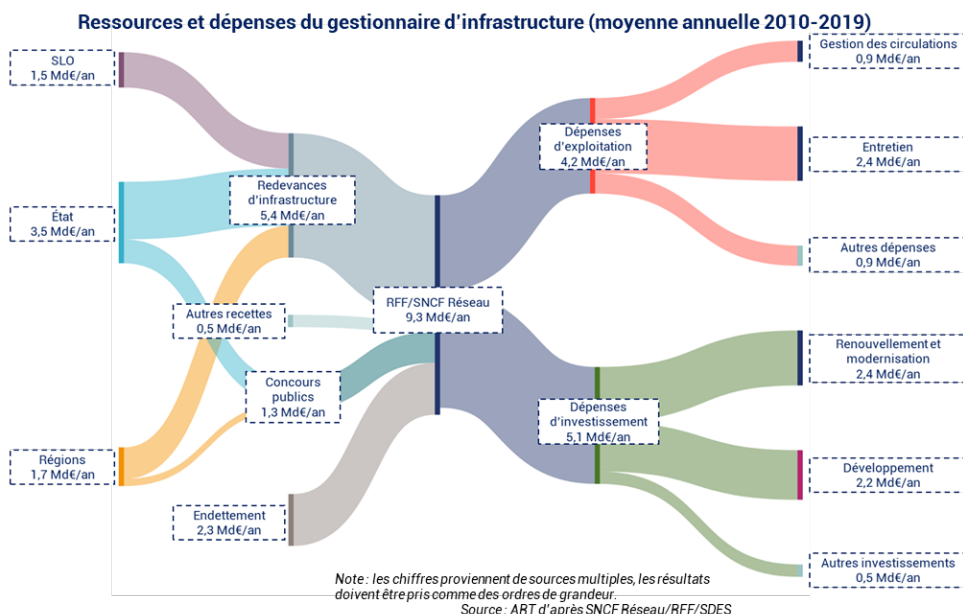
Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructures

En euros courants, les montants consacrés aux investissements sont stabilisés, mais ce n'est pas le cas en euros constants. On constate une baisse tendancielle, peu visible si l'on tient compte des dépenses de développement, mais plus importante concernant la régénération du réseau, c'est-à-dire les dépenses liées au maintien en état de l'existant. Concernant la régénération, les dépenses passent d'un peu plus de 3 milliards d'euros en 2015 à un peu moins de 3 milliards en euros constants en 2022. On constate que les programmes de développement s'affaiblissent aussi d'année en année.



Pour finir avec l'état du réseau et son avenir, l'ART a conduit en 2022 une étude sur le sujet. Les premiers efforts de régénération du réseau suivaient un premier audit conduit par l'École de polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) qui avait provoqué un électrochoc en France. Un second audit dit Rivier (du nom de l'un de ses auteurs, professeur à l'EPFL), publié en 2007, montrait qu'en 2020, en maintenant les dépenses telles que prévues à l'époque, à peu près la moitié du réseau serait inutilisable, ce qui pour un réseau signifie qu'il deviendrait inutilisable en quasi-totalité.

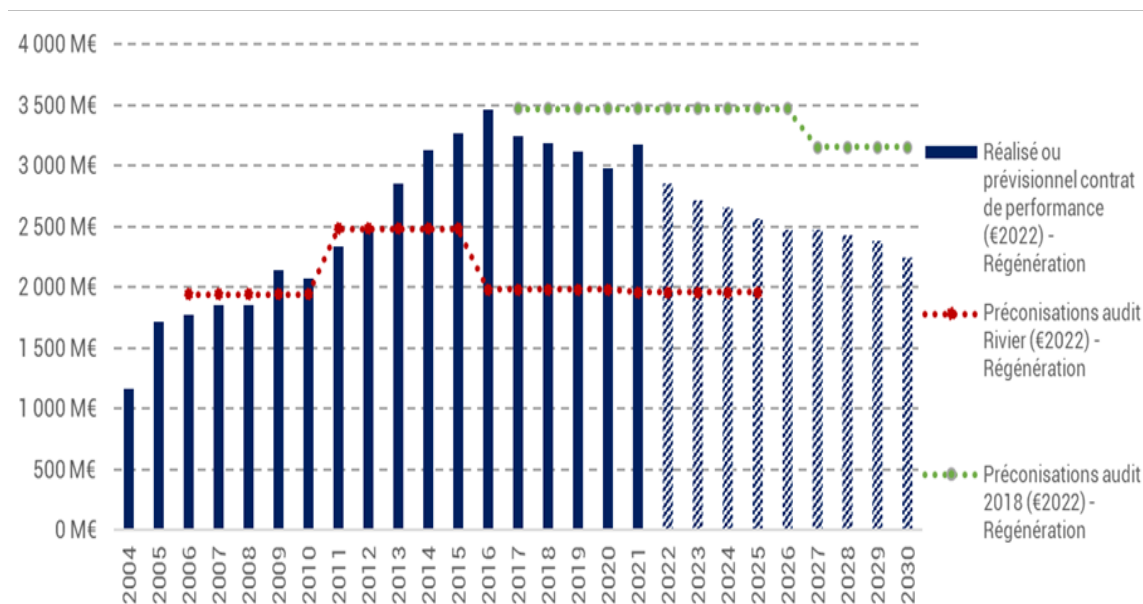
Concernant les ressources financières du réseau entre 2010 et 2019, elles proviennent tout d'abord des péages payés par SNCF Voyageurs et ses filiales Eurostar et Thalys. Les péages pour les trains conventionnés sont aussi payés par l'État et les régions. Le recours à l'emprunt apparaît aussi, mais n'est plus fortement mobilisable depuis la réforme de 2018. Les dépenses sont de l'ordre de 9 milliards, qui se répartissent entre 4 milliards pour l'entretien et l'exploitation et un peu plus de 5 milliards pour l'investissement, dont 2,4 milliards dédiés à la régénération, c'est-à-dire au renouvellement des voies.



Concernant l'audit Rivier de 2005 actualisé, on constate que, jusqu'en 2012, les dépenses sont conformes à l'audit. Cependant, si l'on compare

à l'audit de 2018 de l'EPFL, on a un décrochage entre les besoins du réseau et les dépenses affectées à ces besoins.

### Effort de régénération en euros constants (€2022) et préconisations des audits techniques du réseau



Note : Les chroniques d'investissements de régénération en euros constants (€2022) ont été reconstruites à partir des chroniques en euros courants et des données d'inflation et d'évolution de l'indice TP01 de l'INSEE jusqu'en 2022 (en considérant que les coûts de régénération évoluent selon un indice composite 20% IPC + 80% TP01). À compter de 2022, le scénario bas des projections d'inflation a été retenu

Source : ART d'après SNCF Réseau/RFF/Audits/Contrat de performance

Ce décrochage est aussi acté dans le contrat de performance entre la SNCF et l'État de 2021, qui prévoit un déficit par rapport aux besoins. Autrement dit, le contrat de performance acte une dégradation du réseau. Cette dégradation du réseau ne concerne pas seulement les parties les moins utilisées, mais la partie moyennement circulée du réseau structurant.

L'ART a simulé et publié un rapport concernant l'avenir du réseau à travers deux scénarios :

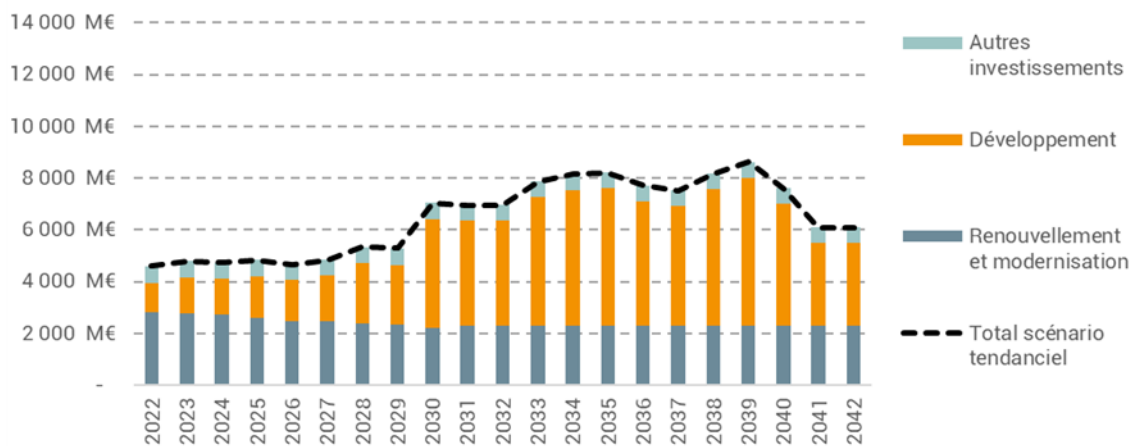
- Le scénario tendanciel correspond, pour le renouvellement et la modernisation, à la trajectoire prévue par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 et à son prolongement au-delà de 2030, et reprend la trajectoire « cadrage budgétaire » du Conseil d'orientation des

infrastructures (COI) pour le développement. L'investissement total s'élève à 136 Mds € 2021 sur la période 2022-2042 (dont 50 Mds € 2021 pour le renouvellement et la modernisation), soit entre 191 Mds € et 229 Mds € en euros courants (en fonction de l'indexation retenue).

- Le scénario ambition correspond à la trajectoire « planification écologique du COI », tant pour le développement que pour le renouvellement et la modernisation. L'investissement total s'élève à 204 Mds € 2021 sur la période 2022-2042 (dont 98 Mds € 2021 pour le renouvellement et la modernisation), soit entre 284 Mds € et 340 Mds € en euros courants (en fonction de l'indexation retenue).

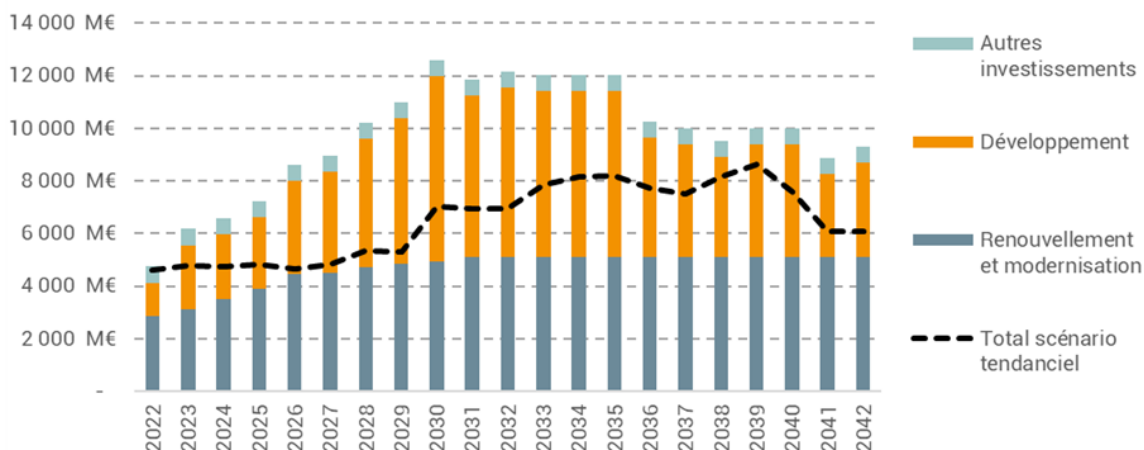
## Les scénarios tendanciel et ambition

### Coûts d'investissement - Scénario tendanciel (€2021)

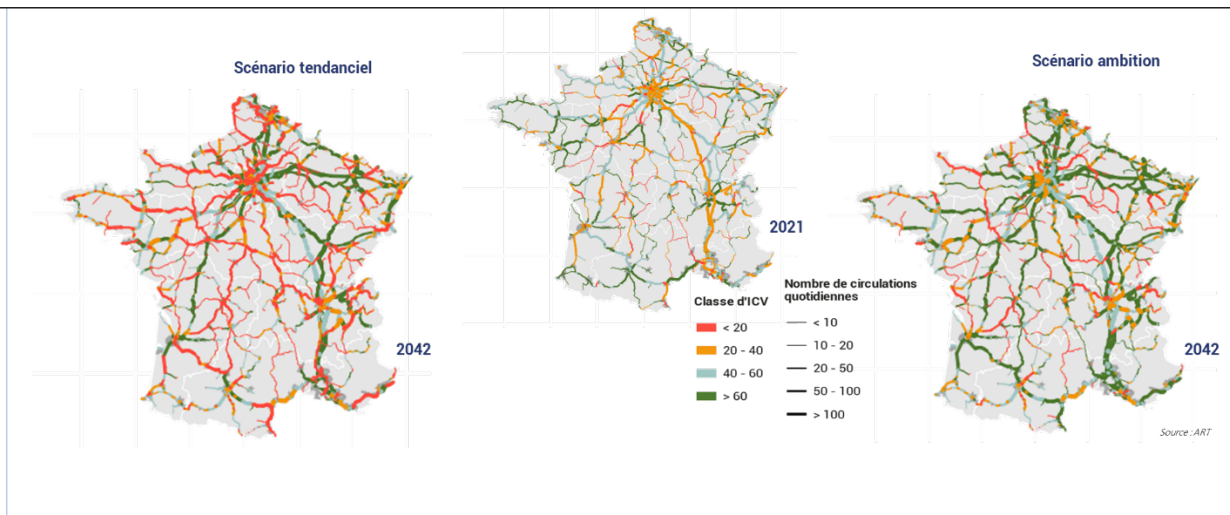


Source : ART

### Coûts d'investissement - Scénario ambition (€2021)



Source : ART

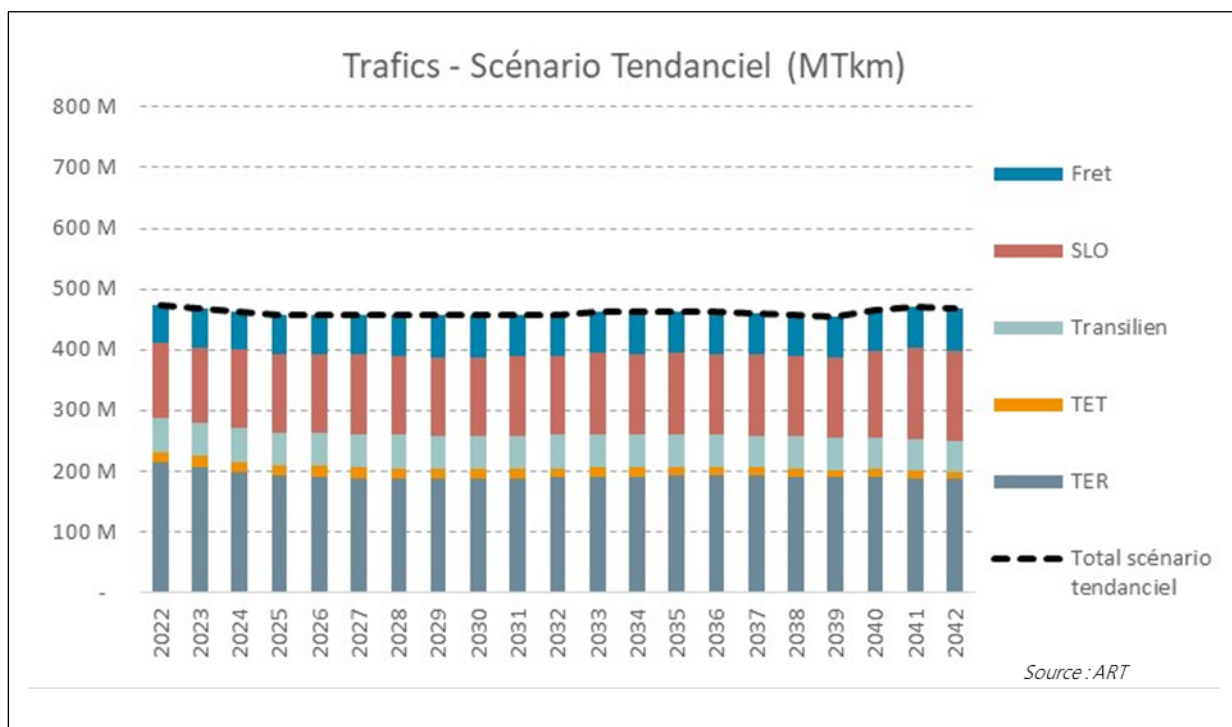


Dans le cas du scénario tendanciel, le réseau court le risque de décrocher par rapport à ses voisins européens :

- L'état du réseau se dégrade, seule la partie du réseau structurant la plus circulée est préservée, l'effort de renouvellement consenti ne permet pas de maîtriser le linéaire vieillissant et hors d'âge (déclin des lignes de catégories 5 à 6 et des lignes fines de dessertes du territoire) ;
- La modernisation est lente : les postes de commandes centralisées n'équipent qu'environ la moitié du réseau et le système de signalisation européen seulement 2 200 km de lignes au début des années 2040.

Dans le cas du second scénario, l'infrastructure est rajeunie et modernisée pour permettre la croissance du mode ferroviaire :

- L'état du réseau et des lignes fines de dessertes des territoires s'améliore, la quasi-totalité du réseau structurant est préservée et le linéaire vieillissant voire hors d'âge est maîtrisé ;
- L'infrastructure est très largement modernisée à l'horizon 2042 : la quasi-totalité du réseau dispose d'une commande centralisée et le système de signalisation européen est déployé sur près de 9 000 km de lignes.



Le renouvellement et la modernisation sont insuffisants dans le cas du scénario tendanciel, ce qui conduit à une stagnation, voire une érosion des trafics durant la période :

- La dégradation de l'infrastructure conduit à des pertes de trafics importantes : plus d'un quart des trafics globaux en 2042 (-28 %) ;
- Ces pertes ne sont que difficilement compensées par les nouveaux trafics (+13 %) générés par les projets de déve-

loppement (services express métropolitains, SLO sur lignes nouvelles) et, bien qu'ils soient limités, par les efforts de modernisation (+13 %).

Le scénario tendanciel permet malgré tout un maintien des trafics, c'est-à-dire que jusqu'à 2042 le système arrive encore à fonctionner comme un réseau. Mais on constate déjà des pertes du trafic importantes liées à la dégradation de l'infrastructure. Le maintien des trafics est le

résultat des projets de développement en région parisienne.

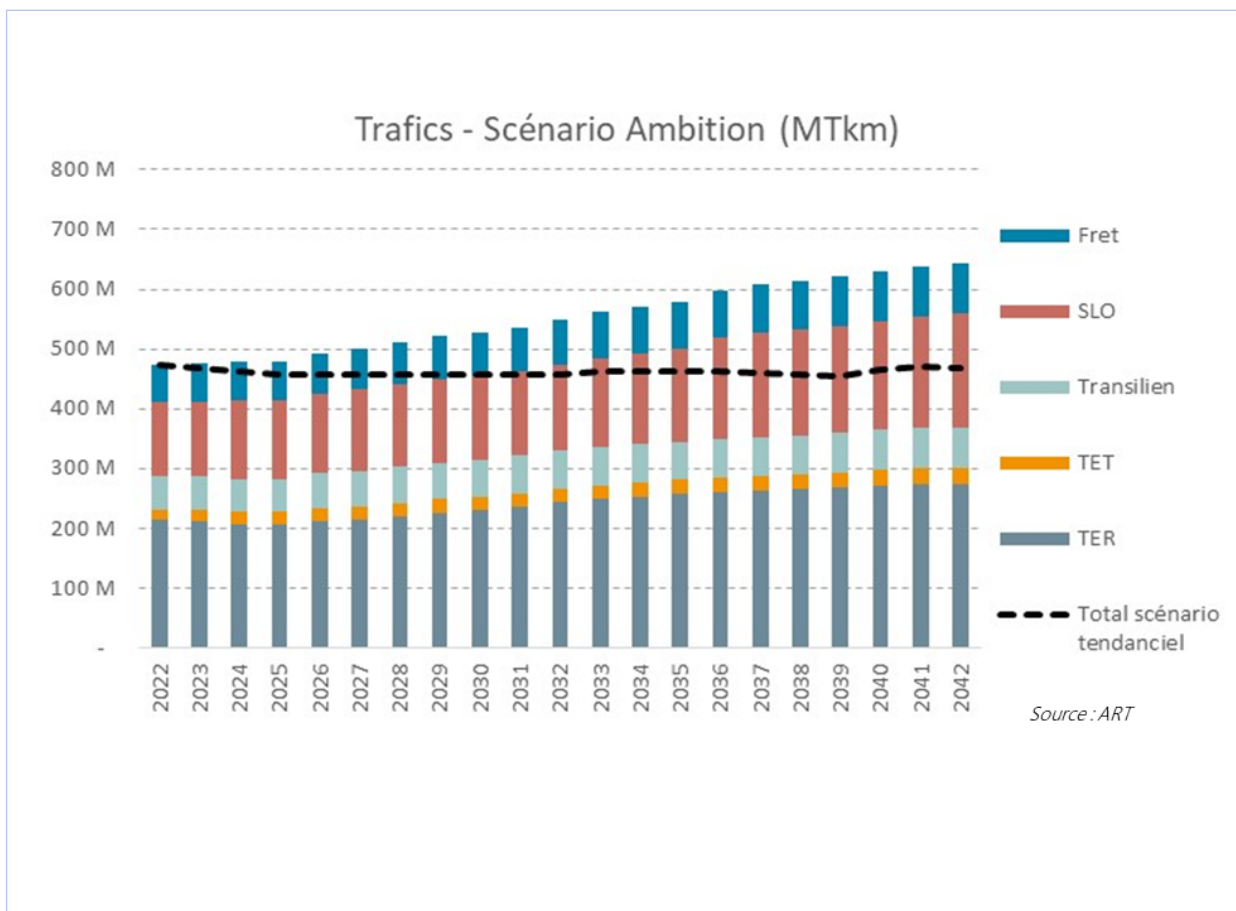
En revanche, le scénario ambition permet une réelle progression, d'environ un tiers des trafics, compatible avec le scénario planification écologique qui prévoit de passer de 100 milliards à 140 milliards de voyageurs-km, mais cela ne permet pas pour autant de doubler la part modale.

La modernisation de l'infrastructure et son renouvellement du scénario ambition peuvent accompagner un développement des trafics d'au moins 36 % durant la période, soit 650 M trains-km en 2042 (contre 475 M trains-km en 2022) :

- La dégradation de l'infrastructure étant très limitée, elle conduit à de très faibles pertes de trafics (moins de 2 % des trafics en 2042) ;

- L'essor des trafics est assuré par les projets de développement (+13 %), mais surtout par la modernisation du réseau (+25 %).

L'étude de l'ART a été publiée l'an dernier, permettant aux acteurs et aux pouvoirs publics de disposer d'études complémentaires aux audits et aux rapports du COI. L'ART éclaire ainsi les conditions de faisabilité des différents scénarios et leurs conséquences sur les trafics.

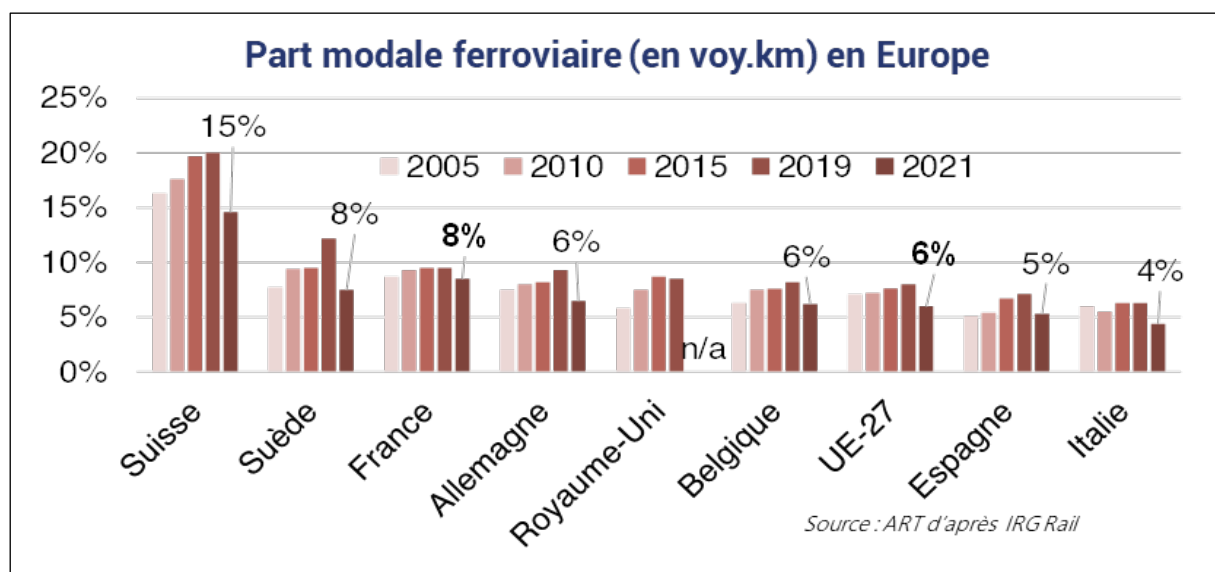


### 3 - L'avenir du transport ferroviaire

#### **Le transport ferroviaire de voyageurs**

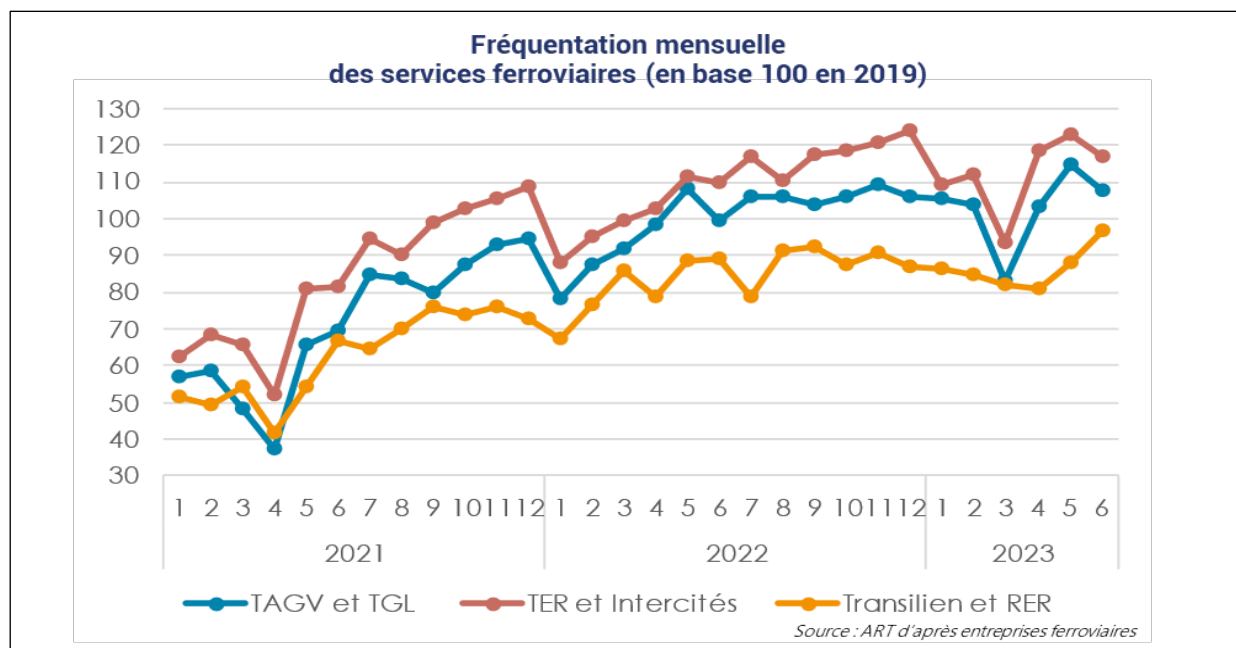
Le transport ferroviaire en France connaît aussi des indicateurs plus positifs, la part modale du train en France est plus importante que celle de la plupart des autres pays voisins, même si la Suisse fait mieux que nous en Europe.

La part modale du ferroviaire en France est assez importante, autour de 10 %, elle a même dépassé ce chiffre en 2022 et devrait être proche de 10,5 % en 2023. Les Français ont tendance à utiliser le transport ferroviaire, en particulier pour la longue distance.



Les transports régionaux moins utilisés connaissent aussi un regain de fréquentation. Il y a donc une appétence pour le transport ferroviaire, qui semble manifeste en sortie de crise sanitaire. Le

transport de voyageurs en train a plus progressé que celui en voiture.

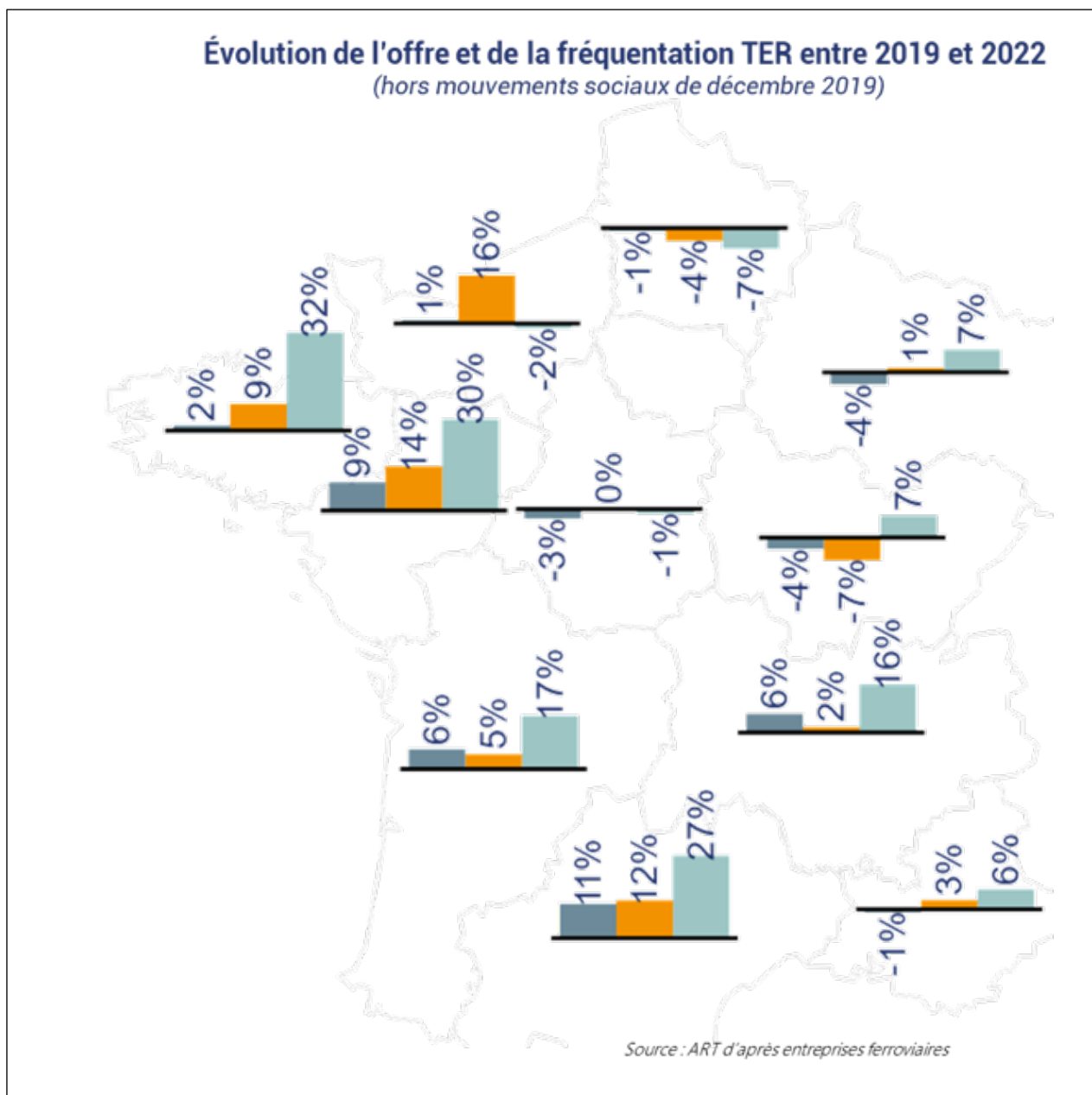


Les courbes du trafic à grande vitesse progressent régulièrement sur toute la période, exceptée la période de la pandémie du Covid. Peut-être est-ce lié aux offres « *low cost* » ou aux campagnes médiatiques.

Les seuls services ferroviaires qui sont encore en difficulté sont le Transilien et le RER, qui semblent ne retrouver leur régime antérieur que depuis la mi-2023. C'est un peu le cas de tous les réseaux urbains, en fait, en France, qui, en 2022, n'avaient pas encore retrouvé leur niveau de 2019. Ils ne l'ont retrouvé qu'en 2023. Cette désaffectation transitoire peut s'expliquer par le télétravail mais aussi, semble-t-il, par des voyageurs plus âgés qui n'étaient pas encore revenus

sur les services de transports de proximité (urbains ou régionaux).

Pour les régions, on assiste à un progrès assez significatif de la fréquentation depuis 2019. Hormis les régions Île-de-France, Centre Val-de-Loire et un peu autour du Grand-Est, partout ailleurs, on a une assez forte progression de la fréquentation, allant jusqu'à un tiers de plus pour certaines régions. Ce sont des taux de progression très significatifs et qui s'accompagnent assez souvent d'une progression de l'offre. La baisse de fréquentation des abonnés dans les régions proches de l'Île-de-France pourrait indiquer un impact du télétravail.

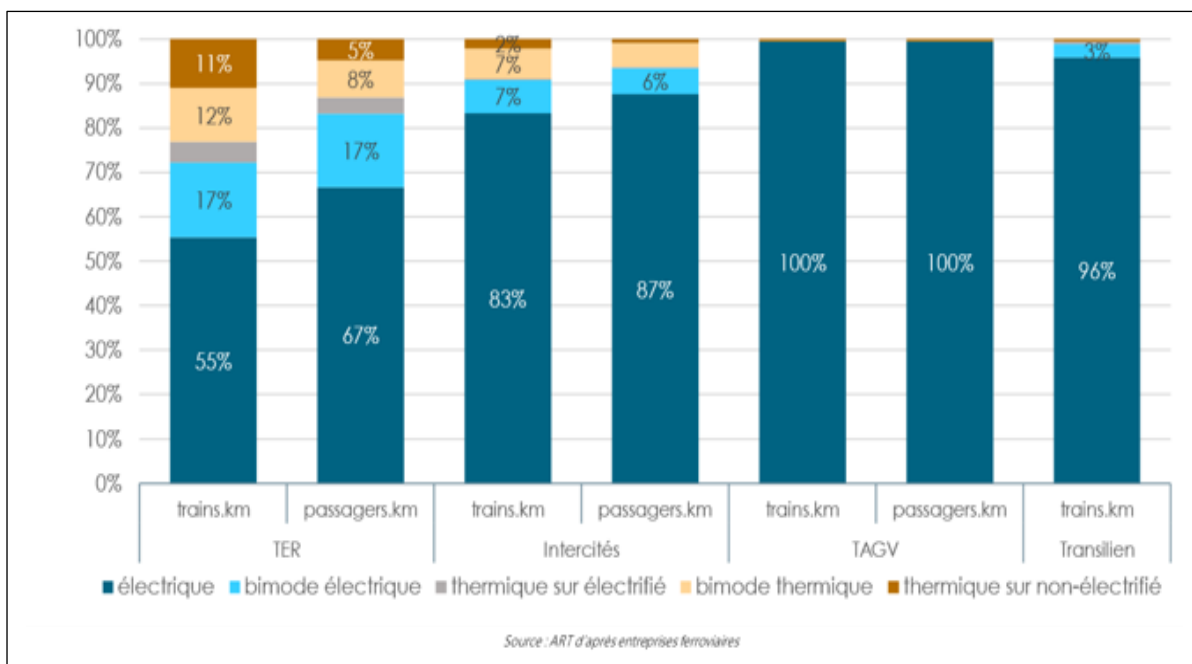


Concernant l’empreinte carbone des trains, le TGV et le Transilien sont quasiment électrifiés à 100 %, mais ce n’est pas le cas des Intercités, et encore moins celui des TER qui utilisent les voies les moins électrifiées du réseau.

On constate que les émissions de GES ont moins augmenté que la fréquentation et ainsi que les taux d’émission par passager diminuent. Quasi-toutes les régions ont adopté des matériels bimodes électrique-thermique, ce qui explique aussi des émissions en baisse.

Certaines vont aussi commencer à passer, après avoir fait des essais, au bimode électrique-électrique, c’est-à-dire caténaire-batterie.

Finalement, la part du transport ferroviaire thermique est assez faible et représente un peu moins d’un tiers de l’offre régionale en trains-km et 17 % des passagers-km. Il s’agit des bouts de ligne, des endroits où la zone de chalandise est peut-être grande, mais le nombre de chalands est faible.

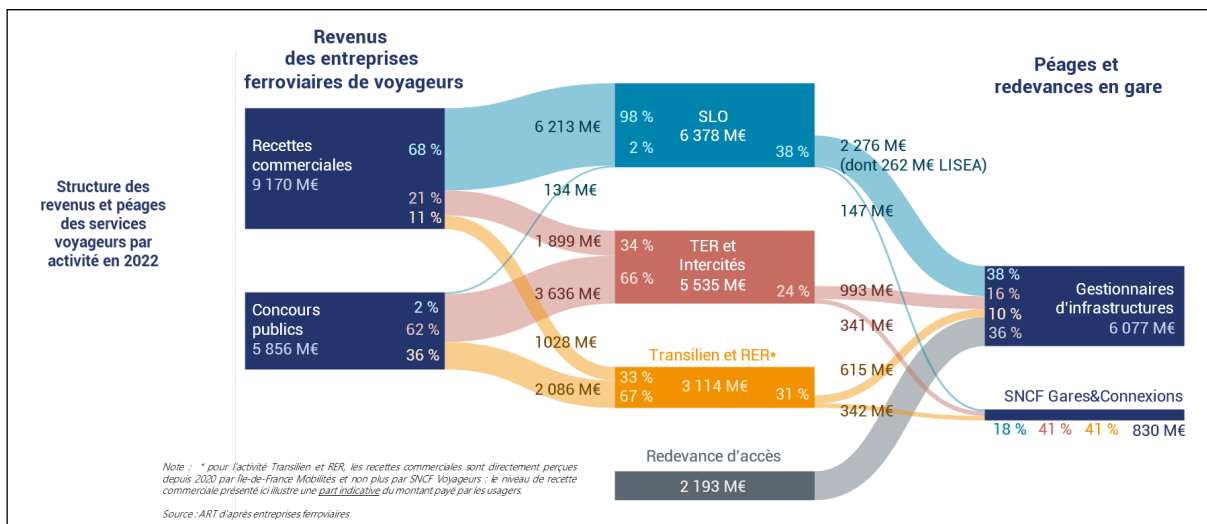


Concernant le financement des services de transports ferroviaires de voyageurs, la plupart des recettes sont commerciales avec près de 9 milliards de recettes qui viennent directement des voyageurs. Pour l’essentiel, ce sont 6 milliards de recettes des passagers des TGV, qui représentent la part la plus importante des recettes commerciales. Les péages constituent environ 40 % des charges des services TGV. Par approximation, on pourrait considérer que 40 % du prix du billet sert à payer l’infrastructure.

Ensuite, les ressources proviennent des concours publics pour les TER et les Intercités, à hauteur de deux tiers de concours publics et d’un tiers de recettes commerciales. Un ratio qui s’était dégradé jusqu’à dépasser 75 % de concours publics durant la crise sanitaire. Le Transilien et le RER ont à peu près le même ratio de financement que TER et Intercités réunis.

L’accroissement des recettes commerciales des services conventionnés n’est pas lié à une augmentation des prix, mais à une meilleure rentabilité des trains avec un taux d’occupation supérieur. Les péages (gares et réseau) représentent un quart des coûts totaux des TER et Intercités, et un tiers pour le Transilien et le RER. L’État paie aussi, pour les péages des trains conventionnés TER et Intercités, plus de deux milliards d’euros.

L’accroissement des recettes commerciales des services conventionnés n’est pas lié à une augmentation des prix, mais à une meilleure rentabilité des trains avec un taux d’occupation supérieur. Les péages (gares et réseau) représentent un quart des coûts totaux des TER et Intercités, et un tiers pour le Transilien et le RER. L’État paie aussi, pour les péages des trains conventionnés TER et Intercités, plus de deux milliards d’euros.

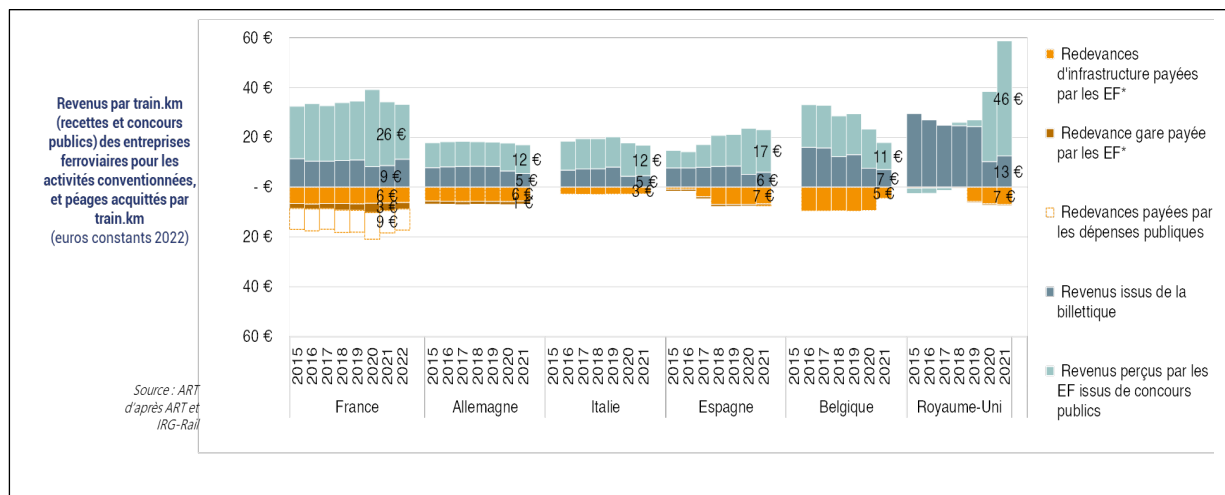


Pour émettre des hypothèses de gratuité, il faut tout de même tenir compte de recettes commerciales substantielles, dans un système qui est déjà sous-financé par rapport à ses besoins.

On peut aussi s'interroger sur les coûts des services conventionnés. On constate que le coût global de mise en œuvre de ces trains conventionnés est très cher en France par rapport au reste des pays européens. Ce qui peut s'expliquer, en partie, par des trains presque deux fois plus grands qu'ailleurs en Europe. Les données partagées entre régulateurs européens montrent que les recettes commerciales ne sont pas très différentes de celles des pays voisins. Ce n'est pas le prix payé par l'utilisateur qui est trop faible en France, c'est le coût global de mise en œuvre de trains qui coûte plus cher pour les services conventionnés

En termes de péage des trains conventionnés, la France se situe au-dessus de l'Italie. En France,

l'État finance le réseau au travers d'un péage ; en Italie, il existe un financement direct du réseau par l'État. On constate aussi que la France est au même niveau que l'Espagne ou l'Allemagne, le péage n'est donc pas la cause du surcoût. Ce coût des services conventionnés est donc une problématique assez spécifique à la France. En 2022, on constate une petite baisse du coût. C'est dû notamment aux renouvellements de plusieurs conventions TER, qui ont eu lieu massivement avant les obligations d'ouverture des lots à la concurrence. En fait, les négociations ont permis de faire baisser les coûts au train-km. On constate que les renouvellements de conventions ont permis de mieux négocier les prix, peut-être grâce à l'aiguillon des premiers lots ouverts à la concurrence avec des coûts plus bas. L'ouverture à la concurrence peut donc être un aiguillon qui permet au système de mieux fonctionner.

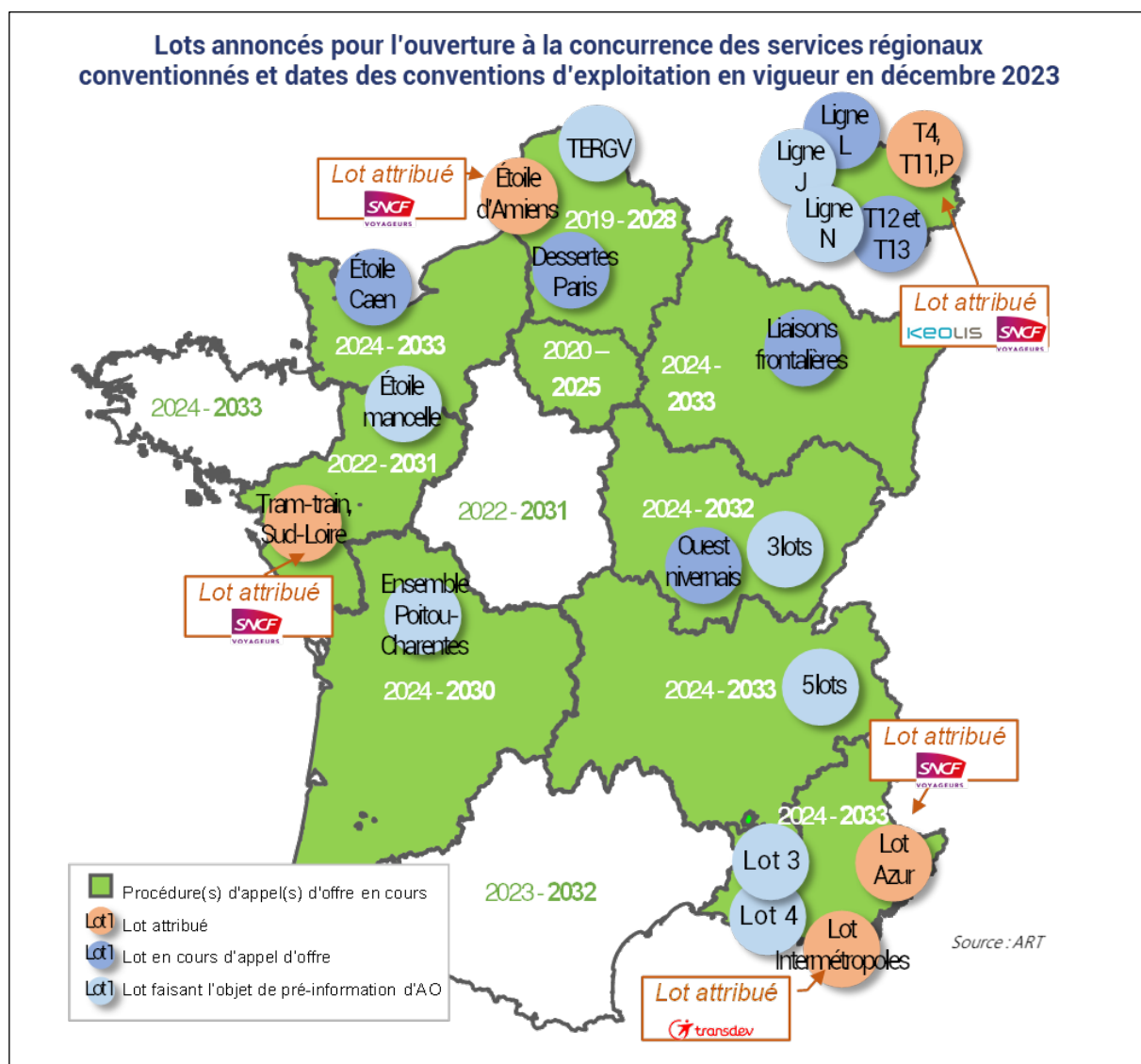


La SNCF a choisi de supprimer une partie de ses rames à compter de 2015, en partie pour des raisons comptables, et se retrouve en 2022 avec un parc quasi insuffisant faute d'avoir anticipé un marché pouvant évoluer à la hausse. Les conséquences en sont une offre en réduction en volume de circulations et en relatif maintien concernant les sièges-km. Cela représente un comportement typique de monopole qui augmente les marges en réduisant l'offre (ou en maintenant cette dernière dans un contexte d'augmentation de la demande).

Ce type de comportement peut être limité par l'arrivée de concurrents, comme le prévoit la réglementation en France depuis décembre 2019. L'arrivée de Trenitalia en France fin 2021, bien que de faible envergure, a permis une vraie induction des trafics sur le Paris-Lyon : 10 % de trafic et de passagers en plus. C'est-à-dire que l'on a gagné autant de passagers qu'on a mis en

place de trains et de sièges en plus. On constate aussi une baisse des tarifs, non pas essentiellement due à l'arrivée de trains italiens, mais qui correspond plutôt à un effet structurel, peut-être lié à l'ouverture à la concurrence, et résultant d'une augmentation de la part de TGV à bas coût Ouigo dans l'offre.

L'effet le plus intéressant est constaté en Espagne. Le gestionnaire du réseau espagnol a organisé l'ouverture à la concurrence des lignes LGV, avec trois lots comprenant chacun plusieurs destinations, mais disposant d'un niveau de fréquence minimum différent ; le premier est allé à Renfe, le deuxième à l'Italien Iryo et le troisième à Ouigo. Cette ouverture a eu de vrais effets, même si une surestimation de la demande peut exister, et on constate une forte augmentation des trafics et de la demande avec des prix qui sont restés très modérés, voire en baisse.



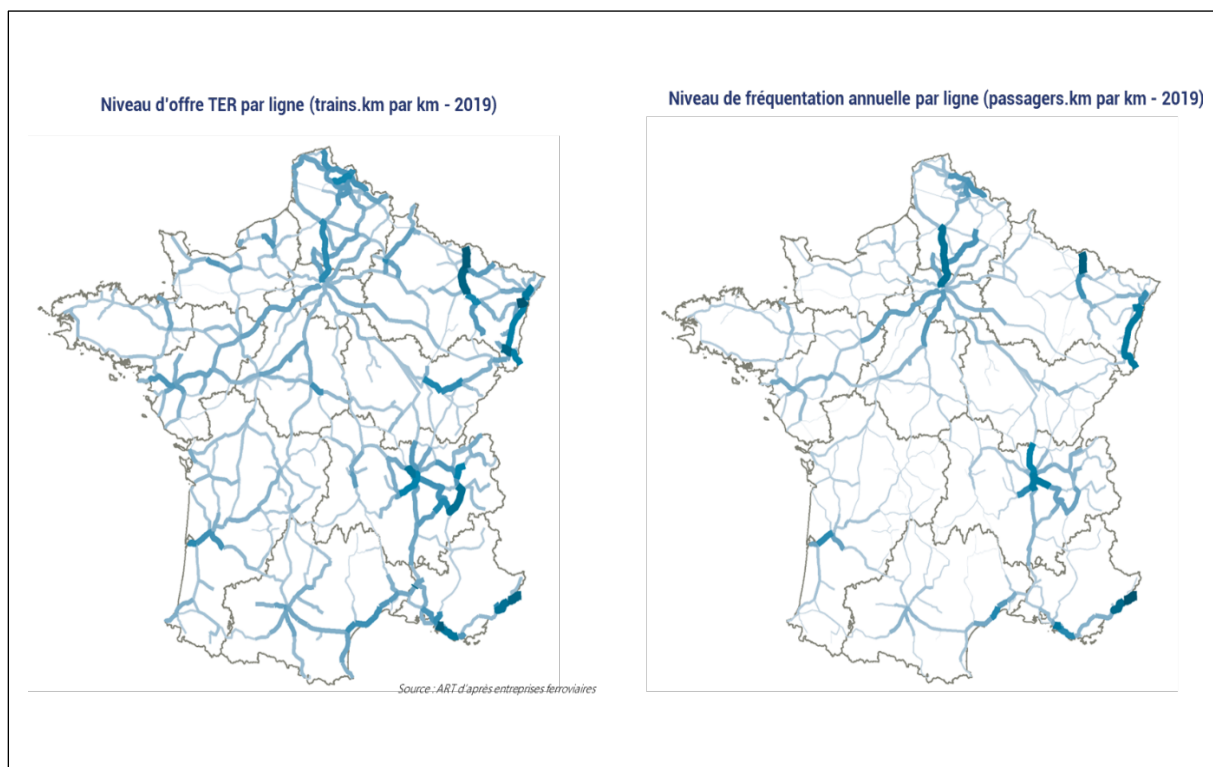
En région, on constate que cela démarre lentement. Actuellement, il y a cinq lots qui ont été attribués : deux en PACA, un en Hauts-de-France, un en Pays-de-la-Loire et, enfin, un en Île-de-France. D'autres lots devraient être ouverts à la concurrence, en particulier dans le Grand-Est. On voit également que beaucoup de régions ont défini leurs lots, mais leur ouverture est parfois lointaine. C'est le cas notamment de Bourgogne-Franche-Comté, d'Auvergne-Rhône-Alpes et de la Nouvelle-Aquitaine. Il y a des régions qui, pour l'instant, ne donnent pas signe de préparation à cette ouverture. Ce sont les régions Centre-Val-de-Loire, Occitanie et Bretagne.

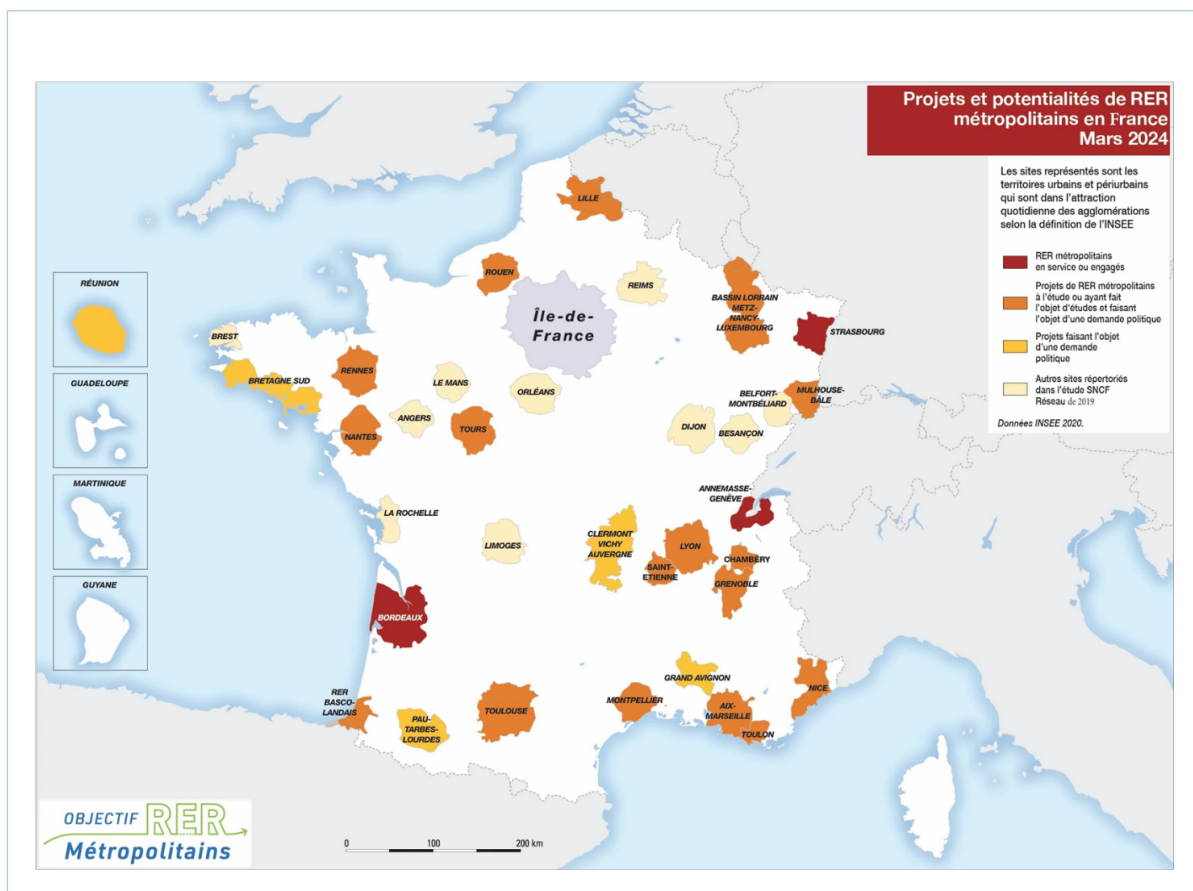
Pour ces lots nouvellement ouverts, on a constaté des effets forts sur les coûts du service, la capacité à pouvoir jouer sur la performance et la qualité de service au travers de bonus-malus. Par ailleurs, d'autres régions ont renégocié leur convention avec la SNCF dans des termes très favorables, du fait de l'aiguillon des premiers lots ouverts à la concurrence (effet du passager clandestin).

Ce qui nous pose des difficultés dans ce système d'ouverture qui doit courir jusqu'en 2033, c'est la préparation de certaines régions sans doute insuffisante pour que le processus d'ouverture se déroule correctement, plusieurs appels d'offres arrivant tardivement et ensemble empêchant les

prestataires d'y répondre convenablement. Il n'est même pas certain que SNCF Voyageurs soit prête à y répondre dans les temps. Répondre à un appel d'offres TER coûte plusieurs millions d'euros et il est possible qu'environ 15 lots soient ouverts d'un coup en 2030, cela risque donc d'être difficile d'y répondre pour les opérateurs. Le fait d'avoir des calendriers d'ouverture va permettre d'anticiper les difficultés, mais cela ne permettra pas de les lever toutes.

Une autre voie de progression du transport ferroviaire réside dans les services express métropolitains. L'offre TER en train.km est globalement déjà très concentrée, même si on voit que les régions manifestent l'intention de desservir tout leur territoire. Concernant la fréquentation, on retrouve les cartes du début de cet exposé, sur la densité de population : là où le TER dispose d'une forte demande, c'est là où la densité de population est élevée. Hormis la région parisienne qui a déjà, de fait, un SERM (Services express régional métropolitain) avec les RER mais aussi les Transiliens, on constate qu'il existe de quasi-SERM et des pré-SERM à Lille, sur le Sillon Lorraine, entre Strasbourg et Mulhouse, vers Lyon et Grenoble, entre Marseille et Nice, à Montpellier, Toulouse, Bordeaux et Nantes. De la liste du Conseil d'orientation des infrastructures, seule Montpellier manque à l'appel.



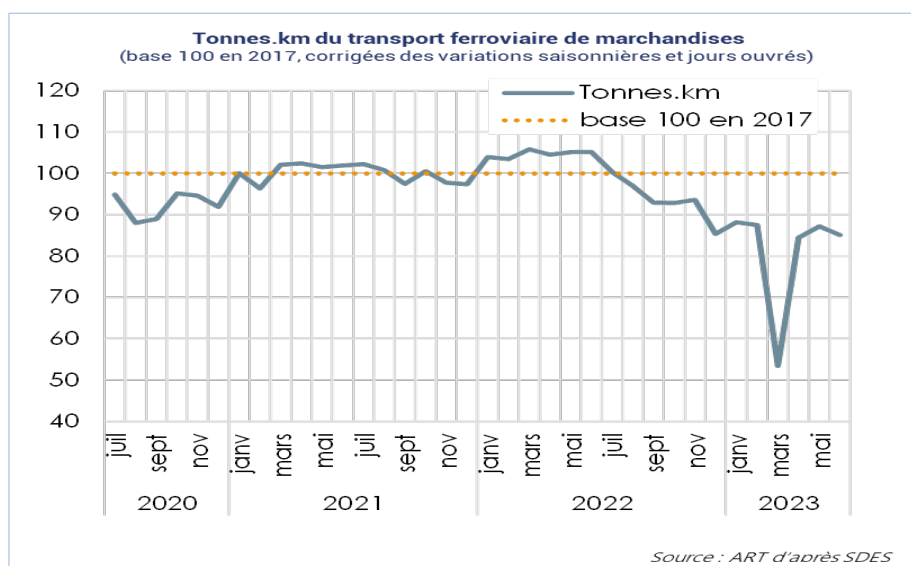


### Le transport de marchandises

Pour le transport de marchandises, la situation est plus inquiétante que pour le transport de voyageurs. Après la crise sanitaire où le fret avait finalement été moins atteint que le transport de voyageurs, ce dernier avait connu un rebond qui a fait long feu, atteint à la fois par l'inflation et la crise énergétique. Il y a eu également les grèves de 2023. Le fret ferroviaire montre une faible résilience aux crises, soit lors d'épisodes de grèves massives, soit lors de crises économiques, comme celle de 2008, ou de ralentissement économique, comme en 2023. À chaque fois, le fret ne s'en remet pas ou difficilement.

Une chute de 46 % du fret ferroviaire est ainsi constatée entre 2000 et 2010,

malgré la croissance globale du transport de marchandises. Le transport de fret international a été divisé par deux en 20 ans, les flux entre la France et l'Allemagne représentent 24 % du trafic international de fret et 42 % du trafic de transit. Après le point bas de 2010, le fret s'est stabilisé autour de 35 milliards de tonnes-km à partir de 2015.

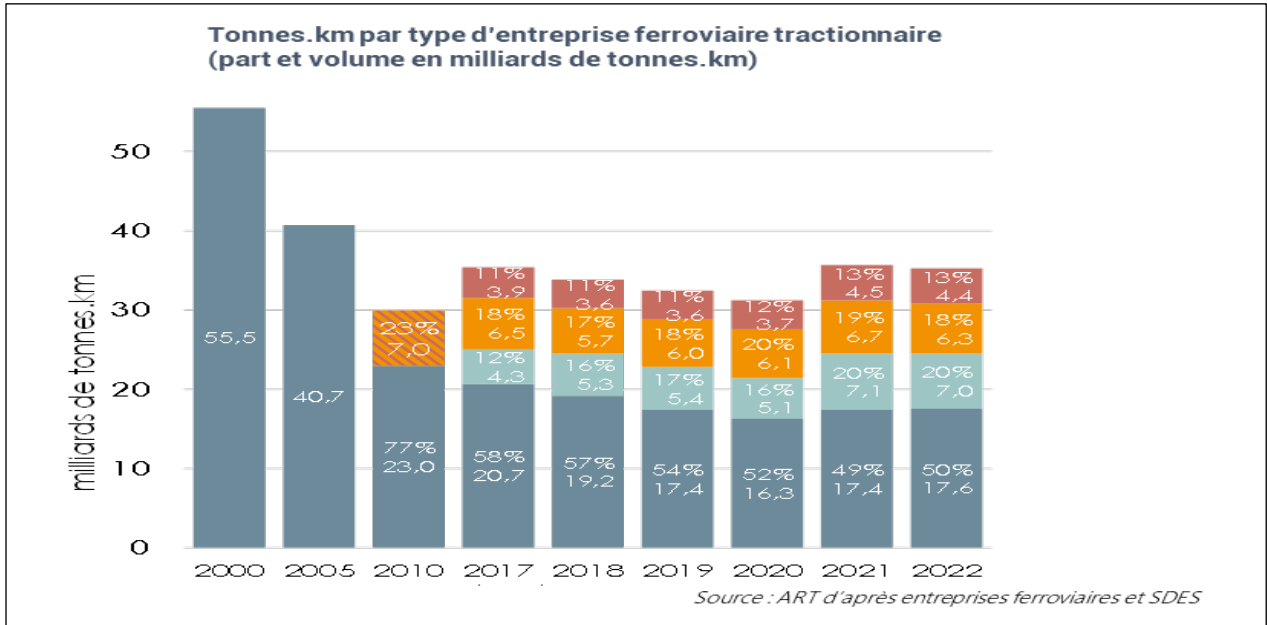


Source : ART d'après SDES

Le fret est très sensible à la conjoncture économique. La crise de 2008-2010 a ainsi été très difficile pour le fret ferroviaire, mais a également beaucoup affecté le transport routier.

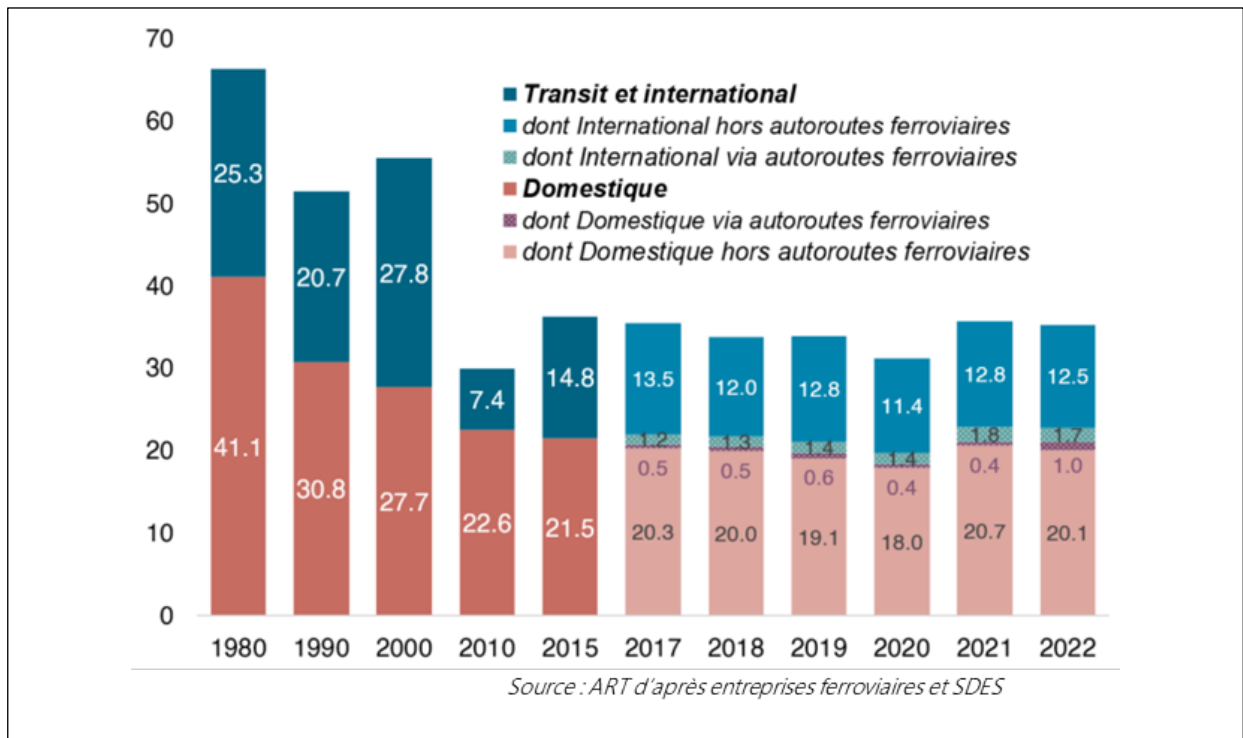
Puis le fret ferroviaire rebondit et se stabilise en suivant la part du PIB industriel dans le PIB total,

avec des concurrents qui, globalement, permettent de limiter les pertes et ont maintenant ensemble une taille comparable à celle du fret SNCF.



On constate que si le trafic domestique a diminué, c'est surtout le trafic de transit qui a baissé. S'il y

a un premier effet sur lequel le fret peut jouer, c'est le trafic de transit.

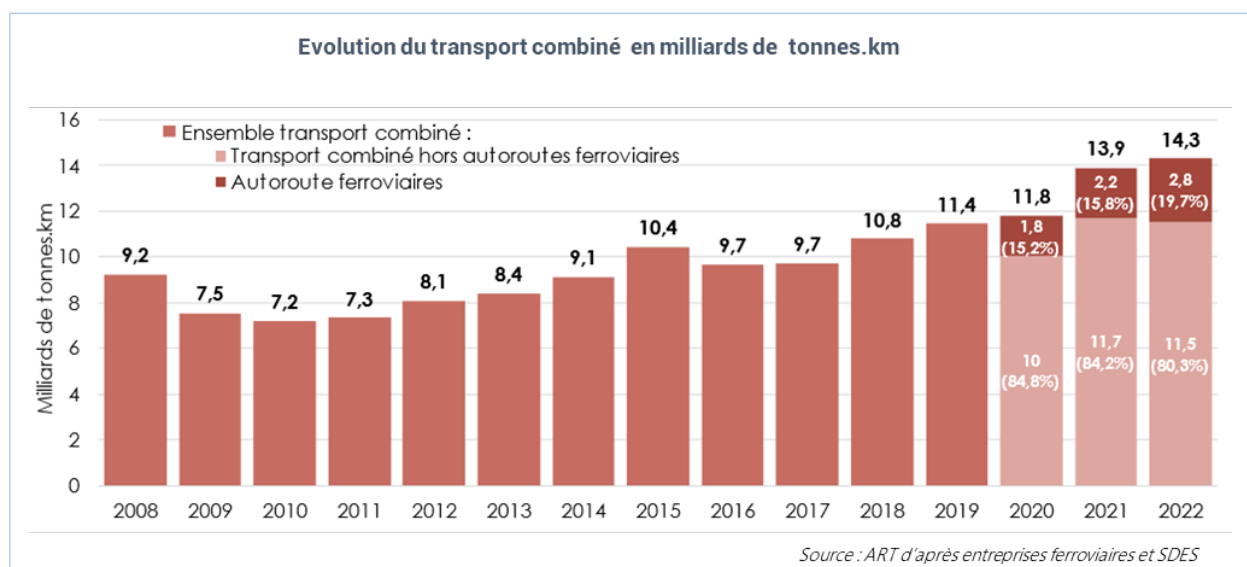


Le transport combiné permet tout de même d'espérer, car si les camions continuent à circuler alors que l'industrie voit sa part réduite dans le PIB, c'est parce qu'ils transportent d'autres biens : des marchandises, en conteneur ou en caisse mobile. La part du transport combiné progresse régulièrement depuis les années 2000. Actuellement, 42 % du fret ferroviaire est du transport combiné en conteneur ou en caisse mobile. À l'intérieur de ce segment, on retrouve une partie du trafic des autoroutes ferroviaires, sachant que celle qui marche le mieux, la plus ancienne, la ligne Bettembourg-Le Boulou, assure près des deux-tiers des marchandises transportées sur les autoroutes ferroviaires.

Le transport combiné rail-route représente donc une solution pour l'avenir, même si un angle mort subsiste en l'absence des principaux acteurs du transport routier, les plateformes de fret du transport combiné. Les plateformes de transport combiné nécessitent peut-être des investissements, mais les acteurs qui sont présents

restent des acteurs petits ou moyens du transport routier ; or, on veut capter du fret de routier et du fret de transit, notamment, pour éviter un trop fort usage des routes par le fret routier. Pour inciter au report modal, des pays voisins ont aussi imposé des mesures politiques de report obligatoire. En tout cas, commencer à rapprocher la route du rail est certainement une option à regarder pour le fret ferroviaire. Voilà pourquoi le fret ferroviaire n'est pas mort, même si passer de 10 à 18 % de part modale semble relever d'une véritable gageure, voire d'une douce utopie.

Vous trouverez des liens dans la présentation pour retrouver ces éléments déjà publiés. Je remercie aussi tous les producteurs de statistiques, comme le service des études et des statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique ou la Commission des comptes des transports de la Nation (CCTN), qui permettent d'obtenir des séries chronologiques fiables.



## DÉBATS

**Michel Caniaux** (Délégué général d'ALTRO, Association Logistique TRansport Ouest) : Avec l'association ALTRO, nous faisons la promotion de la Via Atlantica et aussi du SERM Rochelais. Je voulais intervenir car, avant-hier, le Parlement européen s'est prononcé sur la circulation des méga-camions de 60 tonnes et 25 mètres de long. La France a dit qu'elle ne les accepterait pas mais en sachant que les Espagnols les acceptent et que d'autres aussi, il est plus que probable qu'ils finiront par arriver, ces méga-camions. Est-ce que cela ne remet pas en cause une partie de ce que vous avez dit sur la possible renaissance du fret ? Je voulais également dire que, en 2007, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la part modale du fret ferroviaire était à 18 %, et le Grenelle de l'environnement avait dit : « Soyons fous, en 2022, 25 %. » Bon, on connaît la suite.

Et puis, deuxième aspect, sur la coopération entre les transporteurs routiers et la SNCF. Souvent, les routiers se sont désengagés parce qu'ils ne voulaient plus supporter les diktats de la SNCF. La SNCF voulait bien que les routiers viennent, mais à condition d'avoir toutes les manettes, et les routiers n'avaient qu'à suivre. Avec ces deux aspects, est-ce que l'on peut quand même partager votre optimisme ?

**Frédéric de Kemmeter** (Mediarail.be / Rail Europe News) : Plus une remarque qu'une question. J'étais à l'Assemblée nationale, en septembre. Dans le fret ferroviaire, il y a une espèce de « pensée magique » qu'on propage, comme quoi, avec le wagon isolé, il suffit d'installer le service public et toutes les entreprises vont se jeter dessus. Quand vous avez des entreprises qui fabriquent des cure-dents ou des coton-tige, je ne pense pas que ces productions vont remplir un train chaque soir. Or, ces petites entreprises, il y en a des milliers en France, et heureusement d'ailleurs, ça crée de l'emploi, mais en quoi on va remplir un train, avec ces PME ? Ce point semble absent du débat – j'en suis très étonné, d'ailleurs.

Le wagon isolé, oui, mais pour aller où ? Pour prendre chez qui ? On parle ici de la logistique mais les cheminots n'aiment pas ça. Ils n'aiment pas parce que la logistique, c'est un autre métier. La logistique, c'est des entrepôts, c'est des métiers précaires. La logistique, pour un chemin de fer, ça se résume principalement au transport. Mais je ne constate pas que, au-delà des terminaux, on essaie d'avoir des activités intéressantes qui puissent donner de la plus-value au fret ferroviaire. Voilà, c'était juste une remarque.

**Fabien Villedieu** (Secrétaire fédéral SUD-Rail) : Bonjour à tous, je suis au conseil d'administration du groupe SNCF. Vous avez commencé votre intervention en expliquant l'échec de la concurrence, avec des déficits structurels et la nécessité de revenir à une sorte de semi-nationalisation comme en 1937 et, finalement, on revient aujourd'hui à l'ouverture à la concurrence. Ce sera exactement le même échec que dans les années 1930. Il y a des gens qui pensent que la solution à tous les problèmes du ferroviaire, c'est l'ouverture à la concurrence. Je pense exactement l'inverse, je pense que la concurrence va affaiblir le système. Pour ce qui est des services librement organisés (SLO), que font les concurrents de la SNCF ? Ils se positionnent sur les sillons rentables, Paris-Lyon, les axes TGV internationaux ; les gens ne sont pas forcément tous au courant, mais six TGV sur dix perdent de l'argent ; c'est-à-dire que la majorité des lignes TGV en France perdent de l'argent. Vous allez avoir des conventions à la marge, en Bretagne ou en Île-de-France, mais quand vous faites du TGV, la région qui fait du TGV perd de l'argent, c'est l'aménagement du territoire, or la SNCF n'a pas de subventions pour faire ça. Avec le monopole, ils peuvent compenser les pertes d'un côté avec les gains de l'autre. Avec l'ouverture du marché ferroviaire, les concurrents, eux, éluent, comme ils le font aujourd'hui, les axes rentables et avec des parts de marché qui vont augmenter. Tout l'équilibre qu'il y a aujourd'hui,

c'est-à-dire une SNCF qui fait du TGV aménagement du territoire, s'écroule. En France, il y a trois fois plus de gares desservies par un TGV qu'il n'y a de gares TGV dans le reste de l'Europe. Donc il y a une véritable notion, dès sa conception, d'un TGV aménagement du territoire, qui n'a pas de subvention, et qui aujourd'hui est dans un modèle qui est remis en cause par les concurrents, notamment Trenitalia et la RENFE (*Red nacional de los ferrocarriles españoles*). Alors on dit : « Oui, vous allez voir, Trenitalia, ça va challenger la SNCF, c'est super génial. » Moi, je regarde... Je suis comme Saint Thomas, j'aime bien voir... Je ne crois que ce que je vois. Trenitalia, la première année, sur l'axe Paris-Lyon, le plus rentable, tellement rentable que la SNCF l'appelle « vache à lait ». Et ils font du TGV international sur un axe rentable dans les conditions, donc, les plus favorables. Première année, sur ce qui coûte le plus cher, à savoir les péages, 37 % de ristourne. Parce que cela serait dommage de ne pas leur faire un petit cadeau. Axe rentable, ristourne, et par ailleurs, ils n'alimentent pas le fonds de concours qui alimente les travaux sur le réseau dans l'optique qu'un jour ils fassent des bénéfices. Ils n'ont pas cette taxe spécifique à la SNCF, c'est-à-dire que la SNCF a une taxe de 1,4 milliard d'euros en 2024, pour financer un réseau qui n'appartient pas à la SNCF et qui, aujourd'hui, est emprunté par tout le monde. Donc toutes les conditions sont au vert, et Trenitalia, en 2022, première année d'exploitation, avec un chiffre d'affaires de 37 millions d'euros, des pertes de 34 millions d'euros. 93 % du chiffre d'affaires de Trenitalia sont des pertes. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, ils ont mis un poison dans la tête des gens, en disant : « Tu vas faire Paris-Lyon pour 24 €. » C'est un poison car cela ne marche pas. Ça peut marcher dans l'aérien, mais c'est un autre modèle économique qui n'a rien à voir avec le modèle économique ferroviaire, et cela n'a rien à voir non plus avec les différents modèles économiques que l'on voit en Espagne, en Italie, où l'État intervient beaucoup plus dans le réseau et subventionne beaucoup plus le réseau, ce qui n'est pas le cas en France. En France, historiquement, celui qui finance le réseau, c'est l'opérateur historique, à savoir la SNCF. Pour ce qui est des TER – parce que là, j'ai parlé des TGV et des SLO –, cela va être la même chose. Pourquoi ? Parce qu'on va avoir un phénomène de balkanisation du système.

Aujourd'hui, que font les régions, même les régions de gauche ? Elles se frottent les mains en disant : « Super, ouverture à la concurrence, ils vont faire moins cher... » Les responsables se frisent les moustaches, « c'est génial ». Dans chaque région, cette balkanisation va se traduire pour le TER par 4 ou 5 lots. Dans un système en réseau cela fait rarement bon ménage. Il va y avoir également un phénomène naturel, car qui dit appel d'offres dit *dumping* social. En gros, les régions disent devant les caméras : « Nous, on ne fait pas au moins cher » mais en vrai, elles organisent un challenge qui entraîne un phénomène de baisse des coûts. Or aujourd'hui, à la SNCF, on n'arrive pas à recruter. Donc comment vous faites, dans un contexte où vous avez des difficultés de recrutement, notamment dans des conditions très spécifiques, agents de conduite, agents du matériel, pour non pas baisser les salaires parce que la loi, quand même, ne le permet pas, mais faire quand même du *dumping* social ? Aujourd'hui à la SNCF, nous avons des problèmes de recrutement, ce qui fait que dans un certain nombre de régions, notamment les Hauts-de-France, on supprime des trains, on diminue les plans de transport, parce qu'on n'a pas les femmes et les hommes, dans les ateliers, dans les agents de conduite. Sur la ligne C (du RER ?) on a baissé le plan de transport de 10 %, c'est-à-dire que 10 % des trains ont été retirés de la circulation faute d'agent de conduite. Voilà, donc dans un contexte où déjà l'opérateur historique a des difficultés de recrutement, on nous explique : « On va faire du *dumping* social. » Moi, je me marre, parce que la conséquence de tout ça, c'est qu'en fait, les gens risquent de ne pas avoir de trains. Par ailleurs, je finirai là-dessus, parce que j'ai été un peu long, sur l'histoire du réseau. On dit : « Oui, mais nous, on ne privatise pas le réseau. On ne fait pas comme les Anglais ; les Anglais, ils ont fait, ils se sont plantés, on a compris. » OK. Bon. Qu'est-ce qu'ils proposent ? Le réseau Grand Est propose de privatiser quinze lignes du réseau. Donc, en dehors du fait qu'ils vont se prendre les pieds dans le tapis exactement comme les Anglais, cela va évidemment fragmenter le réseau. Aujourd'hui, la SNCF Réseau est très inquiète sur cette balkanisation. Quand vous allez avoir plusieurs opérateurs, Vinci, Eiffage... qui vont exploiter telle ou telle ligne, – pour l'instant cela commence par les petites lignes et cela finira par les grandes –, tout cela va contribuer à cette balkanisation du réseau.

Voilà, je voulais quand même dire ces deux ou trois mots sur l'ouverture à la concurrence.

**Christian Desmaris** (Maître de conférence à Sciences Po Lyon, chercheur au LAET) : J'intervenais donc hier dans la table ronde de l'autorité de la concurrence, sur la question, justement, des supposés bienfaits de la concurrence. Alors, Trenitalia challenge SNCF. Pour le voyageur aujourd'hui, et on produira aux 6<sup>e</sup> Rencontres francophones transport mobilité (*RFTM*) qui auront lieu en juin à Bruxelles des résultats, parce qu'on fait des relevés de prix au laboratoire depuis le début de l'arrivée de Trenitalia.

Quand on regarde la structure des prix Inoui, Trenitalia, Ouigo, le premier challenge de Inoui, ce n'est pas Trenitalia, c'est Ouigo. Le 24 €, ce n'est pas Trenitalia, c'est Ouigo. Premier élément.

Deuxième élément : comment se situe Trenitalia par rapport à la SNCF. Effectivement, s'ils faisaient plus cher, bon, il n'y a aucune raison qu'on y aille. Ceci dit, la qualité de service, moi pour venir de Lyon, j'ai pris pour voir Trenitalia, franchement, la petite boîte de chocolats, la classe éco', bon, une livrée plutôt sympa, des gens qui parlent plusieurs langues... Bon, moi, ça me dépayse, j'ai l'impression de faire un voyage, vraiment. La question de la baisse tarifaire, faut être, comment dire, objectif et prendre l'ensemble de l'histoire. Quand, en Italie, NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori devenu Italo) s'est lancé, en 2012, qui est entré au capital de NTV ? En dehors des gros capitalistes italiens, il y avait la SNCF. Qu'est-ce qu'a fait le régulateur italien ? Là, c'est sur des articles sur lesquels on a travaillé, là, ce ne sont pas des mots. Tout ça est en ligne, et c'est validé, ce sont vraiment des articles publiés et défendus à mille endroits en Europe. Le régulateur, le politique italien qui avait déjà mis à disposition un réseau à haute capacité peu fréquenté, a pris les décisions ponctuelles d'accompagnement du modèle économique de NTV, qui commençait à inquiéter ses actionnaires, a joué sur des baisses de péage pour que les augmentations de capital se fassent et que NTV puisse challenger Trenitalia. Ces données-là, mais j'ai encore souvenir, on les a discutées en colloque avec Réseau. Quand, dernièrement, Trenitalia frappe à la porte de

Réseau ferré de France (RFF) et de l'Autorité de régulation des transports, ils n'ont pas beaucoup de mal à obtenir cette réduction, parce que c'est compliqué pour un opérateur étranger qui ne connaît pas le système. Il y a un modèle économique à écrire, il y a tout un ensemble d'incertitudes qui sont moins sur les coûts que sur les recettes, donc effectivement, ils ont demandé cette réduction. Il y a peut-être un effet d'aubaine, ils l'ont obtenue, voilà.

J'aimerais quand même rajouter un troisième élément. La SNCF est un groupe fabuleux, un groupe super innovant, je le souligne mais c'est aussi un groupe international. Je veux bien qu'on dise : « Attention, les autres sont en train de nous manger la laine sur le dos », sauf que, dans l'histoire ferroviaire, sans remonter sur l'histoire longue que Georges Ribeill connaît 3 000 fois mieux que moi, la SNCF est très présente dans tous les appels d'offres depuis très longtemps. En Allemagne, dernièrement on voit bien en Espagne, avec l'arrivée de Ouigo un peu partout, donc c'est compliqué, c'est compliqué de dire, nous, en France : « Attendez, ces concurrents étrangers, ils vont nous faire du mal. » Sauf que les autres, si on regarde les travailleurs de la DB ou de la Renfe, vont dire la même chose. Donc il faut équilibrer un tout petit peu le discours.

Après, sur les TER, je n'ai pas trop compris où était le message, mais en tout cas, ceux qui s'intéressent à ce qui a pu être dit dans les tables rondes hier, à l'autorité de la concurrence, il y a quand même pas mal de messages extrêmement forts qui sont disponibles sur Youtube<sup>1</sup>. Au cours des débats d'hier, le 13 mars 2024, il y a eu une vraie qualité des débats et toutes les institutions qui s'intéressent au ferroviaire étaient présentes. Pour revenir sur les TER, j'aurais quelques compléments à apporter à Fabien Couly de l'ART parce que certains effets pourraient être un peu approfondis, mais je ne sais pas si on en aura le temps.

**Fabien Couly** (Directeur de l'Observatoire des marchés, ART) : Sur la partie concurrence, Christian Desmaris a déjà bien répondu sur le premier aspect, c'est-à-dire l'ouverture de la longue distance. Il y a d'autres pays en Europe qui sont ouverts à la concurrence, ce que je constate ailleurs ne me permet pas de conforter

---

<sup>1</sup> <https://www.youtube.com/@autoritedelaconcurrnce8949>

vos craintes. L'Italie et la Suède ont ouvert leur marché à la concurrence, et ça n'a pas été une catastrophe. Ce n'est peut-être pas forcément mieux que d'avoir un monopole. Et je ne suis pas certain non plus qu'on en revienne à la situation de 1937, qui est une situation plutôt proche du cas du Royaume-Uni actuel (ndlr avant 2025), c'est-à-dire avec des franchises. Chaque compagnie avait son réseau et ses trains, et exploitait une partie du territoire, ce qui n'est pas le même cas que l'ouverture à la concurrence dont il est actuellement question. Concernant le TER, la pratique en France pour l'exploitation des services publics n'est pas un monopole ; les transports publics urbains sont gérés dans le cadre d'une délégation de service public, qu'on appelle aussi maintenant « concession ». C'était aussi le cas de l'eau (services de distribution et d'assainissement), secteur dans lequel j'ai travaillé. Effectivement, si le niveau concurrentiel n'est pas suffisant, cela peut poser un problème. Avant les années 2000, il existait un duopole de fait entre la Générale des Eaux et la Lyonnaise des Eaux. Ce monopole a disparu peu de temps après, notamment du fait de la reprise en régie de la gestion des services par certaines villes. Je ne nie donc pas l'intérêt d'avoir des sociétés nationales ou des régies. Par contre, quand seul le monopole existe, et la SNCF est encore un quasi-monopole sur les TER, on constate des coûts importants. Une preuve que ces coûts peuvent baisser, c'est que la SNCF a réussi à faire des concessions de prix dernièrement sur ses conventions. Elle n'a pas licencié du personnel, elle va seulement faire rouler des trains plus longtemps : c'est principalement le coût de mise en œuvre du train-kilomètre qui posait un problème. J'entends qu'il y ait des problèmes de recrutement et je ne dis pas que ces gens seront moins payés, je pense même qu'il faudra mieux les payer à l'avenir si on veut recruter, notamment du fait de la disparition du statut qui demeurait un élément d'intérêt. Il faudra trouver d'autres compensations qui remplacent durant le contrat les garanties dont vous ne disposez plus à sa fin. Mais cela s'est passé dans d'autres secteurs, comme pour les transports urbains qui, pour autant que je sache, ne sont pas mal gérés en France, pas plus mal qu'ailleurs en tous les cas. Je rejoins ensuite ce qu'a dit Christian Desmaris, pour pouvoir s'opposer de façon crédible à la concurrence, il aurait déjà fallu que la SNCF n'en profite pas par ailleurs. Alors

maintenant, la France étant l'un des derniers pays à avoir ouvert son réseau à la concurrence, il apparaît difficile d'être contre l'ouverture du réseau à des nouveaux entrants alors que ces mêmes entreprises ferroviaires ont été concurrencées par la SNCF dans leur propre pays. Il s'agit d'un message difficilement audible.

Concernant le fret, par rapport à ce que vous disiez, Monsieur de Kemmeter, comment faire ? Peut-être pas du wagon isolé, un écosystème industriel de petite taille peut parfaitement remplir des conteneurs et les acheminer en gare. C'est un peu la même chose qu'un voyageur : un voyageur peut prendre sa voiture pour aller jusqu'à la gare, la seule chose qu'il faut qu'il ne fasse pas, c'est poursuivre en voiture. Si on souhaite conserver du fret pour des petits écosystèmes industriels, il faudra sans doute utiliser des conteneurs, dont la manutention est relativement simple.

À propos des méga-camions, cela me laisse perplexe, dans la mesure où l'on a déjà de nombreux camions sur les autoroutes françaises. L'exemple de la Suisse montre que des mesures politiques permettent de reporter le fret de la route au ferroviaire, mais cela n'est pas sans difficultés dès lors que des tunnels deviennent indisponibles. Cela paraît tout de même un peu contradictoire avec le cadre du « paquet vert » qui porte la mesure. Je n'ai pas nécessairement d'avis pertinent sur cette mesure, mais effectivement, la question peut se poser de savoir pourquoi massifier plus encore du transport routier, alors que, de l'autre côté, une infrastructure ferroviaire est disponible et sans doute insuffisamment utilisée.





## Comment les différentes catégories de voyageurs (usagers, scolaires, voyageurs d'affaires, touristes), choisissent leur mode de transport ?

**Frédéric de Kemmeter**

Columnist / webmaster de Mediarail.be – Rail Europe News

### Introduction

Depuis les années 2000, le train semble être redevenu aux yeux des décideurs un outil majeur pour décarboner les transports tant en France qu'en Europe. Les derniers rapports du GIEC, AR5 et AR6<sup>1</sup>, fournissaient une analyse exhaustive et à jour de la science du changement climatique, de ses impacts et des stratégies pour y faire face. Le principal problème en Europe vis-à-vis du réchauffement climatique est la contribution importante du secteur des transports aux émissions de gaz à effet de serre, exacerbée par une dépendance continue aux combustibles fossiles, des infrastructures inadéquates, et une adoption insuffisante des technologies écologiques.

Les dernières statistiques d'Eurostat<sup>2</sup> montrent qu'en 2021, le transport émettait à lui seul 24,1% des émissions de gaz à effet de serre. Dans ce chiffre, la part des transports à énergie fossile<sup>3</sup> s'établissait à 17,28% des émissions de gaz à effet de serre. L'amélioration du secteur des transports est cruciale pour atteindre les objectifs climatiques de l'Europe et limiter le réchauffement de la planète.

Des débats se font jour entre l'option du maintien du volume actuel de transport mais de manière décarbonée (électrification des véhicules), et une option visant davantage de sobriété qui pose des

questions plus vastes d'acceptation sociale et de mise en œuvre.

Il semble y avoir un certain consensus pour affirmer que la croissance infinie des transports, même décarbonés, n'est pas une option d'avenir. En effet, l'espace disponible pour les véhicules thermiques d'aujourd'hui (routes, rues, parkings) sera le même demain, voire en régression si des villes et communes décident de rendre certaines artères piétonnes ou à trafic local limité. Une électrification du parc automobile, l'adoption de véhicules plus petits, ne résoudraient pas la problématique des volumes et des encombrements.

Par ailleurs, le volume des vols aériens est lui aussi amené à connaître des limites, non seulement du fait des infrastructures elles-mêmes (les aéroports), mais également par la mise en œuvre de permis d'exploitation aéroportuaires plus contraignant aujourd'hui qu'hier (quota de vols annuels à ne pas dépasser).

Inversement, la sobriété pose un certain nombre de difficultés. Par quel(s) outil(s) la sobriété devrait-elle être mise en œuvre, à qui et à quelle(s) activité(s) elle s'adresserait, sont des questions qui n'ont aujourd'hui pas de réponses. Une régulation par les prix d'accès (taxes, péages) pose une question d'équité sociale, car tout le monde n'a pas le même indice socio-économique en fonction de critères très variés.

---

<sup>1</sup> AR5 publié en 2013-2014 et AR6 publié en 2021-2022

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Greenhouse\\_gas\\_emissions\\_by\\_source\\_sector\\_EU\\_2021.png#filelinks](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Greenhouse_gas_emissions_by_source_sector_EU_2021.png#filelinks)

<sup>3</sup> <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics>

Par ailleurs, chaque citoyen met en œuvre des stratégies de mobilité en fonction de sa propre vie privée, laquelle diffère de celle de son voisin, du village voisin et même d'une région à l'autre.

Cette diversité des situations sociales est au cœur de ce texte. Il explique – au niveau européen – comment chaque citoyen réagit face à sa propre situation, en fonction de son lieu de domicile, de son lieu de vie et de son lieu de travail. Il met en lumière les immenses défis qui attendent nos sociétés demain, en posant la question de l'insertion du train dans les pratiques modales des citoyens.

### Parts modales : quelle interprétation des chiffres ?

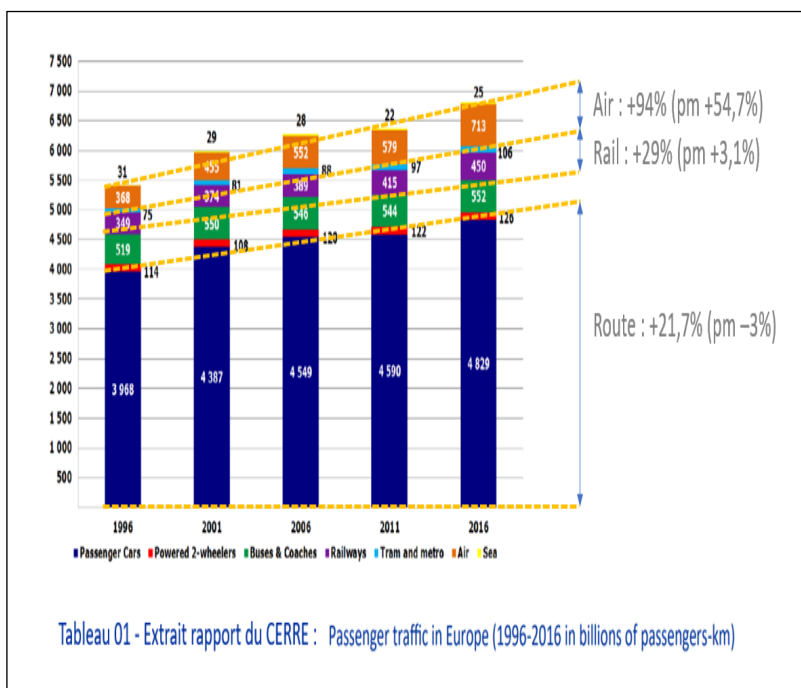
L'évolution des parts modales est défavorable au rail, non pas depuis la libéralisation des années 1990 mais bien depuis l'après Seconde Guerre mondiale, quand la reconstruction d'une Europe en ruine se fit par l'adoption d'un environnement favorable à la route, au pétrole et, *in fine*, à diverses formes de transports carbonés et d'individualisation de la société<sup>1</sup>.

Le chemin de fer a certes connu une croissance continue des tonnages transportés et des trafics voyageurs durant les trois décennies d'après-guerre, mais c'était sans compter la montée en puissance de ses deux autres concurrents : l'automobile et l'aviation. Au fur et à mesure que ces deux transports prenaient une importance croissante dans les pratiques de mobilité, des gains d'efficacité et d'échelle permirent de les rendre de moins en moins chers et de plus en plus accessibles à tout un chacun, marginalisant de plus en plus le chemin de fer.

Il y a lieu de porter une attention particulière sur les chiffres et leur interprétation. Si la croissance du rail en chiffres absolus sur les vingt années

entre 1996 et 2016 fut de +29 %, sa part modale n'a augmenté que de 3,1 % seulement. Dans le même laps de temps, l'aviation fournissait une hausse de 94 % en chiffres absolus, offrant une part modale qui augmentait de 54,7 %. La croissance de la part modale de l'aviation a donc été 17,6 fois plus importante que celle du rail.

L'aviation étant utilisée pour de longues distances, on peut imaginer qu'il y a eu un transfert massif du train vers l'avion, mais que l'avion a aussi provoqué une demande à laquelle le train est incapable de répondre, comme les vacances dans les îles et les destinations méditerranéennes lointaines ou les courts séjours où le citoyen exige un temps de transport le plus minimal possible.



La relative stabilité de l'automobile, malgré une régression de 3 % en part modale (mais une hausse à +21,7 % en chiffres absolus), indique que le citoyen multiplie les usages des transports selon la diversité de ses activités, de ses temporalités et de ses destinations. La voiture individuelle sert avant tout aux nombreuses activités du quotidien, quand l'avion permet les vacances ou les longs week-ends rapides. Dans ce contexte, il est important de réfléchir à la manière dont le

<sup>1</sup> Dans le sens où l'avènement de la société de consommation a entraîné des changements dans les modes de vie, avec une montée de l'individualisation. Le salariat est devenu un moyen pour les individus de s'affirmer et d'assouvir leurs

intérêts personnels. Voir Kaelble, Hartmut, « Vers une histoire sociale et culturelle de l'Europe pendant les années de l'«après-prospérité» », *Revue d'histoire*, vol. n° 84, n° 4, 2004, pp. 169-179.

chemin de fer peut encore participer à l'organisation contemporaine de la vie des citoyens.

## Une typologie des différents voyageurs

L'usage d'un mode de transport doit avant tout être lu au travers de la distance et du temps. Il est impératif de distinguer la mobilité au quotidien, qui mobilise la majeure partie du temps des citoyens tout au long de l'année, de la mobilité longue distance, qui varie très fortement d'un individu à l'autre en fonction d'un tas de critères : famille géographiquement dispersée (étudiant[e]s de retour le week-end), profession requérant des voyages (voyages d'affaires, élus, conférenciers), préférence pour des vacances lointaines, etc.

### Les usagers du quotidien

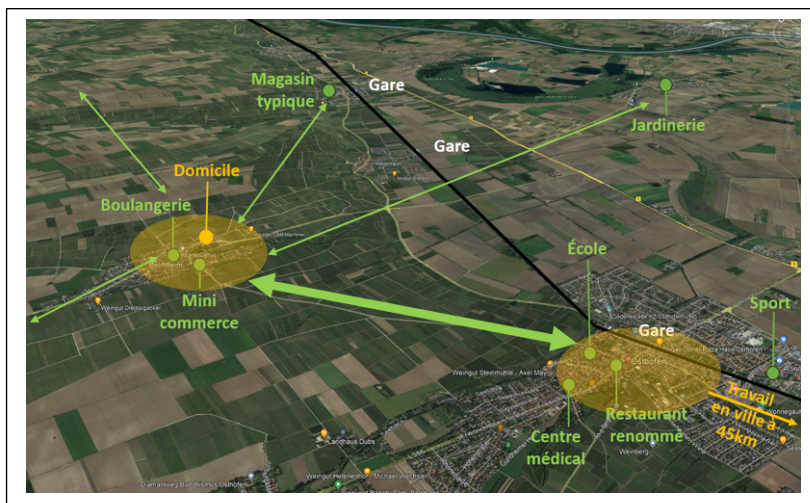
Courtes distances multiples, une heure de trajet, activités multiples sur la semaine, environnement contraint et une attention forte aux prix et au temps de transport, telle est la vie de la majorité ordinaire.

En moyenne, les dépenses de transport (y compris assurance) représentaient en 2022 une part de 14,5 % des dépenses de consommation des ménages français<sup>1</sup>. Cette part est relativement stable depuis une vingtaine d'années, hormis le creux occasionné par les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire en 2020 et 2021.

Le choix – et donc les dépenses de transport –, dépendent aussi du milieu de vie. Sur une aire s'étendant de Manchester à Bologne, ce qu'on a coutume d'appeler la « banane bleue économique »<sup>2</sup>, une des zones les plus riches du monde, regorge de petites villes moyennes et de gros villages qui ont vu leur aire urbaine s'étendre,

parfois bien loin du centre. Il y a en Europe d'autres exemples de ce type en plus petit format, comme la zone s'étendant de Bayonne à San Sebastian, celle couvrant la Côte d'Azur ou encore la côte de l'Andalousie, certaines régions entourant des grandes villes (Madrid, Munich, Stockholm, Athènes, etc). On estime qu'environ 80 à 100 millions d'habitants vivent en Europe dans ce type de zone à l'habitat très varié, dispersé ou de densité variable.

Dans ces régions, les habitudes de vie incitent à un fort usage de la voiture car les différents lieux



fréquentés ne sont pas toujours regroupés : on peut avoir l'école située au sud de son domicile quand le lieu de travail se trouve à l'est et les commerces au nord. L'étalement urbain a été néfaste pour le chemin de fer, ce qui explique la haute part modale de l'automobile, près de 71 % en moyenne selon le rapport du CERRE.

Le passage d'une ou plusieurs lignes ferroviaires au sein même de ces zones appelées semi-rurales, même bien achalandée(s) au niveau du service des trains, n'offre que peu – voire aucune – de solutions pour atteindre raisonnablement l'ensemble des lieux de vie d'un ménage de province, à l'exception peut-être de ceux qui travaillent à 45-50 kilomètres de leur lieu de travail, et encore faut-il qu'à l'autre bout, le lieu de travail soit lui-même proche d'une gare, ce qui est rarement le cas.

<sup>1</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2022/4-depenses-de-transport-des-menages>

<sup>2</sup> À l'origine, ce terme a été popularisé dans les années 1990 et au début des années 2000 pour désigner la dorsale européenne, suite à une étude

statistique menée par Roger Brunet sur les villes européennes pour la DATAR en 1989. Voir <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/banane-bleue>

Dans cet univers émiétté, l'usage de la voiture demeure prépondérant. Augmenter la part modale du train dans le volume global des déplacements au quotidien des personnes au niveau local est illusoire.

### Les usagers longue distance

Ils sont conférenciers, cadres, commerciaux, militaires, étudiants ou pensionnés. Une fois par mois ou par semaine, deux, trois ou cinq fois par an, ils sont en déplacement pour leurs affaires, pour rentrer chez eux dans leur famille ou pour savourer un moment de détente.

Leurs attentes diffèrent selon des cas très variés, et influe directement sur leur utilisation – ou non – du train. Les cadres en voyage d'affaires opteront pour l'avion là où la mission n'est pas faisable par train en un temps raisonnable. Tout dépend aussi s'il s'agit d'une réunion d'une journée à Lyon ou Bruxelles, ou de la visite d'une expo' durant trois ou quatre jours à Birmingham, Berlin ou Milan.

Pour cette clientèle à l'agenda parfois chargé et changeant, la flexibilité est prépondérante. Manquer un TGV et pouvoir en prendre un autre est une priorité.

Pour les touristes, les derniers kilomètres sont très importants, tout comme le prix du voyage. Certains lieux de séjour (haute montagne, lieux éloignés) exigent un véhicule à la sortie du train, à défaut de vélo pour les plus endurcis. Il est acquis que les meilleurs lieux de séjour ne se situent que très rarement à côté d'une gare, et que peu de touristes sont enthousiastes à l'idée de passer un séjour le long d'un chemin de fer.

Certaines questions logistiques comme la quantité de bagages ou l'accompagnement d'un animal ou de plusieurs enfants peuvent constituer des détails susceptibles d'influer l'adoption de la voiture plutôt que du train.

Ces problèmes logistiques n'existent pas – ou en moindre proportion – pour ce qu'on appelle la clientèle individuelle, un statut qui regroupe toutes celles et ceux qui voyagent pour motif personnel, parmi lesquels les étudiant(e)s ou militaires retournant dans leur famille ou des personnes de tous âges partant en séjour chez des

proches. Pour cette clientèle, souvent la famille ou l'ami local vient en gare, de sorte que le dernier kilomètre ne pose pas de problème.

Cependant, tant pour les touristes que pour la clientèle individuelle, les prix autant que le temps de transport peuvent jouer un rôle sur le choix du mode. Selon Statista, parmi les Français qui comptaient partir en vacances en France lors de l'été 2024, 71 % privilégiaient la voiture comme mode de transport pour se rendre à destination, contre 18 % qui prenaient le train et 25 % l'avion. La voiture semble rester le moyen de transport phare du tourisme en France en 2024<sup>1</sup>.

### Conclusion

L'usage du train dépend donc de facteurs multiples. Les lieux de vie sont prépondérants et influent en faveur d'un choix modal plutôt qu'un autre. Il en est de même pour les déplacements longue distance, où les critères sont encore plus variés.

Il y a donc lieu d'étudier plus en amont dans quel(s) cas le train pourrait rencontrer davantage de besoins, tant au niveau du transport au quotidien que des déplacements longue distance.

D'un autre côté, toute augmentation de la part modale du rail supposerait en théorie une baisse de la part modale de l'avion et de l'automobile. Or il n'y a pas d'indication formelle que l'avion et l'automobile seraient amenés dans un avenir proche vers une phase de décroissance.

D'une part, parce que le train dispose d'un réseau qui ne va pas partout et que les lignes nouvelles – à grande vitesse ou non – se construisent à un rythme très lent. Et, d'autre part, parce qu'il n'y a pas d'indication précise que les besoins en voyages lointains dans le futur (1 000-1 500 km) soient amenés à décroître.

Un accroissement des déplacements longs maintiendrait, voire augmenterait encore davantage le volume des voyages en avion au détriment du train. Un accroissement du temps libre (durée du travail, pension, espérance de vie) maintiendrait, voire augmenterait également davantage le volume des déplacements en transport individuel au détriment du train.

---

<sup>1</sup> <https://fr.statista.com/statistiques/1358474/modes-transport-utilises-francais-pour-vacances-en-france/>

## Automobilisme : représentations et comportements – résultats d'une enquête en ligne

Pierre Courbe, chargé de mission Mobilité, CANOPEA  
(<https://www.canopea.be/>)

Je tiens avant tout à vous remercier chaleureusement de m'offrir l'occasion de participer au colloque de Ferinter et d'y présenter les résultats de l'enquête de Canopea relative aux représentations et comportements en matière de mobilité.

Pourquoi Canopea, fédération des associations d'environnement actives en Wallonie, a-t-elle réalisé cette enquête ? J'en suis en fait à l'origine. Né en 1965, ma jeunesse a été bercée par la bande dessinée, notamment *Michel Vaillant*, mais aussi de nombreuses autres dans lesquelles la voiture occupait une place, sinon centrale, du moins très importante. Les comportements dangereux au volant étaient nombreux, les accidents aussi, mais les conséquences rarement dramatiques, sauf pour les « méchants ». Au cinéma aussi, j'avais l'occasion d'admirer la maîtrise des héros qui froissaient beaucoup de tôle et rarement leurs vêtements. Rappelons-nous par exemple *Le gendarme de Saint-Tropez* avec sa bonne sœur (incarnée par France Rumilly) un brin fofolle, conduisant sa deux-chevaux de manière totalement dangereuse et irresponsable. Dans les médias culturels de l'époque, les héros et personnages sympathiques conduisaient vite, très vite, trop vite, sans beaucoup de respect pour les autres usagers de l'espace public ; ces comportements s'en trouvaient valorisés. Tout cela ne participait-il pas à construire, petit à petit, une mythologie automobile ?

Cette intuition était confirmée en 2017 par M. Philippe Dehenin, alors président de la FEBIAC (Fédération de l'automobile et du cycle en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg), l'équivalent belge du CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles). Au cours d'une interview, il déclarait : « *En 1960, j'ai reçu ma première BD, Le Grand Défi, début des aventures de Michel Vaillant. Son auteur, Jean Graton, et Jacky Ickx [pilote belge] sont à l'origine de ma vocation. Le monde de l'auto-*

*bile ne serait pas le même sans Michel Vaillant.* » Il renchérait en ces mots sur l'importance de l'irrationnel dans la stratégie commerciale des constructeurs : « *Depuis le début des années nonante, il y a un retour très important du design dans le travail des constructeurs. Sachant que ce design, à pied d'égalité avec les technologies, crée et développe le désir.* »

Outre les déterminants très concrets, objectifs des comportements de mobilité, il doit donc exister également des déterminants d'ordre psychologique et culturel. En réalisant l'enquête dont je vais vous présenter les résultats, Canopea cherchait donc à identifier ceux-ci, à mesurer quelle était l'influence de la représentation individuelle et collective de la voiture dans les comportements de mobilité. Pour mener l'enquête, nous avons réalisé un questionnaire en interne (avec relecture externe), testé celui-ci auprès d'une trentaine de personnes, puis assuré sa diffusion *via* 175 groupes Facebook locaux. La surprise a été grande de constater qu'une association environnementale a reçu 800 réponses à cette enquête relative à la voiture et qu'une très grande majorité des répondants sont des automobilistes.

Ces répondants ne sont, par construction, pas représentatifs de la population. Si on a un bon ratio hommes / femmes, par contre dans le rapport rural / urbain, c'est différent. La Wallonie compte 54 % d'urbains et notre échantillon 68 % de ruraux. Les personnes diplômées de l'enseignement supérieur sont également fortement surreprésentées dans l'échantillon. Nous avons évidemment tenu compte de ces aspects lors du traitement des données.

Le questionnaire comportait trois séries de questions. La première tentait de cerner le profil socio-économique des personnes, la deuxième cherchait à identifier leurs représentations de la voiture et la troisième portait sur leurs comporte-

ments de mobilité. Soulignons qu'il s'agit ici de comportements de mobilité au sens large, incluant par exemple les comportements d'achat de véhicules.

En ce qui concerne les comportements de mobilité, ceux des personnes composant notre échantillon sont globalement proches des tendances générales en Wallonie. Ainsi, la répartition modale est, à 2 ou 3 % près, conforme à la répartition wallonne. Ceci est également vrai sur le plan des motifs de déplacement : quand les conductrices et conducteurs prennent le volant, c'est environ à parts égales pour : le domicile-travail, les loisirs, les courses et les autres motifs. Notre échantillon est en revanche caractérisé par un kilométrage annuel supérieur à la moyenne régionale, ceci étant imputable à la surreprésentation des ruraux. De même, les ménages multimotorisés sont surreprésentés.

Les critères d'achat du véhicule sont aussi, en moyenne, les mêmes que ceux publiés dans le cadre d'autres études menées en Belgique ou dans d'autres pays. Le premier critère cité est toujours le prix d'achat. Rares sont les personnes qui tiennent compte du coût total d'utilisation au long de la durée de vie du véhicule (ou TCO pour *total cost of ownership*) : ce critère est souvent classé à la septième place, ce qui est le cas dans notre enquête, après d'autres critères tels que taille et type du véhicule, confort, technologie... Ce qui confirme que l'acte d'achat d'un véhicule est très rarement fondé sur une logique strictement économique (laquelle impliquerait de tenir compte du TCO).

Un autre critère nous est apparu assez important en termes de comportement de mobilité, c'est celui du consentement à prêter sa voiture. À la question « *Est-ce que vous êtes disposé à prêter votre voiture ?* », 50 % répondent oui, dès lors qu'il s'agit d'une personne relativement proche. La propension à prêter décroît en même temps que décroît la proximité avec la personne. Pour 10 % de répondants à notre enquête, il n'est pas du tout question de prêter sa voiture.

Intéressons-nous maintenant aux représentations. Nous avons proposé aux répondants 24 affirmations que nous avons *a posteriori* regroupées en 9 catégories, en 9 critères de représentation. C'est une des faiblesses de notre enquête : il eût été plus indiqué de déterminer les représentations que nous voulions investiguer *a priori* et d'optimiser les affirmations proposées en conséquence.

Quoiqu'il en soit, nous avons néanmoins pu opérer un regroupement relativement cohérent en 9 représentations. Il s'agit du statut social, de l'expression de soi, de l'utilité, de la passion, de l'esthétique, de la puissance, des sensations, de la liberté et des nuisances environnementales.

De manière assez surprenante, il y a un très fort consensus sur l'utilité : 94 % des répondants considèrent que la voiture est avant tout un objet utile. Mais si la voiture est avant tout un objet utile, elle n'est cependant pas que cela. Ainsi, les répondants ne sont que 62 % à être d'accord avec l'affirmation « *une voiture n'est qu'un outil de mobilité comme un autre* ». Ou encore, 68 % de répondants aiment conduire et 58 % se déclarent sensibles à l'esthétique des voitures.

À l'opposé de la vision rationnelle, il existe une minorité de passionnés de voiture qui aiment regarder les courses automobiles, lisent des revues automobiles, sont amateurs de publicité automobile – et considèrent que les petites voitures, « *c'est seulement pour les pauvres* ».

En tenant compte du fait que les personnes diplômées de l'enseignement supérieur (plus sensibles aux nuisances environnementales) sont surreprésentées dans notre échantillon et en corrigeant nos chiffres en conséquence, il apparaît que moins de la moitié de la population moyenne considère que la voiture est en moyen de transport polluant. Résultat interpellant qui explique peut-être – du moins en partie – pourquoi tant de personnes ne perçoivent pas l'utilité du transfert modal.

Le plus intéressant dans cette enquête est bien sûr la recherche des éventuelles corrélations entre les profils socio-économiques, les représentations et les comportements. Ceci tout en gardant à l'esprit le fait que corrélation n'est pas synonyme de causalité, bien sûr.

Premier constat : en scrutant les liens éventuels entre les profils des personnes et leurs représentations, on remarque trois lignes de fracture en fonction du genre des personnes, de leur niveau d'études et de leur zone d'habitat.

- Clairement, les hommes sont beaucoup plus enclins à voir dans la voiture un objet de passion et associent beaucoup plus la puissance, la domination à la voiture. *A contrario*, les femmes sont beaucoup plus sensibles aux nuisances environnementales de la voiture et ont une relation plus rationnelle à celle-ci.

- Les personnes qui disposent au maximum d'un diplôme d'un niveau équivalent au lycée sont beaucoup plus enclines à regarder les courses automobiles, à lire des revues automobiles... ou, pour le dire autrement, à éprouver une passion pour la voiture.
- Les personnes habitant en zone urbaine sont globalement plus sensibles aux nuisances environnementales de la voiture, ce qui est probablement lié à la présence d'un grand nombre de véhicules automobiles dans leur environnement immédiat.

Observons maintenant les corrélations entre les profils des personnes et leurs comportements de mobilité. Genre, niveau d'études et zone d'habitat semblent également déterminants.

- Les hommes parcourent des kilométrages plus importants que les femmes, lesquelles sont moins souvent propriétaires de la voiture. Celles-ci utilisent plus les services de voitures partagées. Quand elles achètent une voiture, elles sont plus sensibles à des critères objectifs telle la sécurité du véhicule et achètent de préférence des véhicules plus modestes que les hommes, qui achètent des véhicules plus puissants.
- Les personnes qui ne sont pas diplômées de l'enseignement supérieur ont plus tendance à avoir des comportements « émotionnels » par rapport à la voiture. Elles sont par exemple plus enclines à dépasser la vitesse maximale autorisée et à aimer dépasser les autres voitures.
- Les urbains utilisent plus les transports en commun et la mobilité active (marche et vélo), et moins la voiture – ce qui peut sans doute s'expliquer par l'offre existante. Ils achètent également plus de petites voitures que les ruraux, qui sont plus nombreux à rouler dans des véhicules de type SUV.

J'en arrive aux corrélations entre représentations et comportements. Pour clarifier les choses, nous avons tenté de grouper les répondants en deux catégories : d'une part, les « objectifs » et, d'autre part, les « subjectifs ». Ce qui est, il faut le reconnaître, très... subjectif comme catégorisation.

Dans le groupe des objectifs, on retrouve les personnes qui sont plus sensibles au caractère utilitaire de la voiture et à ses nuisances environ-

nementales. À l'opposé, dans le groupe des subjectifs, on retrouve les personnes qui sont plus sensibles à la passion, à la puissance, à l'esthétique des voitures, etc.

- Schématiquement, on constate que les objectifs pratiquent plus la mobilité active et les transports en commun, ont une fréquence d'utilisation de la voiture plus faible, parcourent moins de kilomètres par an, utilisent plus les services de voitures partagées. Quand ils possèdent une voiture, elles sont plus petites. Ils ont plus de voitures électriques, ils sont beaucoup plus disposés à prêter leur voiture et la renouvellent moins souvent. Les comportements sont bien corrélés aux représentations : pour ces personnes, la voiture est avant tout un outil de mobilité ; c'est ainsi qu'elles la voient, c'est ainsi qu'elles l'utilisent.
- Les subjectifs roulent plus que les objectifs, de préférence dans une voiture plus grosse (break, SUV), ils sont moins disposés à prêter leur voiture et la renouvellent plus souvent. À ce propos, relevons que les personnes qui aiment regarder les courses automobiles, soit 23 % de notre échantillon, représentent 46 % des personnes qui changent de voitures tous les deux à trois ans...

La présentation que je viens de vous faire de cette enquête est très schématique. Les interactions entre les profils, les représentations et les comportements sont évidemment très complexes. Il y a par ailleurs beaucoup de facteurs très rationnels qui guident nos comportements de mobilité. Tentons néanmoins de tirer de tout cela quelques conclusions, quelques lignes d'action pour évoluer vers un système de mobilité plus durable.

Deux enseignements majeurs doivent ici être rappelés.

- D'une part, pour la grande majorité de la population (94 %), la voiture est avant tout un objet utile – ce qui n'empêche pas l'existence d'une minorité d'environ 20 % de passionnés d'automobile qu'il semble quasi illusoire d'amener à reconsidérer leurs pratiques de mobilité.
- D'autre part, on observe, tant en termes de représentations que de comportements, trois grandes lignes de fracture dans la population : selon le genre, le niveau d'études et la zone d'habitat. Il semble indispensable d'en

tenir compte pour calibrer au mieux les messages incitant à passer à une mobilité plus durable.

L'exercice qu'a réalisé Canopea (à très petite échelle) a bien sûr déjà été mené par l'industrie automobile, avec de tout autres moyens. L'industrie possède donc une connaissance très fine des corrélations entre profil, représentations et comportements. Elle utilise cette connaissance avec beaucoup de savoir-faire lorsqu'il s'agit, par exemple, de piloter le marché automobile (le meilleur exemple en étant la « SUVisation » dudit marché).

Pour Canopea, les pouvoirs publics doivent en tenir compte et ne pas tenter la « bataille de la communication » sur le terrain de l'industrie automobile, au vu de l'énorme disparité de moyens financiers et de connaissance des éléments abordés dans notre enquête.

Dès lors, que faire pour cheminer vers une mobilité plus respectueuse des humains et de la nature (à laquelle ceux-ci appartiennent d'ailleurs) ? Avant tout, reconnaître que la voiture est un excellent outil de mobilité (ce sur quoi 94 % de la population est d'accord). Mais aussitôt souligner que les autres modes de transport, seuls ou combinés, offrent des avantages tout à fait notables. Ainsi, si j'étais venu à Paris en voiture ce matin, j'aurais passé trois ou quatre heures derrière le volant, sans rien pouvoir faire d'autre qu'écouter un peu de musique. Abstraction faite du temps de correspondance en gare, le choix du train m'a permis de travailler dans de très bonnes conditions de confort et de sécurité pendant quatre heures. N'est-ce pas là un avantage indéniable ?

Faire évoluer le système de transport vers plus de durabilité implique bien sûr des changements de comportements au niveau des individus, mais également la mise en place de politiques publiques favorisant ces changements. À cette fin, les pouvoirs publics ont le devoir d'utiliser tous les outils dont ils disposent, qu'ils soient normatifs, fiscaux ou réglementaires.

Ces trois types d'outils permettraient par exemple de faire évoluer le parc automobile à rebours de ses tendances des dernières décennies. Un parc qui serait composé, non pas de SUV démesurés, mais de voitures répondant aux besoins objectifs de mobilité, des voitures correspondant au concept de LISA Car (*Light and Safe Car* – voiture légère et sûre), développé par Canopea

et l'association « Parents d'enfants victimes de la route » (PEVR).

- Sur le plan normatif, l'Union européenne pourrait interdire la mise en vente de voitures ne respectant pas certaines limites de poids, de puissance, de hauteur du capot...
- Sur le plan fiscal, les États européens (à l'instar de la France notamment) pourraient surtaxer l'achat de véhicules inutilement lourds et puissants.
- Sur le plan réglementaire, les villes pourraient instaurer des « zones à faible danger » (ou « *low danger zone* », concept dérivé de celui de LISA Car). Ainsi, beaucoup de villes européennes ont mis en place des *low emission zones*, des zones dont l'accès est réglementé sur la base des normes environnementales des voitures. Dans une *low danger zone*, l'accès serait réglementé sur la base de la masse et de la puissance.

Mener de telles politiques permettrait de remettre la voiture à sa juste place, de « casser le mythe », d'instaurer dans la population une relation à la voiture apaisée, rationnelle. À la voir pour ce qu'elle est – et ce que nous ont dit 94 % des répondants à notre enquête –, un objet utile. Et pouvoir ainsi ouvrir les yeux sur tous les autres outils de mobilité et leurs nombreuses qualités spécifiques.

## DÉBATS

**Marnix Dressen-Vagne** (Professeur émérite UVSQ Paris-Saclay) : Je vous donne la parole tout de suite. On vous écoute. Vous vous présentez, s'il vous plaît ?

**Ouriel Benarosh** : J'avais une question sur le Pass Rail. N'est-ce pas un bon moyen également, au-delà de l'aspect écologique, puisque cela peut constituer un complément à la voiture pour que les gens laissent leur voiture à la gare, pour permettre de dynamiser des territoires au niveau économique ? Ceux qui font le tour de l'Allemagne, ou qui font le tour de France, comme moi, par exemple, je dis quand même que pour l'économie, c'est quand même pas mal pour certains territoires. Donc au-delà de l'aspect écologique, il faut voir aussi le rôle du ferroviaire sur le développement économique.

**Marnix Dressen-Vagne** : D'autres questions ?

**Patricia Roches** (Présidente de l'Association des amis du viaduc de Garabit et maire de Coren-les-eaux) : Après vos deux interventions, j'ai plutôt une remarque d'élue, l'importance des politiques publiques. Frédéric, tu expliquais pourquoi la part de l'automobile était aussi importante, c'est une conséquence des politiques publiques. On a développé les zones industrielles loin des gares parce qu'il y avait cette possibilité de voiture, d'automobile, d'accès par l'automobile. Je pense que les plans locaux d'urbanisme sont importants pour ramener, aujourd'hui, les activités économiques au plus proche d'un accès aux transports en commun, si on veut réduire cette part de l'automobile. Les gens ne demandent pas forcément à prendre leur automobile. Moi, à Saint-Flour, je ne peux pas faire autrement que d'avoir une automobile. On n'a pas de bus, on a une gare, mais tout est éloigné de la gare. À mon avis, c'est de là qu'il faut partir, et ce sont ces politiques publiques qui vont modifier, mais sur un temps très long, les habitudes de déplacements. D'où l'importance de se saisir de ces documents, et que la population s'en saisisse aussi. Il y a des enquêtes publiques à chaque fois sur ces documents d'urbanisme, l'importance que les citoyens s'en saisissent, pour dire aux politiques : « Voilà,

nous, on veut plus de transports en commun, et on veut que nos entreprises soient situées plus dans ces zones-là. »

**Marnix Dressen-Vagne** : Je crois que Georges Ribeill voulait dire quelque chose ?

**Georges Ribeill** (Historien) : Je voulais revenir sur la question fondamentale, qu'est-ce qui fait qu'on choisit tel mode ou tel mode ? Il était une fois, au début des années 1970, à la SNCF, un « économiste distingué », Michel Walrave, qui va se coltiner avec une idée très simple : « Si je fais de la très grande vitesse [soit à l'époque, TurboTRAIN puis TGV], est-ce que ça induit du trafic ? » (cf. son article « Les Études économiques », *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1970). Il met au point un modèle très simple pour calculer la valeur économique généralisée du transport, comparée entre avions et trains à grande vitesse. Soit le coût dépensé, l'essence, l'assurance, les frais de transport, le billet de train, le parking automobile, le parking de la gare, le taxi, etc., donc tous les coûts réels, plus la valeur économique du temps passé, « perdu », durant le transport. Ce modèle va être appliqué au futur TGV encore en papier. Il va prendre l'hypothèse d'un « homme d'affaires moyen » habitué à prendre l'avion, il lui attribue un prix de l'heure de 30 francs. Il va arriver ainsi à démontrer que la clientèle Paris-Lyon par avion va basculer, avec ce critère de valeur économique généralisée du temps, sur un TGV roulant à plus de telle vitesse. Et ça marche, le modèle sera validé pile-poil, sur Paris-Caen-Cherbourg en turboTRAIN, puis sur le premier TGV-PSE. Génial. Du coup, ce modèle va se généraliser, bouleversant au sein de la SNCF l'approche marketing en vigueur depuis le milieu des années 1960, fondée sur des enquêtes et questionnaires auprès des clientèles concernées. Dans cette approche-là, ce voyageur de TGV est un voyageur de jour et un homme d'affaires.

Mais la SNCF n'a pas étudié l'option transport en couchette dans un train de nuit, intéressante sur certains trajets, tel Paris-Toulouse. Prenant un prix de billet de 120 €, normalement constitué,

j'aurai « perdu » en plus 1 heure : 1 demi-heure à aller à la gare et 1 demi-heure à l'arrivée. Dormir est une « dépense de temps » obligatoire, d'un surcoût nul. Donc, ce voyage m'a coûté une heure de temps effectif (à ? €), plus le prix du billet. À comparer avec le futur Toulouse-Bordeaux-Paris de jour et sur LGV : la minute gagnée entre Bordeaux et Toulouse reviendra à un coût de 150 millions en infrastructure. J'ai demandé à Michel Walrave de m'aider à démontrer l'intérêt économique du train de nuit, grâce à ce temps dépensé obligatoirement et qui ne « surcoûte » rien. Sans réponse ! J'ai reçu de la SNCF une forte objection sur le train de nuit : « Le train de nuit, vous n'y pensez pas, c'est en 24 heures une rame limitée à un aller la nuit, alors que le TGV fait quatre allers-retours dans les 12 h de jour. » OK. Cet uppercut m'a laissé un peu KO. Il invite à un modèle économique élargi intégrant l'amortissement du matériel roulant, mais dans cette direction, il faut intégrer aussi les coûts énergétiques, et pourquoi pas tous les coûts externes ? Je lance ici à l'occasion un appel, chers chercheurs et amis, pour m'aider à mettre en équations un tel système élargi complet de valeurs, et montrer que la valeur du train de nuit est sûrement remarquable dans de nombreux contextes. J'ai bien conscience que le voyage de jour a lui-même été « accéléré » dans les TGV, dès lors que l'on met à disposition du voyageur des tablettes escamotables et des prises Wifi, que le professeur peut corriger des copies et le représentant de commerce mettre à jour ses comptes-rendus de visite, version moderne des petits livres de la Bibliothèque des chemins de fer diffusés à partir de 1850 dans les librairies de gare par Hachette, dont le réseau Relay est l'avatar séculaire, toujours justifié. Par exemple, j'ai toujours un livre ou un papier en mains, ainsi qu'un crayon, lors de mes allers-retours dans la journée Sens-Paris-Sens. Si le livre est très bon, lorsque je lève les yeux, je suis épaté d'être déjà à longer le triste triage de Villeneuve-Saint-Georges.

**Marnix Dressen-Vagne** : Merci. Est-ce qu'il y a des questions qui portent sur l'approche psychologique du problème ?

**George Raymond** (Raymond Railweb Consulting) : Je suis d'accord sur le fait qu'il y a de nombreux facteurs qui déterminent les formes de mobilité. J'habite depuis 37 ans en Suisse.

Depuis 24 ans, j'habite dans une maison semblable à celle de mes deux voisins. L'été dernier, nous avons tous installé des panneaux solaires. Nous nous entendons très bien. Pourtant, moi, depuis 24 ans, je n'ai plus de voiture. J'utilise les transports en commun que m'offre la Suisse, alors que les deux couples voisins ont chacun deux voitures. Il y a effectivement des différences de goût et aussi de besoins. Dans leur cas, ils ont besoin de leur voiture pour aller à des endroits où ne les emmènent pas assez rapidement les transports en commun suisses. Merci d'avoir souligné ce point.

**Marnix Dressen-Vagne** : Je vais me lancer, quand même, sur l'approche psychologique. Je voudrais tout à fait appuyer ce qui a été dit précédemment sur les dispositifs institutionnels qui font que les gens empruntent telle ou telle modalité de transport. Et, récemment, on a eu l'occasion de s'intéresser, de façon très superficielle, à l'usage de la bicyclette aux Pays-Bas. Quand on est un profane, on se dit : « Les Hollandais, c'est comme ça, ils aiment le vélo, quoi. Ils sont nés comme ça. » En fait, si on regarde les choses d'un peu plus près, j'ai cru comprendre que cet engouement pour la bicyclette est né dans les années 1950-1960. Il y a eu, à ce moment-là, une politique publique volontariste qui a consisté à tracer des pistes cyclables pratiques, nombreuses, fonctionnelles. C'est comme cela que la bicyclette est entrée dans le patrimoine génétique des Hollandais ! Je trouve que c'est un exemple tout à fait intéressant. Je ne nie pas que l'approche psychologique puisse être pertinente mais, pour cela, il faudrait comparer des personnes qui ont, par exemple, des trains à disposition et des personnes qui n'ont pas de train à disposition, et regarder les différences de comportements en leur posant des questions d'ordre psychologique, afin de comprendre ce qui fonde les différences de comportements. C'est de l'analyse de ces différences que naît la compréhension. On peut toujours trouver des bonnes raisons d'utiliser l'automobile et, contrairement à ce qui a été dit plusieurs fois ce matin, il y a beaucoup moins de voitures à Paris. Par exemple, la rue Daguerre a été semi-piétonnisée, il n'y a presque plus de trafic alors qu'avant, c'était un flot continu, sur deux voies, avec des voitures garées des deux côtés... Donc là encore, ce n'est pas une histoire de psychologie des riverains de la rue Daguerre,

ou des gens qui passaient de l'avenue du Maine à la rue du Général-Leclerc, c'est simplement que la municipalité a pris le problème à bras-le-corps, et a dit : « On va réduire la circulation automobile. » Voilà, je voudrais insister sur le fait que l'on n'est pas des êtres hors-sol qui prenons des décisions on ne sait pas trop comment, en fonction des relations qu'on a eues avec nos parents. [Petit rire] Voilà, Frédéric, la parole à la défense.

**Frédéric de Kemmeter** (Mediarail.be / Rail Europe News) : Juste demander à George Raymond, où travaillent tes voisins ? Ils ne travaillent pas au même endroit que toi ?

**George Raymond** : Non.

**Frédéric de Kemmeter** : J'ai déjà été en Suisse, j'ai vu des usines en Suisse, elles sont loin de tout. C'est un paysage que j'aime beaucoup, en fait, il se trouve dans la zone bleue. La dernière chose, une anecdote, je connais deux cheminots, chefs de gare, et quand on leur demande qu'est-ce qu'ils vont faire en vacances : « Ah, écoute, ne me parle plus de train, moi, j'en ai ras le bol. »

**Fabien Couly** (Directeur des études et de l'observation des marchés de l'Arafer) : Est-ce que vous avez noté des différences générationnelles ? Parce que ce que vous avez dit reprend une enquête qu'avait faite Transdev l'année dernière, qui montre à peu près les mêmes choses que vous. Il y a 25 % de gens qui la prennent car ils adorent la bagnole, pour reprendre l'expression du Président, mais il n'y en a pas tant que cela ; il y en a 50 % qui l'utilisent par utilité, comme l'a dit tout à l'heure Frédéric, c'est utile, mais ils sont prêts à regarder autre chose. Est-ce que, dans votre échantillon, vous voyez des effets générationnels que l'enquête de Transdev tendait à montrer ? Le fait qu'en fait, il y a une génération qui est plutôt dans une culture de la voiture mais, avec la nouvelle génération, il y a des choses et des pratiques qui changent. Est-ce que vous l'avez, vous, détecté ?

**Pierre Courbe** (Chargé de mission Mobilité, CANOPEA) : En fait, nous n'avons pas vraiment interrogé cet aspect-là, mais nous l'avons observé par ailleurs, en particulier en ce qui concerne l'utilisation des services de voitures partagées. Les personnes plus jeunes sont beaucoup plus enclines à ne pas posséder une voiture et donc à faire appel à un service de partage. Ils tendent à

n'utiliser la voiture que quand ils en ont besoin. Là, effectivement, il y a un effet générationnel tout à fait évident.

Pour rebondir sur ce qui a été dit au niveau des Hollandais, d'après ce que j'ai pu voir et lire, c'est plutôt dans les années 1970 que 1950-1960 que les choses se sont mises en place. Pour mémoire, à l'époque, tous les pays européens ont connu leur pic de mortalité routière. En 1973, si mes souvenirs sont bons, on déplorait 18 500 tués sur les routes françaises. Et il y en avait entre 19 000 et 20 000 en Allemagne. Aux Pays-Bas, il y a vraiment eu des manifestations citoyennes très fortes, notamment du fait que beaucoup d'enfants étaient tués sur les routes, pour réclamer de meilleurs aménagements. Cela a été un moment de bascule, un moment charnière. Je voulais juste en parler pour dire que des mobilisations citoyennes peuvent effectivement amener de grands changements culturels, pour peu que l'émotion soit là, bien présente. Dernier point, pour rebondir sur l'exemple des trois voisins suisses, cela m'a fait penser que, personnellement, effectivement, je n'ai pas de voiture non plus, ce qui n'est pas toujours facile. Si je suis invité quelque part et que je ne peux pas repartir le soir, soit je loue une voiture partagée, soit je m'invite. Je dis : « Vous n'avez pas un matelas pour moi ? » J'ai ainsi découvert des personnes que je n'aurais jamais découvertes autrement. Il y a une qualité de vie extraordinaire du fait, de temps à autre, de loger dans des endroits complètement improbables. Et finalement, ce n'est pas plus mal que de revenir au milieu de la nuit au volant d'une voiture et faire une heure, une heure et demie de route. Finalement, loger sur place, rencontrer des gens, c'est bien aussi. En fait, je pense que nous sommes toutes et tous prisonniers d'un modèle et qu'il y a d'autres modèles qui existent, et qui sont peut-être tout aussi agréables à vivre. Le tout est de réussir à sortir de nos références.

**Christian Desmaris** (MCF à Sciences Po Lyon, chercheur au LAET) : Juste une réflexion, on est en année d'élections européennes et je trouve qu'il y a une contradiction absolument forte entre ce qu'on trouve dans les textes européens, une sorte de droit généralisé à la mobilité et, à côté de cela, on nous dit : « Prenez le train, faites-en moins, bilan carbone, etc. » Je veux juste partager une expérience. Dans l'établissement où

j'enseigne, on a voté un quota. On s'est imposé un quota de six tonnes par trois ans. On va voir ce que cela donne, combien de temps cela va durer, mais cette réflexion collective a abouti, finalement, à limiter ce qui pouvait être considéré comme un droit. Je pense que tous ceux qui voudront passer à travers les mailles le feront et trouveront des budgets ailleurs pour que cela ne soit pas déclaré sur l'établissement d'enseignement mais sur leur établissement de recherche...

Voilà, c'est le premier élément. Après, j'interroge Frédéric : que fait-on pour les non-urbains ? J'ai de nombreux étudiants qui m'interpellent à ce sujet puisqu'ils voient bien que je cherche à décarboner les transports. Je n'ai pas vraiment de réponse en dehors de leur dire : « Pensez au covoiturage ou des choses comme ça... » Je ne sais pas quelle est votre réponse, en tout cas je veux bien vous entendre.

Par rapport à ce que disait Pierre Courbe, j'ai trouvé très intéressante l'idée de limiter la taille des voitures, et vous parliez de ce qui s'est fait à Paris et ce qui s'est fait dernièrement aussi chez nous avec le maire de Lyon, Grégory Doucet. Je serais curieux de savoir s'il y a des études qui sont menées sur ce type de politique publique, sur ces inflexions-là, parce que, compte tenu de l'attachement à la voiture, pour les politiques c'est effectivement un challenge important par rapport à leur électorat.

**Benoît Lanusse** (Président de « Rallumons l'étoile ! ») : On a tendance à oublier que l'on a tous des habitudes et on ne change pas d'habitude comme ça. On dépense beaucoup d'énergie pour faire changer les habitudes de tout le monde or, en fait, il y a des moments où les gens changent d'habitudes. On change de boulot, on change d'habitat, on change de situation familiale. Ce sont vraiment des moments-clés pour faire changer les habitudes. On se trompe à essayer de toucher tout le monde en même temps. En fait, on ne met pas son énergie au bon moment. Quand les gens déménagent, quand ils se séparent, quand ils se mettent en couple, quand ils ont des enfants, quand ils changent de travail, c'est le moment où les gens sont prêts à étudier de nouvelles habitudes. On ferait mieux de se concentrer sur ces moments pour avoir des effets plus importants. Il faut de l'accompagnement à ces moments-là pour faire connaître ce qui existe,

parce qu'ils sont nombreux, ceux qui ne connaissent pas ce qui existe.

Deuxième chose que je voulais partager. Rallumons l'étoile a fait une enquête, il y a un an, auprès de 5 000 personnes dans 300 communes de l'agglomération toulousaine, pour regarder comment ils se déplaçaient, est-ce qu'ils étaient contents de leurs déplacements, et pour voir l'intérêt pour les propositions à court terme qu'on proposait, le train de 5 h à minuit, etc. Ce qui était intéressant, pour ne considérer que les automobilistes qui représentaient la moitié de l'échantillon. En fait, sur l'ensemble des 5 000, la moitié était plutôt contente de ses conditions de déplacement et l'autre moitié n'était plutôt pas contente. Pour les automobilistes, les deux tiers n'étaient plutôt pas contents de leurs conditions de déplacement. Et quand on a posé les questions sur l'intérêt pour nos solutions, on a vu que les automobilistes qui étaient contents de leurs conditions de déplacement étaient moyennement intéressés. Par contre, ceux qui étaient plutôt pas contents avaient un plus grand intérêt. Je pense que si on veut faire changer les comportements, il faut essayer de toucher d'abord ceux qui ne sont pas contents de leurs conditions de déplacement, parce qu'il y a des bouchons, parce que la voiture coûte cher... On peut alors aller leur parler, pour voir s'il y a des solutions qu'ils ne connaissent pas, qu'ils n'utilisent pas, qu'ils pourraient peut-être utiliser, ou quelles sont les choses qui manquent pour que cela puisse être une alternative à la voiture. Il s'agit, là aussi, de mettre ses efforts sur des endroits qui peuvent avoir un effet.

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) : J'avais présenté une réunion avec Mathieu Chassignet de l'Ademe de Lille, spécialiste de mobilité automobile, et à cette occasion j'avais découvert dans l'histoire que si la Ford, avec sa Ford T, avait inventé la voiture *low-cost*, la General Motors a inventé le système automobile, c'est-à-dire, chaque année, vous mettez toujours un peu plus d'équipement à vos voitures. L'année N+1, vous allez mettre un petit équipement en plus qui ringardise la voiture de l'année N-2. Ils ont inventé le crédit à la consommation automobile ; ils ont vraiment inventé un système de société de consommation automobile. Ce système existe toujours aujourd'hui, avec les raffinements toujours plus spectaculaires des

véhicules. Le développement de la location longue durée, maintenant, puisque je crois, en France, plus de la moitié des véhicules vendus le sont à des personnes morales, loueurs de courte durée, loueurs de longue durée, concessionnaires, etc. Ce système incite encore plus à changer d'automobile parce que les contrats durent cinq ans. Le système se perpétue finalement de manière, malheureusement, assez remarquable.

**Pierre Courbe** : Il y a eu des questions assez précises sur la régulation des automobiles en ville posées par Christian Desmaris. Nous avons proposé, en 2017, au colloque annuel de POLIS, réseau de villes européennes, le concept de *low danger zone*<sup>1</sup>. Celui-ci avait reçu un accueil relativement favorable. The Shifters Belgium<sup>2</sup>, qui est la déclinaison belge du projet français The Shift<sup>3</sup>, l'a proposé au niveau de la ville de Bruxelles lors d'un débat politique et les politiciens présents n'ont, aucun, combattu l'idée et certains l'ont soutenue. Je précise que dans l'assistance, il n'y avait pas d'élus verts, l'assemblée n'était pas *a priori* composée de personnes convaincues. Divers partis politiques étaient présents, dont plusieurs se sont montrés souteneurs par rapport au concept. Donc là, manifestement, les choses évoluent petit à petit. Ce n'est pas pour ça que Bruxelles va instaurer une LDZ, mais il y a une réceptivité à ce message, qui ne provoque pas un rejet *a priori*.

---

<sup>1</sup> <https://www.polisnetwork.eu/2017-annual-polis-conference/presentations/ Low Danger Zone: Improving road safety and air quality>

<sup>2</sup> <https://www.theshifters.org/gl/belgique/>







## Le train au temps du capitalisme d'investisseurs : Comment l'entreprise publique SNCF s'est convertie à la finance plutôt qu'à l'écologie

Rémi Brouté, Socio-économiste

Jean Finez, Maître de conférences, laboratoire PACTE, UGA (Université Grenoble-Alpes)

### Introduction

Récemment, le journal *Le Monde* rapportait les propos du président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, se réjouissant d'avoir gagné la bataille des idées puisque, selon lui, « *le train est bien perçu comme un moteur de la transition écologique* »<sup>1</sup>. Mais a-t-il pour autant gagné la bataille financière ? questionnait immédiatement la journaliste. Elle rappelait que sur les 100 milliards d'euros d'investissements dans le rail promis par le gouvernement d'ici à 2040, une bonne part devrait être prise en charge par la SNCF elle-même, en réalisant toujours plus de gains de productivité, sur le travail notamment.

La veille, toujours dans *Le Monde*, le groupe public s'est payé une pleine page de publicité, où il met en avant ses facultés à générer des bénéfices – 1,3 milliard d'euros de résultat net en 2023. Des bénéfices qui, prétend la réclame, seront réinvestis dans « *l'humain, le matériel, l'infrastructure* ». Cela reste à démontrer, tant ce résultat est le fruit d'une politique de réduction des dépenses et de rationalisation des activités en fonction de leur rentabilité : 700 millions d'euros d'économies de « *compétitivité* » réalisées en 2023, en application d'un « *plan de performance* » préétabli. Dans cette mise en scène décomplexée du profit, l'enjeu de la décarbonation des transports apparaît surtout comme le « *complément spirituel* » (Althusser, 1976, p. 41) indispensable des gestionnaires de grandes firmes pour justifier idéalement et moralement leur « *bataille financière* ».

Ce thème de la « *bataille financière* » nous ramène directement aux recherches que nous menons depuis trois ans pour comprendre comment s'est opérée la financiarisation de la SNCF, une entreprise nationalisée longtemps considérée comme un fleuron du « *service public à la française* » (Lombard, 2007). Autrement dit, nous étudions les conditions d'imposition d'une nouvelle convention économique qui se caractérise par le renforcement du pouvoir d'orientation de l'activité par la finance et se traduit en pratique par une augmentation des exigences de rentabilité des capitaux engagés. Ceci n'est pas sans conséquences sur les manières de faire le fer, selon le jeu de mots des syndicalistes cheminots.

Aussi nous vous proposons d'articuler l'intervention en deux parties. Dans un premier temps, nous essayons d'expliquer pourquoi, selon nous, la SNCF est aujourd'hui un groupe préoccupé d'abord de performance financière plutôt que de performance écologique, selon une posture propre à l'âge du capitalisme d'investisseurs (Kocka, 2016 ; François et Lemercier, 2021). Nous reviendrons, assez brièvement, sur les conditions de cette mutation qui s'est cristallisée au cours du premier quart de siècle. Ensuite, dans une seconde phase, nous vous présenterons les premières esquisses et réflexions d'un travail de longue haleine qui doit nous conduire à dresser une généalogie du processus, en s'attachant particulièrement à la période où, nous semble-t-il, se noue la bifurcation, à savoir, peu ou prou, entre 1945 et 1985. Comme vous le verrez, nous distinguons trois séquences dans ce moment de re-

---

<sup>1</sup> Sophie Fay, « La bataille du financement des investissements », *Le Monde*, édition du 7 mars 2024.

configuration de la gestion de la compagnie ferroviaire.

## 1. Le train mis à l'heure du capitalisme d'investisseurs

Revenons d'abord aux conduites économiques de nos temps modernes. Le parti pris de la création de valeur se lit, depuis de nombreuses années déjà, à travers les présentations annuelles des résultats de la SNCF. Les comptes rendus d'activité délivrent avant tout un récit de circulation et d'accumulation d'argent. Toute une série d'agrégats comptables sont mobilisés pour traduire la marche de l'entreprise en valeur monétaire. L'accent est mis sur les chiffres d'affaires des sociétés, les marges d'exploitation à maximiser (la MOP ou l'EBITDA en langage de spécialiste<sup>1</sup>), les niveaux de rentabilité à atteindre et de bénéfices à dégager. Le cru 2023 ne fait pas exception. Le communiqué de presse de la SNCF, publié le 28 février 2024, souligne ainsi que la profitabilité a été préservée. Textuellement, il est dit que « *le groupe confirme sa capacité à être bénéficiaire en dépit du contexte économique et social : le résultat net est positif pour la 3<sup>e</sup> année consécutive* »<sup>2</sup>. Dans leur intervention, le président Jean-Pierre Farandou et le directeur général délégué stratégie et finances, Laurent Trévisani, se focalisent sur la « *performance financière* » réalisée. Le support de présentation ne dit rien, ou presque, de la production ferroviaire et du service public rendu, des externalités positives pour l'environnement et la collectivité, des conséquences sur l'aménagement du territoire ou encore sur les conditions de travail des cheminots.

Dans leur propos, les dirigeants adoptent la grammaire commune aux grands groupes du capitalisme financiarisé. Les gains de compétitivité, le résultat net du groupe, le *cash-flow* libre

(CFL), la dette nette (et le rapport de celle-ci avec la marge d'exploitation) sont des indicateurs-clés, déterminants pour établir le diagnostic d'une bonne gestion. Ce sont des normes de pensée devenues usuelles dans les milieux d'affaires. Chacune des principales filiales est envisagée comme une *business unit*, c'est-à-dire un centre de profit dont on détermine le taux de profitabilité. Car toutes ces données chiffrées, à la signification obscure et magique pour le non-initié, sont censées refléter la capacité de la *holding* et de ses sociétés anonymes à dégager de l'argent et, donc, à assurer son crédit vis-à-vis des acteurs du marché de la dette obligataire<sup>3</sup>. Autrement dit, c'est essentiellement l'efficacité financière de l'entreprise publique qui est scrutée, tant par les « *managers* » de la SNCF que par les représentants de l'« *État actionnaire* » (de l'Agence des participations de l'État, notamment) et des agences de notation financière. Dans cette optique, le procès de transport, particulièrement ferroviaire, et le travail vivant qui y est attaché sont réduits à un produit marchand abstrait. Et l'entreprise n'est plus qu'un actif plus ou moins liquide dont on espère un rendement financier « *juste* », en fonction d'une espérance de gains anticipée, à la manière d'un investisseur (Bachet, 2019, p. 41).

Dans la pratique, la conduite économique sous emprise financière ne s'embarrasse pas vraiment de priorités environnementales. Par exemple, incitée par l'État actionnaire, la compagnie a cédé récemment ses filiales de location de matériel ferroviaire (Ermewa en 2021 et Akiem en 2022) à des fonds d'investissement – la CDPQ (Caisse de dépôt et placement du Québec) et le groupe DWS – tout en continuant de brasser des affaires en dehors de son cœur de métier, et notamment dans le domaine florissant du secteur routier. Sa société fille Geodis est « *en croissance constante depuis 3 ans* » (+50 %). Ce chassé-croisé

<sup>1</sup> La MOP est la marge opérationnelle. EBITDA est un acronyme anglais qui signifie « bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement ». SNCF, « Résultats annuels 2023 », communiqué de presse, 28 février 2024, La Plaine Saint-Denis, 15 p. : <https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/cp-groupe-sncf-resultats-annuels-2023-28022024.pdf> (consulté le 6 septembre 2024).

<sup>2</sup> SNCF, « Résultats annuels 2023 », communiqué de presse, 28 février 2024, La Plaine Saint-Denis, 15 p. : <https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/cp-groupe-sncf-resultats-annuels-2023-28022024.pdf> (consulté le 6 septembre 2024).

[publics/2024-03/cp-groupe-sncf-resultats-annuels-2023-28022024.pdf](https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/cp-groupe-sncf-resultats-annuels-2023-28022024.pdf) (consulté le 6 septembre 2024).

<sup>3</sup> Voir à ce titre les téléconférences qu'organise la direction finances du groupe SNCF avec les investisseurs et les documents qui servent de support aux échanges. Par exemple : SNCF, Arnaud Kolb et Nicolas Marchessaux, *Global investor call*, février 2024, 38 p. : <https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/global-investor-call-sncf-group.pdf> (consulté le 6 septembre 2024).

témoigne, s'il y en avait besoin, du caractère secondaire des questions écologiques dans les choix de la SNCF.

Lors d'une précédente journée d'étude, organisée par Ferinter à Bourges en 2023, nous nous étions efforcés de mettre à jour les conditions du basculement d'une norme de gestion industrielle et commerciale, adossée à des exigences de service public, à une norme de gestion financière. Nous avons présenté les mécanismes de cette bifurcation, que nous situons dans le premier quart du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous avons insisté, au-delà des effets de l'ouverture à la concurrence du secteur, sur le rôle joué par la dette ferroviaire, sur les disciplines et les contraintes qui s'exercent quand, dès 1996, la SNCF doit assurer 13 milliards de francs de frais financiers liés à ses emprunts auprès des banques et des investisseurs, un tribut à verser qui représente près du quart du chiffre d'affaires (23,8 %) et plus de la moitié des investissements bruts<sup>1</sup>. Nous avons relevé l'importance de la conversion de l'État à une forme de gouvernance actionnariale. À partir de 2001, une nouvelle conception de la gestion des entreprises publiques s'institutionnalise : par leur performance financière<sup>2</sup>, les différents opérateurs sont tenus de contribuer au désendettement des administrations publiques. Enfin, nous avons envisagé les conséquences de la transformation de l'établissement public (EPIC) en un groupe multinational à *holding* et sociétés anonymes, une mutation consacrée par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018.

## 2. Aux origines de la financiarisation de la SNCF (1945-1985) : une genèse en trois temps

Cependant, après le colloque de Bourges, il nous a semblé nécessaire d'approfondir la question de la genèse de ce réagencement de l'entreprise publique. Comment et quand la SNCF s'est-elle convertie à la finance (*« plutôt qu'à l'écolo-*

*gie »*) ? Nous avons donc entrepris d'établir une généalogie du processus, de scruter l'évolution longue des modes de financement et de gestion pour cerner, le cas échéant, le lien avec les politiques mises en œuvre. Avec le recul du temps, la bataille financière de la SNCF des années 2020 tranche en tout cas avec la bataille du rendement engagée lors de la reconstruction du pays. À partir de la Libération, la priorité, assignée par le pouvoir politique à la compagnie nationale, est au rétablissement, puis à la modernisation des infrastructures, à la relance des trafics ferroviaires, aussi bien de marchandises que de voyageurs, en veillant à limiter les prix pratiqués. Dans un contexte de planification – élaboré plus ou moins démocratiquement – et de socialisation forte de l'économie française, la prise en charge des investissements est assurée par l'État, relayée bientôt par les fonds américains du plan Marshall et les interventions massives des circuits du Trésor. Comparé à ce compromis national, façonné très à gauche de l'échiquier politique, expérimentant une appropriation publique des grands moyens de production<sup>3</sup>, le contraste est déjà frappant quarante ans plus tard. Présentant au personnel d'encadrement le contrat de plan État-SNCF 1985-1989, le président de la SNCF d'alors, André Chadeau, appelle à la mobilisation pour le redressement comptable. Il déclare alors que *« la première contrainte qui s'impose à la SNCF, comme à toute entreprise, est d'équilibrer sa gestion et d'assurer sa compétitivité »* (SNCF, 1985, p. 2). Désormais, l'impératif est d'améliorer régulièrement l'excédent brut d'exploitation (EBE), une notion qui mesure les efforts de l'entreprise sur la voie de l'assainissement financier. Des objectifs chiffrés figurent en bonne place parmi les engagements du contrat.

Que s'est-il passé entre les deux périodes ? En consultant des documents d'archives, des rapports d'activité et des publications spécialisées, en conduisant aussi des entretiens avec d'anciens directeurs financiers de la SNCF, nous avons commencé à saisir les principales

---

<sup>1</sup> Données extraites des annexes d'un rapport du Haut Conseil du secteur public (Baert, 1998). La SNCF verse des dividendes à l'État *via* un compte spécial, défini par l'article 21 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), voir Nicinski, 2016, p. 409.

<sup>2</sup> La SNCF verse des dividendes à l'État *via* un compte spécial, défini par l'article 21 de la loi

organique relative aux lois de finances (LOLF), voir Nicinski, 2016, p. 409.

<sup>3</sup> Voir Claire Andrieu (1986) et son étude comparée des processus de nationalisation en Europe après-guerre. Sur la construction historique des grandes entreprises publiques en réseaux en France, voir également Michel Margairaz (2005).

inflexions intervenues, à identifier les moments et les leviers de rupture. Ce sont de premières balises au milieu d'une recherche de long cours que nous vous livrons aujourd'hui, de façon forcément sommaire et incomplète. Ils sont soumis à vos remarques et critiques. Nous distinguons trois séquences successives : en premier lieu, le temps de l'État banquier, pilote de la production ferroviaire, qui couvre la période 1945-1965. Ensuite, le moment de basculement qui se situe à la fin des années 1960 et au début des années 1970 et qui renvoie au rapport Nora sur les entreprises publiques et, dans la foulée, à la révision des relations et de la convention entre l'État et la SNCF. Enfin, le dernier moment, celui du début des années 1980, correspond à l'émergence des problématiques de la dette et de l'autofinancement, aux premières relations avec des marchés financiers internationalisés et libéralisés.

### ***2.1. Première séquence (1945-1965) : l'État banquier et la prise en charge d'un service public***

Longtemps, jusqu'à la fin des années 1960, le rôle et la gestion de la SNCF ont été « encastrés » dans une forme particulière de capitalisme d'État. Un ordre social singulier – que l'on peut qualifier de plano-productiviste, imprégné d'idéaux démocratiques et de compromis avec la classe ouvrière – se met en place. Le chemin de fer figure parmi les secteurs de base dont la modernisation et le développement doivent garantir l'expansion économique nationale, mais aussi « *le confort de la population* ».

La puissance publique déploie un ensemble d'instruments financiers permettant la réalisation des objectifs du plan par l'affectation des ressources nécessaires à l'activité et à la modernisation des entreprises publiques. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'État joue ainsi un rôle central dans les investissements du pays, au point de se substituer progressivement aux capitaux privés. Cette politique de l'État banquier, qui repose sur la création de comptes spéciaux du Trésor comme le Fonds de modernisation et d'équipement (FME), puis le Fonds de développement économique et social (FDES), permet aux entreprises publiques de contourner l'emprunt bancaire et le recours à l'émission obligataire sur le marché de capitaux.

Au titre du financement de son exploitation, la SNCF bénéficie donc du concours de l'État. En pratique, ces aides compensent des dépenses qui sont jugées utiles à la collectivité. Mais elles sont souvent inférieures aux coûts induits pour l'entreprise nationale de service public, de telle sorte que les comptes d'exploitation de la SNCF sont rarement à l'équilibre. Pour compenser les pertes, la SNCF bénéficie d'un mécanisme de subvention d'équilibre pris en charge par le budget de l'État. Son existence témoigne de la légitimité d'un modèle d'exploitation des chemins de fer du pays fondé sur « *l'institutionnalisation du déficit* » (Caron, 2017, p. 30) et sa prise en charge par le contribuable plutôt que par l'usager. Le modèle permet également de limiter fortement l'endettement de l'entreprise, dont les charges financières représentent par exemple 3,8 % du total des recettes du compte d'exploitation en 1955, loin des 16 % enregistrés 30 ans plus tard (1983), poussant alors le président de la SNCF André Chadeau à qualifier ces charges de « *périls économiques* ».

Dans cette convention économique, la gestion de la SNCF est dominée par des indicateurs de rendement productif laissant peu de place aux critères de comptabilité financière. Les dirigeants se préoccupent d'abord du trafic ferroviaire, qui se mesure en unités kilométriques, valeur commune de toutes les circulations ferroviaires. Dans le rapport annuel SNCF de l'année 1955, les dirigeants vont jusqu'à s'excuser de faire peu de cas des résultats financiers pour s'attarder sur la réalisation des objectifs de production, jugeant que c'est à partir de ces données industrielles, « *que doit être jugée, de prime abord, la gestion du service public* ».

Il convient évidemment de complexifier les contours du tableau fait de la période 1945-1965. Le modèle de production n'est pas uniforme, et par ailleurs il fait l'objet de critiques dès les années 1950, notamment de la part de l'aile libérale résurgente au sein de la classe politique après la mise à l'écart des ministres communistes. Des voix, comme celle du sénateur Pellenc, s'émeuvent des déficits réguliers de la SNCF. Dans des cercles d'influence proches des milieux patronaux, on s'en prend au dirigisme économique. La critique produira ses effets, notamment en

matière de décre de effectifs cheminots<sup>1</sup>. Il n'en demeure pas moins que la prise en charge des déficits d'exploitation de la SNCF par le budget de l'État perdure et est justifiée par les avantages que l'entreprise procure à la collectivité.

## **2.2. Deuxième séquence (1965-1975) : un virage vers l'autofinancement et l'endettement**

Le milieu des années 1960 voit l'émergence à la tête de l'État d'un courant libéral réformateur, incarné par le Premier ministre Georges Pompidou, mais aussi les ministres des Finances Giscard d'Estaing et Debré. On assiste à une première remise en cause des politiques de l'État banquier-producteur : le plan est révisé, le mouvement de débudgétisation s'accroît et les circuits du Trésor commencent à perdre de leur prépondérance (le rôle du fonds de développement économique et social [FDES] se concentre de plus en plus sur le contrôle plutôt que sur le financement, dont les volumes déclinent). Cela alors que le pouvoir gaulliste entreprend de restaurer les ressorts de l'épargne et des grandes banques privées (Lemoine, 2016).

Le rapport Nora sur les entreprises publiques, publié en 1967, cristallise le virage visant à « renforcer la compétitivité des secteurs essentiels de l'économie nationale, publics ou privés », pour reprendre les mots de Pompidou. Il fixe le cap vers l'autonomie et l'amélioration des capacités d'autofinancement sur la base d'une vérité des prix. Dès 1965, les dirigeants de la SNCF s'inquiètent de l'insuffisance des financements de l'État pour assurer la poursuite de la modernisation de l'outil de production ferroviaire, alors même que la concurrence routière tire profit de politiques publiques favorables. Une première réponse significative de l'État : la SNCF est autorisée, par la loi Debré de 1966, à se tourner librement vers les marchés financiers renaissants.

À la suite du rapport Nora, est engagée, sur la période 1969-1971, une série de réformes révisant les relations financières entre l'État et la SNCF, qui aboutit à la fin progressive de la subvention d'équilibre, à la mise en place de contrats de programme fixant des objectifs de gains de productivité, ainsi qu'à des premières rationalisations dans l'organisation de l'entreprise. La SNCF se voit accorder une relative autonomie de gestion, aussi bien pour la fermeture des lignes, la réduction du nombre des établissements commerciaux, la réorganisation des services, que pour la fixation des tarifs. L'historien François Caron note à ce titre qu'avec ces réformes, il est pris « acte du fait que la SNCF se finançait par appel au marché financier » (2017, p. 367).

Commentant à vif ces réformes dans un article de la *Revue générale des chemins de fer*, le secrétaire général de la SNCF évoque un « tournant d'histoire » et veut encore croire que « pour le chemin de fer, la rentabilité ne peut être le critère unique applicable à toutes les tâches qui lui incombent »<sup>2</sup>. Mais, en 1974, un premier constat ressort de la lecture des comptes : la dette s'est installée et on commence déjà à emprunter pour payer les traites et les frais financiers. Les emprunts, principalement obligataires, couvrent 55 % des dépenses d'investissement de la SNCF. Près de la moitié de ces ressources a été levée sur des marchés étrangers<sup>3</sup>.

## **2.3. Troisième séquence (1975-1985) : l'apprentissage des marchés financiers et des critères de rentabilité**

En février 1978, le rapport Guillaumat, sévèrement critiqué par la SNCF pour son orientation libérale et son caractère « manichéen » (Neiertz, 1999, p. 511), réclame une inflexion notable de la politique dans le secteur des transports. Il plaide en faveur d'une « plus grande efficacité économique » par la concurrence entre les entreprises.

---

<sup>1</sup> Les effectifs de la SNCF passent de 491 900 en 1946 à 360 200 en 1964. Nous nous appuyons ici sur les données d'effectif disponibles sur l'*open data* de la SNCF pour la période de 1851 à aujourd'hui :

<https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/ef-fectifs-disponibles-sncf-depuis-1851/table/?sort=date>

[1851/table/?sort=date](https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/ef-fectifs-disponibles-sncf-depuis-1851/table/?sort=date) (consulté le 6 septembre 2024).

<sup>2</sup> Jules Antonini, « Tournant d'histoire », *Revue générale des chemins de fer*, avril 1972, p. 257

<sup>3</sup> Jean Bornet et Dominique Soret, « Le financement des investissements de la SNCF depuis 1970 », *Revue générale de chemin de fer*, avril 1978, p. 234.

Il préconise une intervention de l'État privilégiant la forme incitative et contractuelle aux initiatives réglementaires, l'adoption d'une tarification couvrant davantage les coûts d'infrastructures et la disparition progressive des mécanismes de péréquation entre activités. Sans valider toutes les options, le gouvernement approuve cependant « *le choix fondamental de la commission Guillaumat, considérant que le secteur des transports terrestres ne doit pas être soustrait au jeu de la concurrence et des lois du marché* » (Sénat, 1978, p. 10).

Le projet de loi de Finances de 1979 témoigne de la nouvelle logique : il entérine une diminution de 2,1 % des subventions d'exploitation accordées à la SNCF (hors charges de retraites), en considérant que des augmentations des tarifs publics sont intervenues. Le problème est que, dans un contexte de crise économique et d'inflation, la progression des trafics ne suit pas. Ils déclinent dans le fret à partir de 1974. Or, dès lors que les recettes de la SNCF sont inférieures à ses dépenses, l'entreprise est contrainte de s'endetter pour couvrir son déficit annuel. Tout au long des années 1970 (à l'exception de l'année 1979), l'entreprise enregistre de lourdes pertes. Malgré des dotations ponctuelles versées par l'État au début des années 1980, le déficit atteint un niveau record. En 1981, la dette de la SNCF représente l'équivalent de son chiffre d'affaires annuel. Quatre ans plus tard, ce ratio est d'environ 1,5, soit une hausse de 50 % (Sénat, 1985).

Manier de l'argent apparaît donc vital et toute une pratique de relation à la finance se développe : salles de marchés, techniques d'émission d'emprunts (dans des circonstances parfois périlleuses, comme dans le cas des pertes essuyées sur des opérations en devises), partenariat bancaire avec les « trois vieilles » (Société Générale, BNP et Crédit Lyonnais), dialogue avec les agences de notation, sur la foi d'indicateurs économique-financiers, en vue de s'assurer de bonnes notes pour la qualité du crédit, etc.

Sur le plan opérationnel, la direction de la SNCF se familiarise avec la pratique de sélectivité des

investissements et des activités en fonction de leur capacité à générer des recettes profitables. Les premiers projets de lignes à grande vitesse sont ainsi auscultés en fonction de leur niveau de rentabilité (le taux de rendement interne : TRI). Dès le départ, le TGV Sud-Est Paris-Lyon, avec son TRI évalué à 15 %, représente, aux yeux de la direction, la « *promesse d'un enrichissement réel de l'entreprise* »<sup>1</sup>. La grande vitesse apparaît comme la nouvelle corne d'abondance, appelée à supplanter le fret, pour alimenter l'autofinancement et supporter le coût de la rémunération des détenteurs des titres de la dette, devenus en quelque sorte des actionnaires indirects et fantômes. Très vite, à partir de 1987, le système de *yield management* pour la tarification des trajets TGV est mis à l'ordre du jour. Cette innovation témoigne du fait que les réorientations financières de la SNCF se traduisent, à la même époque, dans la politique commerciale de l'entreprise.

## Conclusion

En 1956, dans un ouvrage intitulé *Les Entreprises nationalisées*, publié dans la collection « *Que sais-je ?* », le juriste Bernard Chenot, spécialiste de droit public économique, écrivait : « *Toute l'histoire du chemin de fer montre que son exploitation ne peut pas être orientée par la volonté de réaliser des bénéfices.* » Et il ajoutait : « *Il faut accepter le déficit dans la mesure où il est la contrepartie du service public, puisque c'est l'intérêt du pays qui justifie l'existence du rail* » (Chenot, 1956, p. 61). Cette analyse, qui n'est pas celle d'un acteur marginal de l'État<sup>2</sup>, témoigne de la conception dominante au sein du champ politico-administratif du rôle des entreprises publiques durant les années d'après-guerre.

En 2024, près de 70 ans après, force est de constater que les représentations économiques ont profondément évolué. La SNCF est désormais sommée par l'État actionnaire de générer des bénéfices, de manière à permettre son autofinancement et son désendettement. Plus générale-

---

<sup>1</sup> Selon le témoignage de Pierre Lubeck, directeur financier de la SNCF entre 1986 et 1995, « *Défendre la SNCF, y compris contre ses propres démons* », *Historail*, n° 60, janvier 2022.

<sup>2</sup> Bernard Chenot (1909-1995) occupa différents postes dans la haute fonction publique (directeur de

cabinet de plusieurs ministres notamment...) et le monde académique (titulaire d'un poste à Science Po). Il fut aussi nommé plusieurs fois ministre (entre 1958-1962), membre du Conseil constitutionnel (1962-1964) et vice-président du Conseil d'État (1971-1979).

ment, la bonne santé financière de l'entreprise, évaluée à partir d'une série de ratios normalisés, facilite le recours à l'emprunt sur le marché obligataire, passage obligé pour moderniser l'entreprise et améliorer sa compétitivité. L'évaluation des agences financières internationales devient dès lors un enjeu crucial pour le groupe public, puisque de ces notes découlent le niveau des taux d'emprunt, c'est-à-dire le coût de l'argent.

Dans la convention de production actuelle, le service public ferroviaire a peu de place et les éléments de la responsabilité sociale et environnementale sont relégués dans le registre de l'extra-financier. En réalité, il n'existe que par le biais des contrats entre l'État, les collectivités territoriales et l'opérateur de transport. Ce dernier, qui peut aussi bien être la SNCF qu'une entreprise privée depuis l'ouverture à la concurrence, est tenu, par le jeu des appels d'offres, de serrer toujours plus le prix de ses dépenses. Sachant que, dans la logique véhiculée par le rapport Spinetta en prélude à la réforme de 2018, l'objectif consiste à « *recentrer le transport ferroviaire dans son domaine de pertinence* », autrement dit, sur les axes les moins dégradés et suffisamment circulés pour drainer des recettes. Ce qui revient, pour l'essentiel, à se concentrer sur les trafics denses à forte capacité contributive.

*Quid* dès lors de l'écologie ? Si notre objet de recherche ne porte pas sur les questions environnementales, force est de constater que nous n'avons quasiment pas croisé le thème de l'écologie dans les documents consultés, au moins jusqu'aux années 2000. De même, les acteurs interrogés lors de notre enquête n'ont pas abordé ce thème. En fait, l'écologie n'apparaît que très récemment et de manière extrêmement marginale dans l'histoire de la gestion de la SNCF, *via* la politique d'émissions de « *green bonds* », c'est-à-dire d'obligations dites « vertes ». L'émission de ces obligations sur les marchés financiers, exercice dans lequel le groupe public excelle, apparaît toutefois comme une conversion opportuniste (pour utiliser une expression courante dans le domaine de la gestion d'actifs) à l'écologie. En effet, s'il vise à financer les projets contribuant à la transition écologique, en pratique, au titre de l'année 2022, 93 % des dépenses d'investissement étaient déjà

éligibles<sup>1</sup>. La politique de verdissement de la SNCF, qui entend convertir d'ici 2025 l'ensemble de ses produits et placements aux critères de la finance durable, est de ce point de vue un objectif relativement peu contraignant... mais économiquement, socialement et politiquement porteur.

---

<sup>1</sup> Voir à ce titre : SNCF, 2022, *Green securities report*, p. 36 : <https://www.groupe->

[sncf.com/medias-publics/2024-03/green-bond-reporting-2022.pdf](https://www.sncf.com/medias-publics/2024-03/green-bond-reporting-2022.pdf) (consulté le 6 septembre 2024).

## Bibliographie

Althusser Louis, 1976, *Positions (1964-1975)*, Paris, Les éditions sociales.

Andrieu Claire, 1986, « La France à gauche de l'Europe », *Le Mouvement social*, n° 134, pp. 131-153.

Bachet Daniel, 2019, *Reconstruire l'entreprise pour émanciper le travail*, Toulouse, Uppr éditions.

Baert Dominique (dir.), 1998, « Les services publics en réseaux face au progrès technique et à la mondialisation », rapport du Haut Conseil du secteur public, Paris.

Caron François, 2017, *Histoire des chemins de fer en France (1937-1997)*, tome 3, Paris, Fayard.

Chenot Bernard, 1956, *Les Entreprises nationalisées*, Paris, PUF (1<sup>re</sup> édition).

François Pierre et Lemercier Claire, 2021, *Sociologie historique du capitalisme*, Paris, La Découverte.

Guillaumat Pierre (dir.), 1978, « Orientation pour les transports terrestres », rapport de la commission d'étude présidée par Pierre Guillaumat, Paris, La Documentation française.

Kocka Jürgen, 2016, *Histoire du capitalisme*, Genève, Markus Haller.

Lemoine Benjamin, 2016, *L'Ordre de la dette. Enquête sur les infortunes de l'État et la prospérité du marché*, Paris, La Découverte.

Lombard Martine, 2007, *L'État schizo*, Paris, Jean-Claude Lattès.

Margairaz Michel, 2005, « Experts et praticiens. Les services publics économiques entre experts, praticiens et gouvernants dans le premier XX<sup>e</sup> siècle : d'une configuration historique à l'autre », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 52(3), pp. 132-165.

Neiertz Nicolas, 1999, *La Coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France.

Nicinski Sophie, 2016, *Droit public des affaires*, Paris, LGDJ.

Nora Simon (dir.), 1967, *Rapport sur les entreprises publiques*, Paris, La Documentation française.

Sénat, 1978, rapport général fait au nom de la commission des Finances, du Contrôle budgétaire des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi de Finances pour 1979, par M. Maurice Blin, annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

Sénat, 1985, rapport fait au nom de la commission de contrôle chargée d'examiner la gestion de la SNCF et les conditions de mise en place des comités d'établissement au sein de cette société nationale, par M. Paul Masson, annexe du procès-verbal de la séance du 21 mai 1985.

SNCF, 1985, présentation par le président André Chadeau du contrat de plan État / SNCF 1985-1989 lors de la conférence du 14 mai 1985 au personnel d'encadrement, document imprimé.

## DÉBATS

**Luc Humbertjean** (Cadre honoraire SNCF) : Des grandes étapes de la financiarisation progressive de la gestion de la SNCF, et il a également indiqué que le concept d'écologie n'est qu'un concept très secondaire qui n'apparaît qu'à partir des années 2000. Je souhaiterais lancer le débat sur ce problème de l'écologie puisque c'est précisément le thème qui nous réunit aujourd'hui, finance *versus* écologie. Pour quelles raisons l'écologie n'est-elle pas présente ? Pour quelle raison la SNCF, qui parle sans cesse de l'efficacité énergétique du train, de son rôle dans la protection de la planète, ne met pas l'écologie au cœur de son discours ? C'est un curieux paradoxe qui m'interpelle.

De plus, si tant est que l'écologie soit véritablement quelque chose qui correspond à ce qu'on annonce, comment le mettre en pratique, comment développer le mode ferroviaire ? Car, pour le développer, il faut dépenser de l'argent, il faut investir, et on voit qu'actuellement, il y a quand même beaucoup de contraintes financières qui se font jour, non seulement pour développer ce système ferroviaire, mais également pour le maintenir à niveau. On voit bien qu'une partie du réseau n'est pas entretenue selon les budgets nécessaires. Donc voilà les premières réflexions que j'avais, à la suite de ce que nous a dit Rémi.

**Christian Desmaris** (MCF à Sciences Po Lyon, chercheur au LAET) : J'ai trouvé passionnante votre intervention et je lirai votre travail avec vraiment beaucoup d'intérêt. Je voulais dire deux choses. En fait, il n'y a pas une grande surprise dans toute cette affaire-là, si on connaît un petit peu la macroéconomie et le droit public européen. En termes macroéconomiques, en fait, il faut se remettre un certain nombre de données en tête. L'État en France, on le sait tous, est en déficit continu depuis le début des années 1970. Ce qui se passe sur la SNCF se passe dans d'autres entreprises publiques. Les circuits du Trésor s'assèchent parce qu'ils ne peuvent plus fonctionner et on ne veut plus qu'ils fonction-

nent ; la Banque de France n'a plus la même autonomie qu'elle avait auparavant. Donc tout ça produit un changement de régime, au niveau macroéconomique. Je vais faire un pas dans l'histoire et revenir à ce que vous avez montré au début. Vous avez dit : 1,3 million d'euros de résultat net et une dette de 25 milliards. Avec ça, si vous êtes une entreprise, vous ne pouvez pas ne pas être attentif à ceux qui honorent et portent vos dettes, quelle que soit la nature de votre entreprise. C'est sûr que, quand on est une entreprise de service public, ça griffe ! Mais vous ne pouvez pas faire autrement, vous ne pouvez pas obtenir ces fonds de marché simplement en posant une étiquette SNCF sur votre blouson, ça ne passera pas. Le capital, il est mobile, il se place, on rentre dans le différencié, en comparaison avec des éléments de risque, donc tout ça, je dirais, c'est complètement attendu. Je reste encore un instant là-dessus, parce que j'ai travaillé aussi sur ces sujets et j'ai épluché les rapports d'activité, des rapports financiers de plusieurs compagnies. Vous allez sur Trenitalia, c'est exactement pareil. La plus grande partie du rapport, ce sont des pages financières. Vous allez sur DB, c'est pareil. Donc, il n'y a rien de particulier à la France. On est dans un monde, aujourd'hui, où cette donnée est centrale. On peut le déplorer, mais c'est la loi du genre.

Après, deuxième chose, sur le droit européen. Il faut se souvenir que la directive 91.440 pose un principe : les entreprises ferroviaires doivent devenir des entreprises comme les autres. Cela implique pas mal de choses sur les possibilités de subventions. Il s'agit bien des entreprises ferroviaires et pas des gestionnaires d'infrastructure.

On sait de façon générale aussi que les États ne peuvent plus recourir, par leur banque centrale, à de la création monétaire, en tout cas, à de la création monétaire pour financer leur déficit public. Je pense au statut de la Banque centrale européenne. On est dans une autre époque. Quand on prend en compte les éléments du droit européen

sur le ferroviaire, sur les aides possibles ou sur les modalités de financement, sans même parler des critères qui sont dans les traités européens, je dirais qu'on a fait le tour de l'équation.

Donc en fait, la période contemporaine s'explique, je reviens à mon point de départ, à la fois par des données macroéconomiques et par des données juridiques. On pourrait choisir un autre monde, sauf que, aujourd'hui, on est dans celui-là. Je comprends que l'entreprise se doive de piloter cela avec des exigences qui peuvent, à chaque instant, la mettre en difficulté si elle n'honore pas les attentes de ses bailleurs de fonds. Voilà, je suis peut-être un peu provocateur, ici, mais je pense que c'est important de le souligner.

**Patrice Salini** (Économiste des transports) : J'ai quelques toutes petites remarques historico-techniques s'agissant de la question de l'évaluation des projets d'investissement. On a toujours évalué les projets d'investissement en se posant la question de savoir s'ils ont une quelconque rentabilité, ce mot étant, je dirais, volontairement vague dans mon esprit. Cela n'a pas la même définition à tous les moments de l'histoire. Mais tous les gens qui ont investi dans le chemin de fer se sont dit : « Est-ce que j'ai une chance d'avoir une exploitation rentable, profitable, est-ce que j'ai une chance de rembourser, de supporter ou pas les charges d'investissement ? » Dans l'incertitude, les compagnies de chemin de fer, au XIX<sup>e</sup> siècle, ont demandé à l'État de garantir un intérêt. La garantie d'intérêt inventée au XIX<sup>e</sup> siècle, reproduite ensuite en Afrique, consiste à dire aux gens : « Si jamais vous vous trompez dans vos calculs, ne vous inquiétez pas, on est là. » Cette réflexion sur la rentabilité remonte au début du chemin de fer. On a peut-être développé des infrastructures en ne se posant pas la question de savoir si cela avait une utilité sociale – ce que je ne crois pas –, mais en tout cas, on se l'est posée dès le début du chemin de fer. La question de l'intervention de l'État après la Seconde Guerre mondiale, avec la reconstruction, s'est posée dans un contexte très particulier. Ce qui est intéressant, c'est qu'à un moment donné, on a mis en sommeil un outil essentiel qui était la Commission des investissements à partir de 1948 devenue, en 1955, le Fonds de développement économique et social (FDES), qui ne concernait pas que les transports, mais tout un tas de secteurs. En supprimant l'outil qui permettait de

contrôler et de financer les investissements, on ne se retrouve plus qu'avec une gestion budgétaire.

Dès lors, le FDES, c'est-à-dire la direction du Trésor, n'a plus la mainmise sur les grands programmes d'investissement des grandes entreprises publiques ou, du moins, ça n'est plus institutionnel. Cela ne se passe plus dans un conseil où on discute, où on confronte les points de vue, où il y a des économistes, où il y a des financiers, etc. Il y a un changement, une rupture très nette. Cette rupture, d'une certaine manière, je l'ai vécue sous la présidence d'André Chadeau, à partir de 1985. À ce moment-là, j'ai eu à faire des projections financières sur la future SNCF, celle d'après la réforme de l'entreprise et la création de l'Épic. On était effrayés quand on a fait les calculs. On (l'Observatoire économique et statistique des transports, aujourd'hui disparu) a expliqué à tout le monde, au gouvernement et à d'autres acteurs, qu'on allait dans le mur, qu'à l'horizon de 1990-1995, on allait avoir une dette absolument colossale. On nous a dit : « Chut, taisez-vous, on n'en parle pas. » Donc on n'a parlé que de l'équilibre des comptes, mais l'équilibre financier, pas du tout. On a dit : « Financièrement, en termes de bilan, ce n'est pas durable, ce n'est pas soutenable. » On nous a dit de nous taire et de ne pas diffuser nos travaux, concrètement (je les ai toujours). Donc ça aussi, c'est un point important. Il y a, à un moment donné, une attitude de l'État qui est irresponsable. Ce n'est pas une volonté de financiarisation, c'est une irresponsabilité politique. Et ça coïncide, malheureusement, avec les gouvernements de la gauche. Je n'y peux rien, je le regrette, je les soutenais et j'en ai fait partie (cabinets) ensuite. Autre chose assez curieuse, à l'époque, on se dit : bon, on est quand même dans un monde où la question de la concurrence se pose... On en avait déjà l'expérience, depuis quelques années, de la concurrence. On s'est dit qu'une entreprise comme la SNCF, qui est déjà un grand groupe, pas bien structuré à l'époque, mais déjà un grand groupe, pourrait peut-être essayer d'avoir une approche plus globale du trafic, notamment du trafic de fret. Vous savez qui n'en voulait pas ? La SNCF. On a essayé de le mettre dans le contrat de programme de l'époque, ça a été une bagarre sans nom, à chaque fois le papier nous revenait, ils rayaient les références à la politique de groupe. On a eu des échanges, des échanges, des échanges et, finalement, ils n'ont jamais rien fait du groupe.

Alors, est-ce que c'est spécifique à la France, non, on en parlait tout à l'heure avec Georges, il s'est passé la même chose en Allemagne, et probablement dans d'autres pays. Mais il y a quand même un problème. Pourquoi ne veut-on pas avoir une approche globale quand on a les moyens de l'avoir ? Mystère.

Il y a aussi un point que vous n'avez pas cité dans votre exposé, vous l'avez sûrement fait dans votre texte, mais la suppression de la garantie de l'État pour la dette, c'est quelque chose de fondamental. C'est ce qui fait que les agences de notation jouent un rôle différent. Elles peuvent très bien ne pas noter de la même manière la SNCF et l'État. L'État peut avoir son triple A, si la SNCF a un triple B, ce n'est pas terrible. C'est un des problèmes supplémentaires par rapport à la gestion financière.

Enfin, dernier point, il faut quand même bien voir que le déficit des années 1960-1970, c'est deux choses. C'est effectivement un déficit, mais tant qu'il n'y a pas de normalisation des comptes, on confond déficit et compensation, en fait. Il y a plein de choses qu'on a fini par compenser, dans le cadre de la normalisation des comptes en 1969-1971. À partir de la normalisation des comptes, on met une dépense en face d'un motif, si je puis dire. Ici, c'est une compensation tarifaire, là, c'est une insuffisance tarifaire, là, une compensation Omnibus... Bref, on flèche les choses, on compense de manière normée, si je puis dire. Et puis, il y a le vrai déficit, celui qui reste une fois qu'on a enlevé toutes ces compensations. C'est celui-là qui explosait à l'époque et qui inquiétait tout le monde. On disait : « Comment on peut faire pour exploiter une entreprise qui, une fois qu'on a nettoyé les comptes avec toutes ces compensations, continue à accumuler des pertes qui devenaient complètement explosives et qui augmentaient du fait de l'endettement croissant ? » Donc je crois qu'il y a là un problème qu'il faut à un moment donné intégrer par rapport à l'évolution de la SNCF.

**Georges Ribeill** (Historien) : Tout ce qu'on a dit était intéressant. Les compagnies privées investissaient en émettant des obligations que l'on pouvait acheter directement au guichet de leurs gares, sans frais de commission intermédiaires, de quoi pomper massivement l'épargne populaire, l'État garantissant le règlement annuel des intérêts... une très bonne formule. Après-guerre, EDF, Charbonnages de France, SNCF,

toutes ces entreprises publiques vont émettre des emprunts massifs, la SNCF inventant les fameux « bons à lots kilomètres », c'est-à-dire une loterie offrant à quelques gagnants tirés au sort une batterie de lots : gratuité du train pour 50, 500, 1 000 km...

C'est ainsi que l'épargne française a financé la reconstruction, puis l'électrification du réseau. Durant les années 1950-1960, la vache à lait de la SNCF, c'était alors les trains lourds de charbon, de minerai, de chaux et ciment. Ainsi, selon la formule de son patron, Louis Armand, « les trains les plus lourds rouleraient sous la caténaire la plus légère », alimentée en 25 kV 50 Hz, un



courant plus économique que le 1 500 V continu.

Mais ça ne suffira pas pour que le rail puisse gagner la bataille du fret. On ne peut plus admettre que le biceps de l'attelage des wagons dans le triage condamne les trains de marchandises à un chargement limité par le poids du crochet d'attelage qu'il doit soulever ! Il faut donc équiper tous les wagons circulant en Europe de l'attelage automatique. Une commission de l'UIC, dont Armand est le patron entraîneur, va se mettre à la besogne dans les années 1960, animée par la SNCF et la DB. Mais au fil des

études techniques, chaque année, le simple attelage automatique initialement projeté voit son cahier des charges s'alourdir dans le sens d'un accouplement intégral des wagons : il faut qu'il soit compatible avec l'attelage russe qui équipe les wagons de l'OSJD (pendant de l'UIC pour les réseaux de l'Europe de l'Est, sous la coupe de l'URSS) et, tant qu'on y est, il faut accoupler les conduites du frein pneumatique, puis les câblots électriques... Année après année, cet attelage automatique devient un monstre à la hauteur des compétences de tout bon ingénieur ferroviaire européen. Après le décès de Louis Armand en 1971, on s'aperçoit avec horreur de la note farineuse que va représenter sa mise en œuvre au niveau européen, tant en coût qu'en délais, pour une rentabilité négative ! À l'UIC, même si le patron de la commission émane de la SNCF, en 1973, lors d'une réunion, il annoncera aux Allemands son retrait du projet : « Désolés, on abandonne tout. Nous, SNCF, on lâche l'affaire, on a un autre projet sous le coude, prioritaire... » Le mot « TGV » n'est pas prononcé, secret...



D'où cette bifurcation stratégique de la SNCF, de portée historique ! Plus d'attelage européen, soulagement des financiers ; les Allemands toutefois continueront à s'atteler au projet en version simplifiée, tandis que la SNCF se lance dans la révolution budgétivore du système LGV + TGV qui, entre Paris et Lyon, est assuré du moins d'une forte rentabilité, de 15 % !

Ce train à grande vitesse, en 1973, à base de turbine à gaz, c'est le Turbotrain, contre-offensive de la SNCF à l'Aérotrain, jusqu'à rimer avec, l'un et l'autre en effet révolutionnaires mais exclusifs, choyés d'un côté par les technocrates du ministère de l'Équipement, de l'autre par ceux de la DATAR<sup>1</sup>. C'est la crise du pétrole fin 1973 qui provoquera la bascule sur le scénario d'un TGV électrique, projet couvé dans les cartons de la SNCF pour pouvoir aller rouler jusqu'à Londres par un tunnel sous-marin, dont le projet a été sérieusement relancé. Succédant à Pompidou à qui on a fait signer subrepticement en mars 1974 le feu vert pour une nouvelle ligne Paris-Lyon plus courte que l'artère impériale qui serait « saturée », donc plus économe en énergie, le Président Giscard d'Estaing invoquera le contexte financier pour ne plus vouloir entendre parler du TGV de la SNCF, un jouet de luxe pour ingénieurs prodiges.

Pour des raisons de marchés financiers, le ministre Jean-Pierre Fourcade obtiendra le ralentissement des chantiers, l'ouverture en deux temps de l'exploitation de la LN1. Le président de la SNCF Jacques Pelissier (1975-1981) devra gérer cette affaire discrètement, jusqu'à inaugurer officiellement la ligne fin 1980. C'est le Président Mitterrand qui tirera les marrons du feu en septembre 1981, à qui la SNCF a soufflé une annonce politique : l'idée d'un TGV-Atlantique, couvée depuis 1977, qui doit consolider cette première étape révolutionnaire... L'État, « demandeur », sera tenu de contribuer ainsi pour 30 % au financement de cette seconde LGV.

À ce moment-là, la SNCF se met dans la poche les défenseurs de l'environnement, Les Amis de la Terre précisément, en mettant en avant l'emprunt partagé au maximum de la LGV avec une emprise autoroutière parallèle, ponctuée d'un zeste d'écologie en aménageant quelques boviducs et crapauducs par-ci, par-là. À noter

<sup>1</sup> Ribeill, Georges. 2023. « SNCF, 1966-1974. Les années Turbo. Une révolution technologique

interrompue ? » *Historail* (67):22-45.

qu'à l'époque, la SNCF proclame plutôt un grand discours vertueux sur le thème de ses atouts par rapport à la route : outre son énergie propre, elle ignore ses embarras et sa vulnérabilité : « Nous sommes les meilleurs... Par tous temps, neige, gel, crue ou tempête, le train continue à rouler », alors que ses concurrents sont bloqués. Affirmation bien légère, verra-t-on par la suite...

Je reviens, pour terminer, sur la partie finance. Le contrat de programme que signe en 1974 la SNCF ignore tout scénario de récession économique. Le déclin des mines de fer, des charbonnages, anticipe pourtant celui des hauts-fourneaux et aciéries, et, bien trop tardivement, la sidérurgie littorale s'est mise en place à Dunkerque, puis à Fos. Donc, la SNCF investit toujours au fil de l'eau. Président de la SNCF de 1988 à 1994, Jacques Fournier se fera embarquer par les promoteurs d'une retentissante « TGV-mania »<sup>1</sup> (Ribeill 2011), les directeurs de la traction et du service commercial voyageurs. Cela aboutira au schéma directeur des LGV de 1991, 16 lignes dont certaines d'une rentabilité plus douteuse que positive (soit pour les moins bien classées : TGV Normandie : 0,1 %, TGV-Limousin : 2,4 %, TGV-Auvergne : 3,1 %...); mais aussi à la révolution qu'offre le système Socrate, couplant réservation obligatoire, optimisation de l'offre et étalement de la grille tarifaire grâce aux vertus d'un *yield management* libéré et testé sur le TGV-Nord. Certes, Fournier se défendra en affirmant avoir autant financé les transports du quotidien, autant investi au profit de la banlieue parisienne, mais à souper les lignes comptables de près, cela s'avère faux. Ainsi va éclore une dette, explosive, qu'il faudra cacher sous le tapis en créant en 1991 le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), un OFNI (objet financier non identifié) qui peut échapper aux radars des comptables publics. Les directeurs financiers ont dû emprunter au moindre coût et amortir au mieux ce boulet, mais sous les directives de Bercy : « Vous allez emprunter à l'étranger, avec du franc suisse en particulier... fussent-ils avec des taux variables et imprévisibles... »

Pour terminer sur la SNCF, je rappelle qu'elle a toujours été à la tête d'un groupe, construit dès 1940 par Roger Guibert, dont l'intitulé, SCETA

(Société de contrôle et d'exploitation des transports auxiliaires), définit bien son projet initial : contrôler les filiales d'autocars, exploiter le parc des wagons frigorifiques hérités des compagnies. Rachetant des entreprises routières, en le créant de toutes pièces, la SNCF l'élargira à la messagerie, au transport de caisses mobiles, au transport de pondéreux par wagons de grande capacité, de voitures automobiles, etc. Par ses filiales routières, la SNCF entend appréhender le comportement de la concurrence, jusqu'à l'imiter parfois. Elle ira jusqu'à créer également des filiales de tourisme, de restauration et d'hôtellerie, en offrant un service intégré de bout en bout, jusqu'à investir en bout de ses rails dans des hôtels et villages de vacances sur la Riviera ! Ces filiales seront liquidées dans les années 1980-1990, faute de rentabilité et donc de modernisation. On leur a dit : « Ça suffit de proposer de la plage à Saint-Raphaël, de proposer des hôtels Frantour à proximité des grandes gares, revendez tout ça. Concentrez-vous sur votre cœur de métier, tirez des trains bien remplis... »

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) : Je voulais justement parler des filiales routières. Geodis, donc une des cinq entités du groupe, mais la création de la SCETA, déjà pour exploiter les filiales routières, remonte je crois à 1942, donc finalement, qu'est-ce que tu penses de ces rapports, par rapport à ta problématique entre filiales routières et filiales ferroviaires, en fait ? N'y a-t-il pas un changement dans la continuité, et est-ce si nouveau ?

**Fabien Villedieu** (Secrétaire fédéral de SUD-Rail) : La SNCF suit les directives du ministère, directives qui sont, d'ailleurs, souvent des directives contradictoires. Pour être au conseil d'administration du groupe, je les connais un peu, les directives. Il faut financer le réseau. Pendant très longtemps, sur ce réseau qui appartient à l'État, circulent des DB cargos pour le fret, Trenitalia et la Renfe, donc le réseau s'est ouvert à tout le monde. Pendant très longtemps, la variable d'ajustement pour financer ce réseau, cela a été, pour partie, la dette, pour l'autre part, c'est l'augmentation des péages qui a été mobilisée, mais ils se sont rendu compte que l'augmentation

<sup>1</sup> Ribeill, Georges. 2011. « D'un siècle à l'autre, railway-mania, TGV-mania...La répétition d'un "modèle ferroviaire français" ? » P.115-33 in

*Transports, territoires et société, Histoire industrielle et société.* Paris: Picard.

des péages avait un certain nombre de limites. Ils ont inventé, alors, un nouveau mécanisme, le fonds concours. Ce fonds concours est alimenté par l'argent qu'on prend sur les bénéfices de la SNCF. Mais ni Trenitalia ni Renfe n'abonde ce fonds concours. Cela ne concerne que la SNCF, qui se voit ponctionner 60 % de ses bénéfices. La SNCF va verser 1,7 milliard en 2024. Le but est de faire financer ce réseau par la SNCF parce que l'État n'a pas envie de subventionner son réseau. Tous les patrons du groupe sont obnubilés par une seule chose, c'est la marge opérationnelle et les bénéfices. L'alpha et l'oméga du chemin de fer et de la stratégie de la SNCF sont dans ces indicateurs. Ces patrons du groupe disent : « Nous, on va faire des bénéfices au même niveau que les patrons du CAC 40. » Ils nous le disent dans les documents stratégiques : « On va faire des bénéfices... » Pourquoi ? Parce que tu fais des gros bénéfices et, du coup, l'État pompe sur tes bénéfices pour financer un réseau qui lui appartient et qui est aujourd'hui ouvert à la concurrence. Alors, l'alternative à ça, c'est quoi ? C'est que l'État français fasse comme l'État italien, l'État allemand, l'État espagnol, c'est-à-dire qu'il investisse dans le réseau qui lui appartient. Alors on dit : « Oui, ouh là là, si tu fais ça, mais il n'y a pas d'argent. » C'est ce qu'on a entendu, « il n'y a pas d'argent ». Alors moi, j'ai toujours pensé que la politique, ce sont des choix. Aujourd'hui, il y a un choix qui a été fait, j'ai regardé le budget de la Défense, en 2017, c'est 32 milliards d'euros ; en 2023, 45 milliards d'euros. On est passé de 32 à 45, plus 13 milliards. Voilà. Donc c'est un choix politique. Il n'y a pas eu de référendum en France : est-ce que vous avez envie d'augmenter le budget de la Défense ? Non, ils n'ont pas fait ça. Donc y a des choix qui sont faits. Au lieu de mettre chaque année 2 à 3 milliards en plus pour la Défense, est-ce qu'on ne pourrait pas en garder un ou deux pour investir dans le ferroviaire, et dire : « Oui, on veut du transfert modal, oui on veut de l'écologie, alors on met le paquet » ?

Aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Le choix n'est pas de développer le ferroviaire pour que les gens quittent la voiture et viennent en train. Et aujourd'hui, la politique qui a été choisie, ce n'est pas ça ! On demande à la SNCF de financer tous les grands investissements, une bonne partie des fameux 5 milliards.

**Rémi Brouté** (Socio-économiste) : Merci de vos réactions. L'évolution des modes de financement

de la SNCF et des finalités poursuivies est un sujet vaste qui soulève évidemment de nombreuses questions. Je vais m'en tenir à quelques précisions et éclairages complémentaires.

S'agissant du poids du contexte macroéconomique, il est souvent perçu comme relativement intangible, mais ce n'est pas réellement le cas. La manière dont la valeur est répartie ou utilisée dans l'économie peut varier selon les ordres sociaux en place. Par exemple, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la France est un pays largement à reconstruire, dont la production reste limitée. Il est décidé que l'essentiel de la valeur créée sera directement capté et redistribué par l'État en suivant les objectifs du plan. Le Trésor public joue un rôle central. Des institutions comme le Conseil national du crédit sont mises en place, limitant la liberté des banques dans l'affectation de l'épargne. En somme, le capital est orienté en fonction des choix politiques.

Duménil et Lévy, dans *La Grande Bifurcation*, évoquent un secteur financier mis au service de la croissance. C'est le fruit, selon leur approche marxiste, d'un compromis social entre la technocratie d'État et la classe ouvrière. Une alliance qui perdure dans les années 1960 et se traduit par des mécanismes, plus ou moins démocratiques, de définition et de partage de la valeur produite. Les conventions collectives, à ce titre, étaient particulièrement efficaces. À la SNCF, on observe des dispositifs salariaux où une partie des gains de productivité – 10 % dans certains cas – était redistribuée aux cheminots, dans un cadre quasi contractuel.

Certes, à partir du milieu des années 1970, la situation économique change. On décèle une crise dans la montée du chômage et le ralentissement de la croissance. Mais il y a aussi une remise en cause des logiques du plan dont témoigne le retrait des syndicats. La CFDT quitte l'organisme en dénonçant un tournant qui privilégie la valorisation du capital au détriment du sort des travailleurs. Sur la durée, on constate que l'État reste très présent dans le financement de l'économie. Mais la dépense publique s'est redéployée vers le social, avec la prise en charge du vieillissement de la population et du coût du chômage. En revanche, l'intervention de l'État producteur, investissant dans les entreprises, reflue peu à peu à partir de la fin des années 1980. Les paramètres économiques évoluent donc en fonction des

options et des finalités retenues. La macroéconomie n'est pas un cadre figé qui s'impose de lui-même.

C'est également vrai de la question de la construction européenne. L'Acte unique européen de 1986 marque une étape décisive dans l'intégration économique par le marché. Mais bien avant cette date, des révisions du compromis social d'après-guerre avaient déjà été opérées par les dirigeants français. Les lois Debré de 1966 tranchent avec le consensus forgé autour de l'économie concertée. Cette même année, de Gaulle affirme encore que « la politique de la France ne se fera pas à la corbeille ». Pourtant, un an plus tard, une ordonnance crée la commission des opérations de Bourse, signe d'une libéralisation progressive des flux de capitaux. Il faudrait pouvoir approfondir les ressorts de cette dynamique historique et politique.

Revenons à la SNCF et au contrôle des investissements de la compagnie nationale par l'administration publique. Il est vrai que cette évaluation existe de longue date, mais les méthodes et les finalités ont évolué. Dès 1948, une commission de vérification des comptes a été instaurée pour les entreprises publiques, sous l'égide du ministère des Finances. La gestion de la SNCF, comme celle d'autres entreprises publiques, faisait l'objet de rapports annuels. En 1976, cette mission passera sous la responsabilité de la Cour des comptes. Quand on regarde les rapports de la commission de vérification, on constate qu'elle analysait les projets ligne par ligne, notamment les programmes d'électrification, en scrutant leur impact économique, mais d'une manière qui diffère sensiblement des pratiques d'aujourd'hui. À l'époque, l'enjeu principal était d'optimiser les coûts de production en termes de consommation d'énergie et aussi de main-d'œuvre, par exemple en supprimant des postes de gardes-barrières. L'objectif était d'améliorer la production en rationalisant les dépenses, selon une approche d'ingénierie et d'organisation du travail.

Ce mode d'évaluation contraste avec les critères financiers contemporains. Aujourd'hui, on raisonne en termes de taux de rentabilité interne (TRI), c'est-à-dire en fonction du capital investi et du rendement attendu. L'objectif n'est plus seulement de réduire les coûts, mais aussi de maximiser les gains monétaires espérés. C'est une logique différente pour évaluer, mais aussi

sélectionner, les investissements ferroviaires. La rentabilité du capital devient un paramètre décisif. C'est un peu schématique résumé ainsi, mais nous avons observé dans nos recherches des traductions concrètes du changement de focale. Cette évolution, qui renvoie aux premiers programmes de TGV et au début de la croissance de la dette de la SNCF, n'est pas anodine. Lorsqu'on bascule dans des logiques de plus en plus financières, la finalité des décisions change.

Ce qui nous amène à la remarque sur la suppression de la garantie de l'État. C'est une question qui n'est pas anodine. Lors des discussions de la loi de 2018, le gouvernement et la direction de la SNCF ont minimisé l'impact du passage en société anonyme (SA) du groupe prévu par la réforme. Selon eux, le changement de statut ne remettait pas en cause les équilibres fondamentaux de l'entreprise. En tant qu'établissement public, la SNCF bénéficiait jusqu'alors de la garantie implicite de l'État. Elle était considérée comme une continuité de l'État, ce qui signifiait qu'elle ne pouvait faire défaut. Ses créanciers n'avaient donc pas à redouter de défaillance, ce qui influençait favorablement ses conditions de financement. Avec la transformation en société commerciale, le lien avec l'État se trouvait distendu, ce qui pouvait remettre en cause la qualité de crédit de la SNCF et faire grimper le coût de ses emprunts. Ce risque a bien été intégré par la loi de 2018, qui a discrètement réaffirmé la propriété de l'État sur le réseau ferroviaire. Cela peut sembler un détail mais, pour les agences de notation et les marchés financiers, cette clarification était essentielle : elle garantissait que l'État restait pleinement comptable de la gestion du réseau, et donc de sa lourde dette. Bien entendu, il ne faut pas réduire ces transformations au seul prisme financier. D'autres considérations entrent en jeu, et l'économie ne se résume pas à ces mécanismes.

Sur la question du TGV, il est intéressant de rappeler que le *yield management* a été envisagé dès 1987, à l'époque des premiers projets de train à grande vitesse, puis mis en place progressivement, non sans turbulences, à partir de 1993, suite à l'inauguration de la LGV Nord. Jean-Marie Metzler, concepteur du système informatisé Socrate, qui était en charge du développement de cette approche, a été évincé à un moment donné. Le débat était loin d'être tranché. Le cœur de la discussion portait sur une alternative stratégique : fallait-il privilégier un modèle avec moins de

trains mais plus rentables ou, au contraire, fallait-il maximiser le volume de circulation ? À l'époque, c'est finalement la logique du volume qui l'a emporté. La théorie défendue par Metzler, qui prônait une optimisation des prix plutôt qu'une rationalisation stricte de l'offre, n'a été adoptée que par la suite. Ce débat, loin d'être linéaire, illustre bien les tensions entre une approche opportuniste de tarification et une politique fondée sur l'augmentation du trafic ferroviaire.

Enfin, au sujet des filiales routières, un autre point mérite d'être précisé. Il a été dit que l'État décide de tout, mais je nuancerais cette affirmation. La SNCF dispose d'une réelle capacité d'influence et sait parfaitement faire valoir ses arguments auprès des pouvoirs publics. Les rapports sont complexes et dialectiques. Les relations ne se résument pas à une simple courroie de transmission entre l'État et la SNCF. Prenons l'exemple de Geodis. Si cette filiale est toujours dans le giron de la SNCF, c'est en partie dû à l'intervention de Guillaume Pepy. Avant son départ, l'ancien PDG a milité contre l'hypothèse très sérieuse d'une cession. C'était juste avant la crise du Covid. À l'époque, du côté de Bercy, on faisait valoir qu'une vente partielle de Geodis pourrait rapporter 3 à 4 milliards d'euros, une somme jugée nécessaire pour financer d'autres priorités. Pour sa part, Pepy a défendu l'idée que Geodis ne devait pas être cédée, non seulement parce qu'elle pouvait devenir une source de revenus stables pour la SNCF – une sorte de « vache à lait » –, mais aussi pour des raisons stratégiques, en insistant sur l'importance pour la France de conserver un grand acteur logistique sous contrôle national.

La prise de position est d'autant plus notable qu'en Allemagne, la Deutsche Bahn a récemment décidé de vendre DB Schenker, l'équivalent de Geodis. De fait, la question de l'avenir de Geodis pourrait se poser à nouveau dans les prochaines années. Tout dépendra de ses résultats financiers. Après la crise du Covid, le coût du transport – routier, mais aussi fluvial et maritime – a fortement augmenté. Cela s'est traduit par une séquence de bénéfices exceptionnels pour Geodis et d'autres grands acteurs du secteur. Aujourd'hui, la phase de superprofits est retombée. Les marges opérationnelles du transport routier, qui intéressent particulièrement les décideurs, restent relativement faibles. Par le passé, Geodis a connu des périodes où son taux de

marge était loin d'être attractif. À certains moments, la société filiale a même coûté de l'argent à la SNCF, notamment lorsqu'il a fallu soutenir des opérations de croissance externe aux États-Unis.





## Fret ferroviaire français : raisons de désespoir et d'optimisme

**Patrice Salini**

Économiste des transports

Je vais vous parler du fret en essayant de mélanger les réflexions que j'ai eues dans le cadre de mes différentes activités d'études, de recherche, de conseil et en cabinet ministériel. J'ai aussi passé quelques années à ce qui s'appelait la direction des Transports terrestres (DTT), et qu'on a remplacée par une DGITM (direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités).

J'ai également fait beaucoup d'enseignement puisque j'ai enseigné tout le temps depuis que j'ai commencé à travailler.

Je vais vous parler du fret ferroviaire sans jamais avoir transporté une seule tonne, un seul colis ou autre chose, c'est toujours un pari curieux. Je vais le tenter quand même.

Historiquement, j'ai toujours entendu dire que le chemin de fer était en concurrence frontale et était désavantagé dans la concurrence et que, finalement, on arrivait parfaitement à expliquer pourquoi cela ne marchait pas comme on voulait.

Ce fut ainsi le cas avant-guerre, puisqu'on a dégagé des déficits tellement exorbitants qu'on a fini par dire, finalement, qu'il valait peut-être mieux fusionner les compagnies et en faire une compagnie nationale.

Et après-guerre, on vous l'a expliqué tout à l'heure, on a eu une croissance régulière des déficits et, à un moment donné, on a dit : « *Stop, il faut trouver une solution.* »

Quand j'ai commencé à travailler, au début des années 1970, on parlait beaucoup de cette question des conditions de concurrence. Est-ce qu'il y a des distorsions ou est-ce qu'il n'y a pas de distorsion ?

D'où tous les travaux sur les charges d'infrastructure et sur l'harmonisation sociale. Ce problème ne se posait pas seulement au

niveau national, mais également au niveau international ; quand on a vu arriver le premier Bulgare en France, c'était un peu l'émoi, je me souviens, d'autant qu'il transportait nos poulets en Irak à l'époque.

Or, actuellement, on a un problème qui n'est pas seulement un problème de concurrence – on reviendra sur la concurrence –, mais qui est un problème majeur en termes de manque de sillons. C'est ce qu'on entend dire en permanence. On nous dit : « *Oui, on a envie de faire des trains, mais on ne trouve pas de sillons.* »

Alors, petite anecdote. On a lancé, il y a presque trois ans, une espèce d'observatoire, c'est une commission qui réunit des gens autour d'une table, sur la saturation des axes alpins.

Il y a eu plusieurs réunions. Il se trouve que j'ai eu la chance d'être destinataire des PV de toutes ces réunions et des documents qui étaient livrés. Alors, première chose intéressante, personne n'était d'accord sur la réalité de l'usage du réseau.

Manifestement, personne ne savait compter les trains. C'est quand même hallucinant. Les chefs de gare de la région disaient : « *Non, non, ce que racontent les gars, là, ce n'est pas vrai, c'est autrement, cela ne se passe pas comme cela.* »

Il y a donc déjà manifestement un problème de perception au niveau du ministère, des directions. Ces réunions traînent et ne parviennent toujours pas à aboutir à une conclusion.

La question était : « *Est-ce que l'axe Lyon-Turin est saturé ou pas ? Est-ce qu'on a encore de la place ou pas ? Qu'est-ce qu'il se passe sous le tunnel ?* »

Vous faites des calculs sur le tunnel en fonction des contraintes, etc. Vous arrivez à un résultat et les autres vous disent : « *Non, pas du tout. Cela ne se passe pas comme cela, ce n'est pas possible.* » Donc, il y a une sorte de mystère autour de cette question de la capacité. Toujours est-il que si vous êtes opérateur, si vous demandez un sillon, il arrive qu'on vous dise qu'il n'y en a pas, même si vous le demandez bien en avance.

Cela énerve les opérateurs. Ils disent : « *Moi, j'essaie de développer le transport combiné rail-route et je n'arrive pas à avoir un train.* » Ce problème-là, on sait qu'il est lié à plein de choses, les trains voyageurs, les conurbations, la métropolisation, etc.

Évidemment, c'est lié à cela, plus vous avez de trains autour des villes, plus on a de difficultés à rentrer des trains de marchandises, qui ne sont jamais prioritaires. On a une marche des trains qui est anachronique.

Quand on regarde ce qu'on disait il y a encore 50 ans, on est très loin des marches qu'on imaginait pour les trains, on va beaucoup moins vite et on n'autorise pas des vitesses extraordinaires en matière de train de marchandises, bien au contraire.

On a toujours nos histoires de cantons fixes alors que l'on était censé développer l'ERTMS 1 (*European rail traffic management system*), mais on avait déjà en tête l'ERTMS 3, qui est génial sur le papier, sauf que dès qu'on fait quelque chose dans le ferroviaire, cela coûte 10 fois plus cher que quand on veut le faire dans le routier, donc on ne le fait pas.

Ce qu'on me raconte, c'est ce que j'ai vu sur place, on a un problème, un modèle qui est planifié et qui a toujours été conçu comme planifié, du coup on a un marché dominant qui est le marché combiné, que je considère aujourd'hui comme dominant quantitativement et en termes de perspectives de croissance, mais il est handicapé techniquement, c'est-à-dire qu'on a conçu le combiné de manière complètement anachronique, c'est un truc de l'âge de pierre

qu'on fait : quand vous regardez l'un des terminaux les plus importants et modernes de France, Delta 3 à Dourges dans le Pas-de-Calais, quand vous regardez la manière dont il est configuré, vous avez un beau terminal en cul-de-sac qui a la particularité d'avoir des voies de chemin de fer et, de l'autre côté de la zone, une voie fluviale. Il n'y a pas ce qu'on appelle de gestion dynamique des nœuds ferroviaires, alors qu'on a des expériences qui ont été faites dans le nord de l'Île-de-France et qui marchent très bien, mais on ne fait rien.

Entre parenthèses, quand on a construit cela, on avait un client important, les verreries d'Arques, qui était intéressé par ce port, et on s'est rendu compte qu'un pont était trop bas, donc on pouvait faire le chemin dans un sens mais pas dans l'autre. Il y avait un problème avec les barges selon qu'elles étaient chargées ou pas.

Vous avez ensuite un beau faisceau de manœuvres qui est assez important, et ensuite vous vous connectez sur la voie en faisant des détours. Quand vous regardez ce plan, vous voyez que pour rentrer un train, le mettre en place, le décharger, il faut un temps fou.



Illustration 1 : Delta 3 (Source : [http://www.delta-3.com/uploads/espace\\_presse/fr/file\\_pdf\\_](http://www.delta-3.com/uploads/espace_presse/fr/file_pdf_))

Quand vous regardez cet investissement, cela n'a rien à voir avec un outil compétitif, au sens efficace, au sens où on peut faire beaucoup de manutentions de boîtes et sur lesquelles on perdrait peu de temps pour transférer de la route vers le rail.

Le moindre transfert coûte énormément en temps et donc en argent aussi. Du coup, on a des terminaux qui sont suréquipés. Vous avez des équipements de manutention qui sont très importants, alors que vous avez une immobilisation des trains qui est relativement longue.

Vous avez des coûts de manutention que vous finissez par subventionner. On fait ce qu'on appelle les subventions du « coût de pince ». On n'est pas les seuls à faire cela, mais il n'empêche que c'est stupide, si on pouvait avoir des chantiers plus efficaces. Il y a deux choses qui me choquent : c'est très compliqué et sous-productif. Pourquoi ne fait-on jamais de chantiers en pleine ligne comme pour une gare de voyageurs, tout simplement ?

On pourrait faire des trains complets directement depuis le quai d'un port. Non, on fait des centres de transport combiné un peu plus loin. On fait une voie unique qui fait 4 ou 5 km de long ou plus. Quand vous la parcourez à 30 km/h, on met quand même pas mal de temps. Et vous avez à nouveau des voies, des portiques, etc. On met un temps fou pour décharger et pour envoyer un train de conteneurs.

Et quand on a simulé son fonctionnement, on s'est rendu compte que les objectifs qui étaient assignés au système étaient irréalistes. Donc on allait perdre des clients et de l'argent à la fois, c'est quand même un peu le comble.

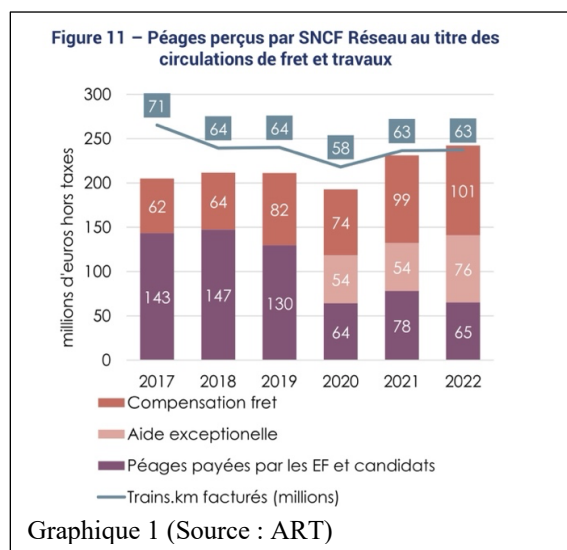
On a donc un système qui n'est pas très efficace. En même temps, on avait des réserves sur le papier. Les travaux de l'Autorité de régulation montrent l'intensité d'utilisation du réseau.

Sur l'ensemble du réseau ferré national, vous avez 9 600 trains par km de voie en moyenne. Cela fait en gros 26 trains par jour, ce n'est pas beaucoup. On a une intensité d'utilisation du réseau qui est relativement faible. Alors évidemment, il y a des différences énormes, on va dire que cela varie du simple au double, mais quand même.

On ne peut pas dire qu'il n'y a pas de place sur le réseau, il y a de la place. Encore faut-il être capable de le gérer. C'est un enjeu majeur.

Un autre point m'a frappé, c'est que l'on parle beaucoup du coût des infrastructures ferroviaires, donc des péages. En réalité, vous vous rendez compte qu'après les différentes mesures qui ont été prises, les recettes totales

hors-taxes des péages pour le fret et les travaux ne représentent que 65 millions d'euros, effectivement payés par les entreprises ferroviaires, le reste étant composé d'aides



exceptionnelles et de compensations. Donc quand on dit que les péages sont extrêmement lourds et chers pour les entreprises, il ne faut pas exagérer. 65 millions d'euros pour faire circuler les trains de fret, ce n'est pas une somme insupportable.

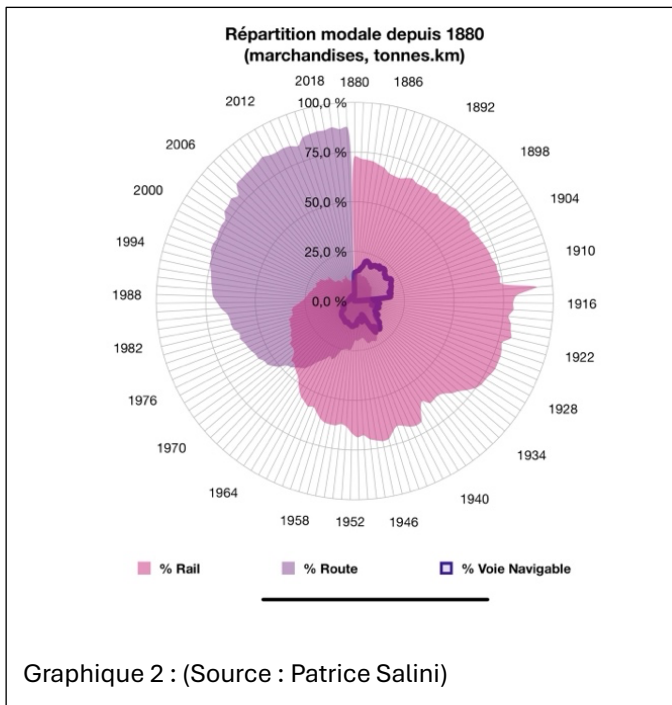
On a tendance à exagérer, ceci dit vous les entendrez. Si c'était zéro million, ils seraient tous contents. C'est exactement comme s'ils nous disaient : « *On ne veut plus payer le péage routier, on veut avoir une essence complètement détaxée, etc.* »

En fait, quand on regarde les choses depuis 1880, on se rend compte qu'il y a vraiment deux périodes. Il y a une période, c'est le royaume du rail, clairement. On voit qu'on est aux alentours de 75 % de part de marché pratiquement jusqu'aux années 1950.

Ensuite, cela s'édulcore gentiment. Puis, il y a un point de rupture à la fin des années 1960, mais plus encore dans les années 1970, où la route prend une part de marché importante. Ce qui est intéressant, c'est que la voie d'eau baisse aussi à partir de ces années-là, alors que vous avez un maintien à peu près stable de la voie d'eau de 1880 à, en gros, 1960.

Ce basculement dans cette période se traduit donc par une explosion de la part de marché du transport routier, qui devient complètement prédominant, mais c'est un mouvement qui prend naissance à la fin des années 1960 et au

début des années 1970 et qui, paradoxalement, pour les gens, intervient au moment où le prix du pétrole explose et où il y a une situation de crise économique.



Alors, la réaction spontanée, c'est de se dire que c'est quand même bizarre, sauf que l'économie à ce moment-là change radicalement, je vais donc revenir un petit peu là-dessus.

Cela, c'est la même chose, mais en courbes avec les différents modes de transport : la voie d'eau, elle, atteint son maximum, son pic dans les années 1970, et puis vous avez cette courbe qui s'infléchit à partir des années 1970, qui décroît de manière quasiment régulière depuis pour le rail et qui explose, de manière irrégulière aussi, mais qui explose quand même pour la route.

Ce qu'il faut savoir, c'est que les données routières ont été plusieurs fois modifiées. J'ai réalisé une rétopolation des données en fonction de ce que je savais, mais il faut savoir que, à un moment donné, par exemple à la fin des années 1980 et au début des années 1990, on a dit : « Bof, le transport routier doit être supérieur d'environ 25 ou 30 % à ce qu'on mesure, donc il faut changer la façon de le mesurer. » Mais on n'a changé aucun calcul économique qu'on faisait depuis 20 ou 30 ans et on a continué à faire comme si de rien n'était. On a changé le niveau du transport routier et donc les parts modales, mais cela n'a changé aucun calcul, aucun projet d'investissement. Il n'a pas

été question de mettre en cause ce à quoi on avait pensé dans le passé.

Dans la période récente, quand vous regardez le transport ferroviaire qui s'écroule, si je peux dire, il baisse de manière régulière, quelle que soit la nature de ce trafic. Il se stabilise en gros dans les années 2010 mais, sur la période 1980-2010, on a une baisse à peu près régulière qui est accentuée pour le trafic national, le trafic international fléchissant seulement dans les années 2000.

Alors on peut discuter à perte de vue sur l'origine de tout cela, on y reviendra tout à l'heure.

Une donnée m'a beaucoup interrogé : Comment se fait-il que le transport combiné, qui était le transport qui explosait pratiquement depuis les années 1960 et qu'on arrivait à développer à coups de politiques diverses et variées, avec des politiques d'investissement, des subventions, des politiques d'aides ponctuelles régionales, etc. (je me rappelle du triangle Pau-Dax-Hendaye, qu'on a subventionné un moment, puis ensuite on a

dit : « On va faire autrement, on va subventionner des investissements, des terminaux, etc. »), s'écroule soudainement au début des années 2000 ?

On a réussi à augmenter de manière assez nette le trafic, puisqu'il a à peu près doublé entre le milieu des années 1980 et la fin des années 1990. Et puis tout d'un coup, tout cela s'écroule.

On a un trou d'air terrible jusqu'au milieu des années 2000. Quand vous interrogez les gens, on vous dit que c'est parce que la qualité s'est détériorée. Les clients n'ont plus confiance, ils ne remettent plus leur fret, le combiné n'est plus compétitif parce qu'ils ne peuvent plus garantir le service.



Graphique 3 (Source : SDES et divers)

C'est ce qu'on a raconté. Vous savez, la qualité, cela ne se mesure pas bien. Si on ne fait pas partir un train, le train n'est jamais arrivé en retard. C'est plus simple, sur le plan statistique, de planter le train avant qu'il n'arrive en retard. Il n'est pas parti !

Les trains perdus, c'est plus compliqué. Il n'y a pas de statistiques précises non plus là-dessus. Il s'est passé plein de choses pendant cette période-là. Les travaux sur les voies, aussi, ont pu gêner. C'est ce que les gens qui font circuler les trains mettaient en avant pour les clients. En tout cas, on a eu quelque chose de terrible qui s'est passé, puisqu'on est passé d'à peu près 15 milliards de tonnes-kilomètre à moins de 8, alors que c'est une période où les trafics globaux (tous modes) continuaient à progresser.

Là, on est en période de reprise. La question, c'est : est-ce que c'est durable, est-ce que ce n'est pas durable, et à quel coût ?

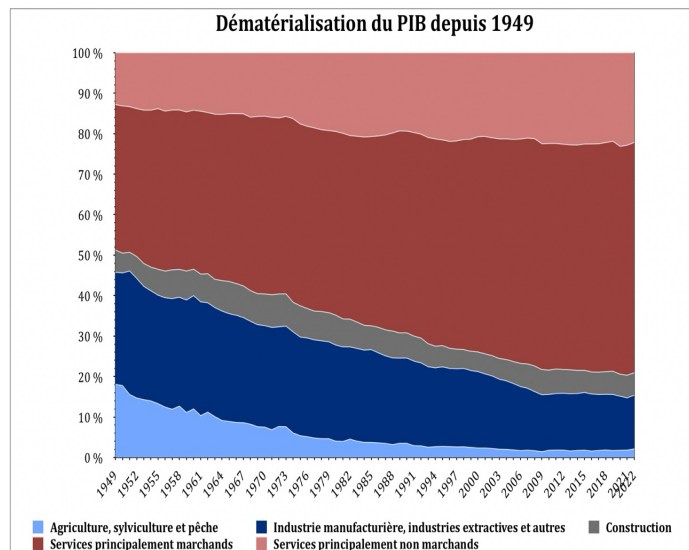
Encore faut-il que cela soit soutenable, cette affaire. C'est une vraie question. J'attire l'attention sur l'ampleur du trou, de la montagne russe, quand même. Autre chose aussi, le groupe ferroviaire nous vend en permanence Modalohr pour ce qu'ils appellent de différentes manières, mais on emploie surtout le terme de ferroutage. C'est un truc bizarre qui remonte aux années 1950. Sur une longue période et au niveau mondial, le transport de semi-remorques est un mode qui baisse en proportion et en valeur absolue.

Mais nous, on est plus malins que les autres, donc on a développé une technologie pour transporter de préférence des semi-remorques. Le handicap de ce mode est qu'il coûte plus cher que de transporter des caisses mobiles, parce qu'il faut des chantiers spéciaux qui prennent pas mal de place au sol. Vous voyez, on arrive à développer un petit peu le transport de semi-remorques, mais cela reste tout à fait minoritaire par rapport aux caisses mobiles et aux conteneurs. A-t-on a raison de faire de cela une stratégie majeure dans un pays comme la France, où il y a énormément de trafic de transit et de

trafic traditionnel, qui ne demande qu'à être mis en caisses mobiles ?

Pourquoi utiliser une technologie plus chère, alors que le segment du transport combiné dans le volume de transport ferroviaire en tonne-kilomètre représente, d'après l'ART (Autorité de

## Composition du PIB



Graphique 4 (Sources : ART et SDES)

régulation du transport), 40,5 % en 2022 ?

Le transport combiné est quand même un enjeu majeur, c'est déjà 40 % du volume transporté en tonne-kilomètre sur le réseau national. En même temps, vous pouvez voir que depuis 1980, le wagon isolé se réduit comme peau de chagrin. Vous voyez que le transport conventionnel, en termes de part de marché, baisse de plus en plus.

Les circulations fret sur le réseau national sont extrêmement peu développées. Le trafic est très concentré. Les cartes de débit ressemblent étonnamment aux cartes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Vous avez encore la ligne qui longe la frontière belgo-luxembourgeoise, qui était la ligne des sidérurgistes. C'est la ligne qui reliait le bassin du Nord au bassin lorrain.

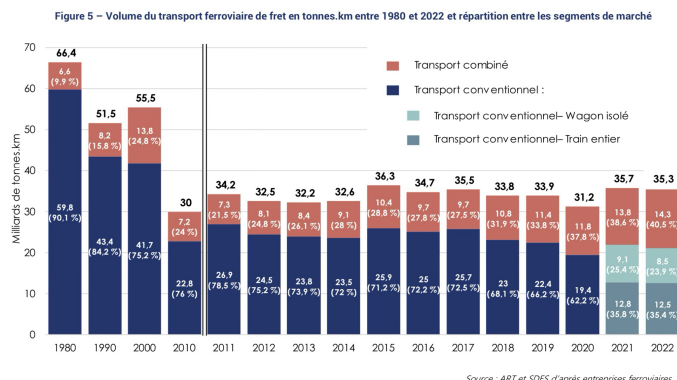
On a toujours un nombre important de circulations sur cet axe. Vous avez ces deux grands axes vers le sud, le reste, c'est vide. C'est très vide. Donc là aussi, c'est une question qu'on doit se poser.

Qu'est-ce qui s'est passé de très important pendant la période récente ?

Le premier phénomène important qu'on a vécu depuis le milieu des années 1970, avec le choc pétrolier, etc., c'est la dématérialisation de

Et les cheminots avaient du mal, non pas à s'en rendre compte, parce qu'ils voyaient bien que les clients n'étaient plus les mêmes, mais à prendre conscience de l'ampleur de cette mutation, non pas dans l'immédiat car cela, ils le constataient facilement, mais à moyen terme, et à comprendre que ce processus allait être durable. On changeait de monde.

## Structure du marché SNCF



Graphique 5 (Source : Patrice Salini d'après les données de l'INSEE)

l'économie, qui est aussi une dématérialisation d'une partie des transports. Qu'est-ce qu'il se passe ?

Chocs pétroliers, baisse des grands pondéreux, on se dit qu'on va produire autrement. On développe la sidérurgie sur l'eau, ce qui se traduit par la suppression du transport de charbon vers les installations sidérurgiques et on supprime aussi le transport des minerais, qui viennent dorénavant par mer.

Vous retirez, en quelques années, un trafic pondéreux qui faisait la richesse des réseaux ferroviaires. Nous, mais pas forcément nos voisins : quand on compare les pays, quand on a une sidérurgie sur l'eau fonctionnant à l'énergie nucléaire, ce n'est pas la même chose qu'une énergie installée à l'intérieur des pays, fonctionnant avec du charbon. Cela fait une différence majeure en termes de transport.

On a fait la même chose aussi pour les cimenteries qu'on a reconditionnées complètement, etc. On a restructuré l'industrie assez rapidement. Tout cela a un impact fort sur la matérialité de la production transportable en France.

Le deuxième phénomène, c'est la mondialisation. Quand vous mondialisez, vous avez des délocalisations, des importations sur des produits que vous n'importiez pas autrefois, notamment des produits manufacturés, ce qui signifie que vous avez moins d'échanges interindustriels sur votre sol. Pour fabriquer une boîte de conserve, on ne va pas mobiliser nos stocks de fer blanc, on va directement importer de la tôle.

Tout cela passait par un port hollandais ou un port espagnol aujourd'hui. On a eu aussi, parallèlement, une massification du transport maritime. Je ne voudrais

pas reprendre l'histoire, mais quand j'ai commencé à bosser, on avait des porte-conteneurs qui devaient faire 4 à 500 boîtes, aujourd'hui on a des porte-conteneurs à plus de 20 000.

C'est un changement radical. Or, on ne l'a pas anticipé du tout sur le plan de l'offre ferroviaire, ni quantitativement ni techniquement. C'est-à-dire que rien n'est plus simple que de faire des trains complets au départ sous-portique. On a préféré faire des petites navettes, au risque de compliquer les choses.

Enfin, la vitesse augmente de manière majeure dans tous les domaines du transport de marchandises.

Et puis il y a l'allégement de certains produits. Je ne vais pas vous faire l'injure de comparer la machine à laver de votre grand-mère avec celle que vous avez actuellement, mais elle ne pèse pas du tout le même poids. On a un transport beaucoup plus léger et beaucoup plus d'emballage, et les produits ont tendance à se promener soit en pièces détachées, en composants, soit en produits finis, à l'intérieur d'un espace plus large avec des unités de production qui sont souvent concentrées dans un

ou deux pays en Europe et non plus sur une base industrielle nationale.

Vous avez la machine à laver qui va venir, par exemple, de Pologne. Ce n'est pas la même chose que la machine à laver fabriquée dans une usine française, ce n'est pas la même logique. Tout cela va favoriser un transport plus parcellisé, qui existe aussi du point de vue de la demande, c'est-à-dire qu'on a compris qu'on était capable de fabriquer une logistique à la demande. On a à la fois une parcellisation et une demande d'immédiateté.

Vous voyez, en 1949, on a à peu près la moitié du produit intérieur brut (PIB) qui est constitué de produits physiques, de l'agricole, de l'industriel et des matériaux de construction qui se baladent.

Aujourd'hui, on est entre 20 et 25 %. Ce phénomène, c'est aussi la dématérialisation, car la valeur du PIB n'indique pas ce qui est transportable dans ce qu'on produit. À ces indicateurs, il faut bien évidemment rajouter le commerce international. On ne se contente pas de transporter ce qu'on produit, on transporte aussi ce qu'on importe. Mais cela ne change pas grand-chose au total.

En outre, les pays outre-mer représentent une part croissante dans nos importations des produits consommés en France.

Le fait que ce soit un transport vers l'Allemagne ou vers la Bretagne, cela ne change pas grand-chose. Ce qui change, c'est quand cela arrive des USA ou de Chine. Là, cela se polarise et on a une logique de flux différente.

Le paradoxe, c'est que c'est au train de se concentrer justement sur les pôles et qu'on n'est pas capable de les aborder convenablement.

Alors, du côté des stratégies, on a des objectifs officiels, je ne vais pas revenir là-dessus, on parle de doublement du ferroviaire, j'ai même entendu parler de triplement, etc.

Actuellement, les objectifs en termes de CO<sub>2</sub> s'appliquent quand même à des masses différentes suivant qu'il s'agisse de voitures ou de camions. Les camions ne représentent pas grand-chose par rapport aux automobiles.

On a des marges de manœuvre, mais des marges de manœuvre minimales, en fait, parce que sur 33 milliards de véhicules-kilomètre parcouru sur le sol national par des poids lourds, il y en a 22

par des poids lourds français et 11 par des poids lourds étrangers.

Les poids lourds étrangers sont soit des gens qui transitent, soit des gens qui font de l'import ou de l'export. Quand on dit que c'est simple, il faut savoir que l'on n'est pas seul pour mettre en place une politique globale.

Cela m'amène à poser la question : comment on fait ?

Quel est l'objectif affiché ? L'objectif affiché ne sert pas à grand-chose. Parce qu'aujourd'hui, doubler la part du rail, cela a un impact minimum, c'est 10 % du trafic. Donc 10 % du trafic, ce n'est rien par rapport à l'impression que l'on donne quand on dit que l'on va doubler...

C'est un défi de taille ; pour obtenir cela, il faudrait approximativement créer 1 500 nouvelles liaisons quotidiennes à 500 km sur le sol français. Or, on n'est pas capable sur certaines lignes de passer à un sillon de plus...

Cet enjeu-là coûte de l'argent en termes d'innovation et aussi en termes d'infrastructure ou de gestion d'infrastructure. Cela ne se fait pas comme cela.

Le problème, ce ne sont pas les routiers. Si on mettait le rail gratuit, cela ne changerait rien.

On n'est pas capable de transporter. Il n'y a pas d'offre. Je reviens à mon idée première, s'il n'y a pas d'offre. Donc, si on veut remplacer le fret routier en partie par du ferroviaire, il faut donner une réponse en termes de capacité.

Quand on nous dit : « *Le transport ferroviaire, c'est un transport de masse* », je dis que ce n'est pas vrai.

Faites un calcul simple, demandez à des cheminots combien on est capable de faire passer d'équivalents poids lourds en une heure sur une voie normale, non pas une voie de banlieue parisienne avec des RER dessus, une voie normale de chemin de fer.

Vous allez trouver quelques trains remplis, soit environ 40 à 45 wagons. Puis, regardez combien vous pouvez faire passer de camions sur une seule voie d'autoroute dans la même zone.

Vous allez voir que, d'un côté, vous avez un transport qui est presque modeste et, de l'autre côté, vous avez un transport massif et qui, de plus, a un avantage, c'est qu'il n'a pas de rupture de charge pour commencer à transporter.

On doit absolument intégrer ce point de vue si on veut changer les choses. Pour être compétitif en coût, j'ai intérêt à être meilleur marché que l'autre si je veux lui prendre du fret. Ceci dit, on sait le faire aujourd'hui.

Actuellement, par exemple, si vous faites Lyon-Turin, même avec la ligne actuelle qui n'est pas une belle ligne, c'est moins cher de le faire par train que par camion.

Les péages routiers sont à une telle hauteur que, honnêtement, il vaudrait mieux prendre le train. Ceci dit, on n'est pas capable de vous donner un sillonnage alors qu'il y a encore de la capacité. C'est un vrai problème.

En fréquence, regardez les heures. À une époque, j'avais demandé aux gens qui avaient fait l'enquête transport de regarder ce qu'on avait comme horaires de départ des différents endroits. On arrive à une belle courbe avec des concentrations sur certains horaires. Comme par hasard, c'est tout, sauf les horaires auxquels on veut des trains. Il y a une inadéquation entre les horaires de la demande et ceux de l'offre. Comment on fait ? Là aussi, vous avez un handicap qu'il faut combler d'une manière ou d'une autre.

Il faut trouver le moyen d'offrir, y compris en journée, des trains.

Il y a également la qualité, la fiabilité, mais c'est vrai que des gens qui perdent des wagons, c'est assez désagréable, surtout quand on ne sait plus où ils sont.

Tandis qu'avec le camion, vous avez toujours le chauffeur qui dit : « Oh, je suis planté à tel endroit. » La différence fondamentale sur la question de la qualité, ce n'est pas tant le retard que de savoir où est votre chargement. C'est essentiel. Si vous n'êtes pas capable de savoir où se trouve ce que vous transportez, vous perdez forcément des clients.

Il faut qu'on arrive à faire une rupture significative, à la fois dans la gestion globale du réseau et dans l'offre du combiné.

Il y a des gens qui travaillent là-dessus, qui font des propositions, alors là, on va vous faire plaisir, on va avancer d'un seul coup très longuement.

J'avais, il y a quelques années, fait une étude d'un axe dédié, en essayant de simuler, en fonction de la demande réelle, ce qui se passait entre Lille et la frontière espagnole. J'avais imaginé la mise en place de 8 gares, 8 terminaux.

J'ai regardé, en 2006-2007, comment cela pouvait se passer en fonction de la demande et j'ai étudié ce qu'il se passait dans un certain rayon autour de ces terminaux. À l'époque, on avait encore des statistiques un peu plus fiables que maintenant, donc j'avais pu faire ce travail.

Sur cet axe, on avait 40 % de trafic international, 30 % de transit et 30 % de transport intérieur. Donc vous voyez bien que lorsque vous vous intéressez uniquement au transport intérieur, vous passez à côté de votre objectif de prendre une part importante du marché de fret.

On a refait cette simulation avec différents systèmes qui existent actuellement sur le marché et qui permettent de transporter d'un seul coup sur un train un certain nombre de semi-remorques.

Actuellement, il y a des choses qui existent, comme Modalohr ou Cargobeamer, et des techniques qui n'existent pas. Ce qui est intéressant, c'est que les uns et les autres se sont posés des questions sur la commodité des chargements et des déchargements, et sur la nature des wagons et des circulations.

Les gens de RsR Cargo<sup>1</sup> se sont dit : si on fait de la motorisation répartie, on va gagner les 90 tonnes des locomotives qui ne nous servent pas. Comme cela adhère très bien, on améliore la montée des côtes... En plus, on peut couper les trains et les convois peuvent continuer à circuler. Le jour où il y aura des automatismes, on pourra faire beaucoup mieux.

L'idée de RsR Cargo, c'est aussi d'inventer des systèmes de chargement / déchargement rapides pour perdre le moins de temps possible, si on veut que les trains puissent s'arrêter.

Parce que, encore une fois, le modèle actuel de transport combiné, c'est de faire 1 000 km d'un coup, de préférence la nuit pour ne pas gêner les voyageurs. Dès lors, dans ces conditions, on peut mettre le temps qu'on veut pour charger et décharger, puisqu'on ne fait pas 50 trains. Dans ce modèle, l'offre est faible. C'est un système qui n'est pas efficace mais qui ne pose pas de

---

<sup>1</sup> <https://rsr-cargo.com/>

problème majeur, qui de fait est cohérent avec le fait qu'on ne s'arrête pas souvent.

Par contre, si vous vous arrêtez tous les 300 km et si, à chaque fois, vous mettez une heure pour charger et décharger, votre transport n'est plus du tout compétitif. Donc, des gens de RsR Cargo ont inventé des systèmes de chargement / déchargement automatiques sur coussin d'air. Cela veut dire qu'il faut des wagons différents, etc.

On arrive avec ce type d'innovation à avoir potentiellement 72 trains par heure sur une voie, alors qu'avec un Modalohr on est à 16 trains par terminal.

Dans ce cas, on peut toujours démultiplier les terminaux.

Si on veut faire de la masse, il faut soit massifier la capacité de traitement des terminaux, soit démultiplier les terminaux. Il n'y a pas d'autre solution. Alors après, il y a la gestion du désordre autour des terminaux, parce que le trafic des semi-remorques est très important.

Il faut de la place, il faut des systèmes de régulation, il faut utiliser beaucoup d'électronique, etc. Mais c'est avec des projets de cet ordre-là qu'on peut effectivement prendre des parts de marché significatives, sinon c'est raconter des plaisanteries aux gens.

Actuellement, comme le disait un responsable de transport combiné européen, ce qu'on gagne en une année, c'est à peine le taux de croissance du transport routier dans cette même année. Donc, on n'arrive pas à vraiment mordre des parts de marché. Il faut absolument trouver une solution pour avoir des transferts potentiels de masse.

On avait essayé de mesurer si c'était potentiellement possible, sur un axe comme cela, d'arriver à pratiquement 30 000 manutentions par jour.

Aujourd'hui, dire cela, cela fait peur à tout le monde. Pourtant, c'est à cette condition qu'on pourrait arriver à prendre une part de marché significative sur ce genre d'axe, c'est à ce niveau qu'on peut effectivement faire des transferts.

Donc cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'il faut investir en infrastructures dédiées, là où c'est possible, utiliser les infrastructures qui ne servent à rien, là où c'est possible. Il faut aussi les faire grimper en termes de normes environnementales, il faudra sûrement protéger

les voies, les insonoriser, en enterrer un certain nombre, etc.

Mais c'est aussi investir en chantiers automatiques, c'est aussi mettre beaucoup d'argent dans la numérisation, etc. Ce ne sont pas des affaires à quelques milliards, ce sont des affaires à quelques dizaines de milliards.

C'est-à-dire que les objectifs qu'on affiche, ils n'ont de sens que si on met des dizaines de milliards en face. La dernière chose que je peux dire pour conclure, c'est qu'on a des projets qui coûtent déjà des dizaines de milliards mais qui ne servent à rien, exemple Lyon-Turin. Cela coûte à peu près 25 milliards et cela ne sert à rien. Si vous faites Lyon-Turin avec une motorisation répartie, vous faites passer un nombre de trains très important sans avoir besoin de mettre trois locomotives par train.

Si on arrive à se mettre d'accord avec les Italiens pour mettre des cantons non fixes, vous imaginez le débit qu'on peut avoir. Si vous n'avez pas de motorisation répartie, les pentes posent d'importants problèmes, cela complique sérieusement les circulations, cela coûte cher, cela oblige à faire des mouvements de locomotives. J'avais calculé que le simple fait d'être obligé de couper les trains à Modane et de rajouter une locomotive ou deux, cela prend un temps fou et coûte extrêmement cher.

Les critères de coût, parfois, il faut quand même les prendre en compte avant de faire n'importe quoi.



## DÉBATS

**Georges Ribeill** (Historien) : La SNCF a mis beaucoup d'argent, des millions dans Commuter. En 1984, à la SNCF, débarque Patrice Bernard de X-Télécoms, qui apporte ses connaissances en télécoms et informatique, et qui annonce : « Votre signalisation à base de signaux fixes et de circuits de voie ("le canton fixe"), tout ça, c'est ringard. » La SNCF connaît alors deux années noires : en 1985, Flaujac, 31 morts ; Argenton-sur-Creuse, 43 morts, puis, en 1988, gare de Lyon, 56 morts, sont les plus importants. Pour la SNCF, il est donc temps de faire la révolution de la sécurité que projette Bernard, avec des trains



circulant sous contrôle de satellites, de balises et de télécoms, sans risque de collision (avec "des cantons mobiles et déformables" pour représenter une circulation). Dans dix ans, on parie donc sur Astrée (automatisation du suivi en temps réel) qui sera alors en place, et les trains circulant de bout en bout guidés par des satellites ! C'était en 1988. L'inertie du système en place, technique, matérielle et humaine, a eu raison de cette utopie, qui aujourd'hui s'appelle ERTMS et qui peine encore à se généraliser... Commuter, autre gros projet, a sombré dans un fiasco total. On n'en a plus parlé. Personne n'a osé calculer son coût !

Je reviens juste en arrière, sur l'année historique 1974, dans les armoires du PC de Dijon : on garde comme un précieux trophée le graphique des circulations réelles d'une nuit de juillet 1974, une nuit record où les trains voyageurs et marchandises défilent à 5 minutes d'intervalle en batteries. Tous à la même vitesse, 120 kilomètres à l'heure. À partir du moment où les trains de voyageurs voudront rouler à 140 km/h, cela va compliquer les choses. Car c'est très compliqué, je l'ai évoqué à plusieurs reprises, de gérer des mobiles qui roulent à des vitesses différentes, avec des débits différents, c'est-à-dire occupant des sillons non parallèles sur le graphique de circulation.

**Julien Troccaz** (Secrétaire fédéral SUD-Rail) : Merci pour cette présentation, c'était vraiment intéressant. Je ne sais pas comment Ferinter, notre association, peut aller plus loin. Nous, à SUD-Rail, on se considère en légitime défense aujourd'hui sur le fret SNCF par rapport à la crise écologique, évidemment, avec les voitures et les camions, avec les camions du parc français et ceux des parcs étrangers. Je voulais juste dire deux ou trois choses sur l'analyse de la fédération SUD-Rail. On pense que le fret ferroviaire n'a jamais été juste une activité de transport et il n'a jamais été intégré dans une vision plus globale intégrant l'aménagement du territoire, la vision logistique et la géographie industrielle. Je n'ai pas connu tous les anciens patrons dont vous parlez...

**Patrice Salini** (Économiste des transports) : Non pas jamais, au début du chemin de fer, cela a été conçu de cette manière globale.

**Julien Troccaz** : Je suis d'accord et je m'enrichis beaucoup aujourd'hui, mais moi, je n'ai pas les mêmes références. Elles sont un peu plus récentes ! Quand je suis arrivé à la SNCF, je sentais dans les réunions que le fret, ce n'était pas clinquant, ce n'était pas *business*, ce n'était pas très bien. Vous savez, dans le corps social cheminot, ce sont des agents, des cheminots et

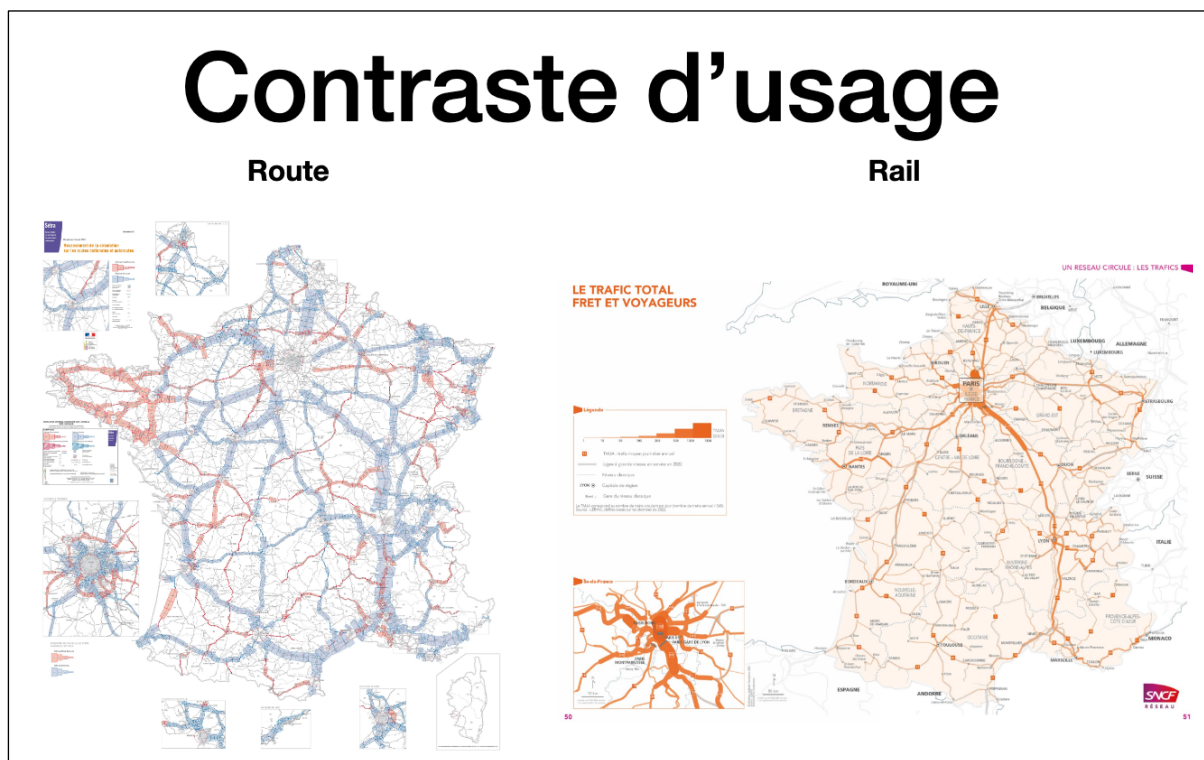
des cheminotes, et moi, je reprends ce qu'a dit Marc Ferracci (ministre de l'Industrie), qui n'est pas vraiment le bras droit de SUD-Rail : « Ce sont les salariés du fret qui ont connu le plus de réorganisations et de restructurations dans le pays en leur faisant croire que, avec ces plans, cela allait relancer le fret. »

Vous avez parlé du transport combiné et du wagon isolé ce matin, nous, à SUD-Rail, on dit que, même sur les très courtes distances aussi, cela peut être rentable et compétitif. On parlait, ce matin, des PME-PMI, mais en regardant la carte que vous nous avez montrée, on voit, que, aujourd'hui, en termes ferroviaires, il n'y a rien !

**Patrice Salini** : Au début, je vous ai montré la carte routière et la carte ferroviaire. C'est impressionnant de voir les deux côte à côte.

disent : « Ça nous déstabilise. » On a quand même, dans cette période, une décision politique qui est catastrophique. Je finirai vraiment là-dessus, nous, on revendique, on assume, on pense qu'on est en urgence écologique et on pense que les lois du marché ne pourront pas sauver le fret ferroviaire. Cela implique de sortir d'une manière temporaire le fret ferroviaire de cette logique, comme ça a été fait pendant le Covid.

**Patricia Roches** (Présidente de l'Association des amis du viaduc de Garabit et maire de Coren-les-Eaux) : J'avais juste une question, j'ai eu la chance, il y a quelque temps, de visiter le port de Sète, dont Jean-Claude Gaysot était le président jusqu'à encore l'année dernière. Ils ont une stratégie d'investissement de plusieurs millions d'euros, peut-être jusqu'à 20 millions, je voulais avoir votre avis sur cet investissement.



**Julien Troccaz** : La très courte distance, le wagon isolé, si on fait des navettes régulières pour avoir une offre régulière, tu as, tous les jours, la possibilité de mettre des marchandises sur un train, cela devient intéressant, comme l'a montré une expertise du CCE réalisée en 2010. Je ne peux pas ne pas évoquer la mise en place de la « discontinuité du fret SNCF » aujourd'hui. On parle de la liquidation de Fret SNCF, même le patron de la DB Cargo dit : « De toute façon, cette décision va déstabiliser complètement le secteur ferroviaire, y a une perte de confiance... » ArcelorMittal ne fait pas que du combiné, ils

**Patrice Salini** : On construit des trucs sous-productifs. Évidemment, on arrivera à faire des trains, mais combien ? À 20 millions l'investissement, je trouve ça un peu délirant. Le problème, c'est qu'on ne fait jamais les choses de manière efficace. On prend un bout de terrain qui, de mémoire, est triangulaire et on met des voies ferrées sur ce terrain triangulaire, qui en plus n'est pas plan !

Ça me fait penser à Mouguerre, le centre européen de fret, qui est construit sur une zone marécageuse. Des amis ont bossé sur Mouguerre,

il y a vingt ou trente ans, ils disaient : « De toute façon, ce terrain, il est pourri et spongieux. » Je pense qu'il n'est pas devenu sec et non spongieux depuis ou alors, on a injecté des tonnes de béton !

**Patricia Roches** : Il y a quand même un problème de foncier. Il n'y a plus de place.

**Patrice Salini** : Non, mais les mêmes me disaient : « Autant qu'on s'installe de l'autre côté, en Espagne, ça sera moins cher et ça sera plus efficace. » Parce que, en Espagne, il y avait de la place.

**Luc Humbertjean** (Cadre honoraire SNCF) : Je voulais revenir sur un problème, celui de la saturation des graphiques de circulation, les problèmes de sillons. Il s'avère qu'actuellement, pour le fret, la majorité des trains de fret ont des sillons de dernière minute. Compte tenu des travaux, notamment, les travaux perturbent énormément la circulation des trains de fret, et également des trains de voyageurs. Mais le fait d'avoir une proportion si importante de sillons de dernière minute, c'est significatif de la place du fret ! Cela signifie qu'il est pratiquement impossible, maintenant, de tracer un train de fret sans faire des garages, sans faire des manœuvres... Une deuxième remarque que je voulais faire à propos du Lyon-Turin. Si tant est qu'on a les lignes d'accès qui sont réalisées, le Lyon-Turin, quand même, se caractérisera par une rampe beaucoup moins forte que la ligne actuelle. Donc on n'aura pas la nécessité d'avoir plusieurs engins de traction.

**Patrice Salini** : Mais, encore une fois, qu'est-ce qui nous empêche de faire de la motorisation répartie ? On va dépenser 25 milliards parce qu'on n'est pas foutu de dire : « On peut faire autrement. » C'est ça que je trouve délirant. Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire telle ou telle infrastructure. Je ne dis même pas ça. Je dis, avant de la faire, il faut se poser la question de savoir comment on peut faire pour résoudre un problème donné. On ne réfléchit jamais comme ça. Vous avez des mecs qui ont des stocks de projets, et on attend l'opportunité pour les vendre aux élus qui disent : « Chouette, j'ai un projet où mettre mon nom dessus. »

**Luc Humbertjean** : Ce n'est pas un projet de matériel, c'est un projet d'infrastructure.

**Patrice Salini** : C'est un projet d'infrastructure, ce n'est pas un projet de résolution de problème. Et tous les élus qui sont pour, je vois très bien leur logique.

**Luc Humbertjean** : Dernière question, qu'est-ce que vous pensez de la hausse du poids limite et de la longueur limite des véhicules routiers ?

**Patrice Salini** : Je vais répondre d'abord sur la discontinuité. La discontinuité, ce qui me choque profondément dans cette histoire, c'est que le jour où on a créé la nouvelle compagnie Fret SNCF qui, d'ailleurs, s'est installée, comme un coucou, dans une ancienne compagnie qui s'appelait déjà Fret SNCF et qui était dormante, on savait qu'elle n'était pas viable financièrement. Un tel déséquilibre de bilan n'est pas tenable. Normalement, on avait droit au dépôt de bilan. Or, qu'est-ce qu'on a fait ? On a laissé cette compagnie s'endetter pendant des années pour compenser des déficits. Après, on attend gentiment de se faire remonter les bretelles par la Commission européenne et on fait les étonnés. Moi, c'est un truc qui ne passe pas. Il y a une responsabilité politique de fond, des gens qui ont fait un montage qui n'a pas de sens. Ce n'est pas la première fois que ça arrive, mais bon. Alors, après, la solution consiste en quoi ? Je vire tout le transport rentable de la SNCF et je maintiens à Fret SNCF le trafic qui m'utilise le plus de personnel, pour pas avoir d'ennuis avec les salariés. C'est comme ça que je l'ai interprété. Si je faisais l'inverse, je vire le wagon isolé parce qu'on perd de l'argent et je ne garde que le combiné, immédiatement après, vous avez une grève générale parce que le personnel travaille majoritairement sur le wagon isolé. Donc c'est purement tactique et économiquement débile. Donc, débile politiquement, débile économiquement et strictement tactique socialement. Ça fait un résultat qui est catastrophique. Je ne sais pas comment Fret SNCF va s'en sortir. Moi, personnellement, je ne parierais pas sur le wagon isolé. Honnêtement, quand vous voyez un wagon tiré par une locomotive diesel, vous avez une consommation qui doit être trois fois celle d'un camion. Il faut arrêter de faire n'importe quoi. Autant faire rouler des conteneurs avec un camion jusqu'à un terminal. C'est quand même beaucoup plus simple, beaucoup plus efficace, moins polluant... Je voudrais savoir d'ailleurs quelle est la norme euro des locotracteurs de la SNCF. Non seulement ils paient moins cher le gazole que les autres mais, en plus, ils polluent plus. Il y a quand même un problème. Faut savoir aussi dire : « Maintenant, c'est l'Euro 6 pour tout le monde et puis c'est tout. » Donc là, il y a un vrai

problème. Je ne dis pas qu'il est simple à résoudre mais, maintenant, il faut trouver la solution ; je n'ai pas de solution miracle.

Sur le Lyon-Turin, je crois que vous en avez parlé ce matin. Encore une fois, commençons par réfléchir aux solutions techniques face à un problème... Mais avant, il faut reprendre cette histoire. On a bossé sur les accès au tunnel ; on a bossé sur le tunnel ; on a raboté le tunnel pour faire passer des gabarits plus importants ; on a quand même trouvé le moyen de bosser avec les Italiens puis, une fois qu'on a fini le boulot, chacun de son côté : ah, ça ne colle pas, on n'est pas en face. Maintenant, les Italiens disent : « Ah oui, mais attendez, on va changer les réglementations de sécurité, parce que nous sommes les responsables de la sécurité, donc on va changer les règles de passage dans le tunnel. » On a rajouté des contraintes en plus, donc on a diminué la capacité, après avoir fait un milliard de travaux. C'est de la folie, ça aussi. Donc, à un moment donné, cette gestion-là, elle envoie un message au fret ferroviaire d'une manière générale, qui est un message pitoyable. Alors, on peut essayer de défendre des projets, mais là, ce n'est pas normal.

Sur la question des poids lourds, c'est une affaire ancienne. J'ai bossé là-dessus, il y a plus de vingt ans. Qu'est-ce qu'on disait à l'époque ? On disait : « Faire des camions de grande longueur sur autoroute, ce n'est pas idiot, ça va diminuer le nombre de camions, ça va favoriser la fluidité du trafic et on va économiser pas mal d'énergie. » À condition de les concentrer sur des axes où ça passe, c'est-à-dire sur des voies autoroutières où il n'y a aucun problème de faire des 25 mètres et, honnêtement, on fait vraiment baisser les consommations d'énergie. Sur le plan sécuritaire, d'après ce que je peux savoir, les expériences menées en Europe, l'usage qu'on en fait aux États-Unis, l'usage qu'on en fait en Australie, ne montrent pas qu'il y a plus d'accidents, ni plus de gravité d'accidents. Maintenant, s'il y a des gens qui ont d'autres données, il faut les mettre sur la table, il faut les discuter. Je me rappelle bien ce débat, parce qu'on a eu simultanément ce débat-là et le débat sur les 44 tonnes. Je vous rappelle que, quand on a institué les 44 tonnes, les routiers étaient contre, parce qu'ils disaient : « On ne nous paiera pas les 4 tonnes supplémentaires », les cheminots étaient contre. Vous voyez le résultat, c'est qu'on a eu de toute façon le 44 tonnes, et ça n'a pas impacté la concurrence,

ça n'a rien à voir, les fluctuations des parts modales n'ont rien à voir avec les modifications des normes routières.

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) : On entend dire que le tonnage moyen par camion, c'est 15 à 20 tonnes par camion, donc est-ce que cela impacte le tonnage à l'essieu ?

**Patrice Salini** : Le tonnage à l'essieu va plutôt baisser. Si vous voulez, à partir du moment où vous mettez deux semi-remorques au lieu d'une pour 60 tonnes, vous n'augmentez sûrement pas le poids à l'essieu. De plus, on va plutôt avoir des camions surmotorisés que des camions moins motorisés, on va plutôt avoir des camions qui vont avoir largement plus de 400 chevaux, peut-être plus de 500 et, une fois que c'est lancé sur autoroute, ça consomme très peu. Le calcul a été fait par tous les constructeurs, c'est assez clair. On a des retours d'expérience des Scandinaves notamment, des Canadiens et des Américains, qui utilisent ce type de camion. Petite parenthèse, la pire des choses qu'on puisse souhaiter au chemin de fer, c'est de vouloir empêcher la productivité du concurrent. Mais, bon Dieu, que le chemin de fer sache faire de la productivité ! Le fond de l'affaire est là.

**Julien Troccaz** : Vous parlez des infrastructures, mais il y a aussi ce qu'on appelle, vous l'avez dit, la gestion de la circulation. Avant, on savait réguler à la SNCF, on avait des postes de régulation. Aujourd'hui, on ne sait plus réguler. Je vous alerte sur le fait qu'avec les commandes centralisées du réseau, les fameuses CCR, cela va affaiblir encore le fret, car il n'y a aucune intégration du fret, parce que, pour le fret, ce sont des installations locales, certaines même sont encore mécaniques, c'est-à-dire qu'il faut des agents qui soient à pied d'œuvre. Il y a vraiment un sujet sur la gestion de la circulation. Aujourd'hui, on n'est plus en capacité de réguler et de prendre, entre guillemets, des risques pour ajuster les mouvements des trains. Avant, il y avait des régulateurs, ils disaient : « Allez, on joue avec le train. » C'est fini aujourd'hui.

**Patrice Salini** : Cette question de la régulation, à mon avis, elle est essentielle. Le problème, c'est qu'il faut faire des choix technologiques, à un moment donné ; il faut savoir si on continue à s'amuser avec les cantons fixes. Si on avait mis le paquet sur l'ERTMS (*european rail traffic management system*), on n'en serait plus à se poser le problème de savoir à quel rythme on va

développer l'ERTMS 1, on serait en train de développer l'ERTMS 3 et de se rendre compte qu'on peut faire deux fois moins cher que ce qu'on avait prévu. Bon. Mais comme on ne le fait pas, on est toujours en retard. Ce que je voulais dire aussi sur cette question des véhicules, c'est-à-dire... on a un marché concurrentiel, de fait. Que ça fasse plaisir ou pas, mais à un moment donné, on doit confronter des offres et les clients sont amenés à choisir. Le transport combiné, aujourd'hui, encore une fois, est archaïque. Quand on regarde, par exemple, les chantiers de transport combiné de la région lyonnaise, on voulait regarder, on voulait visualiser, simplement. Vue d'avion, vous prenez une photo aérienne, c'est une histoire de fous. C'est n'importe comment. On a des chantiers qui s'enfilent les uns derrière les autres, qui sont biscornus, avec des accès routiers compliqués, avec des accès au ferroviaire qui ne sont pas simples du tout. On se dit vraiment : on est encore en train de gérer le réseau du XIX<sup>e</sup> siècle. Donc la question, à un moment donné, c'est : pour le fret ferroviaire et notamment le combiné, est-ce qu'on est capable de penser un système efficace ? C'est la même chose pour les ports. Quand je vois que l'on vend, aux ports, des installations avec des terminaux en cul-de-sac situés à 4 km du port de conteneurs tout neuf, je me dis : « Il y a quelque chose qui ne va pas. » J'ai bossé sur un projet de ce type, je leur ai dit : « Votre truc, il ne marche pas et il va faire faillite », ce qui s'est passé deux ans après. Le problème, c'est quand vous faites une simulation sur le système et que vous vous rendez compte que ça ne marche pas et qu'on leur explique : « Regardez, on ne peut pas. Vous m'avez demandé de passer tant de wagons, tant de machins, tant de conteneurs, on n'y arrive pas et je peux vous dire pourquoi. » Ils ont mis ça dans une poche et ils n'ont rien fait. Le système ne peut pas marcher tel qu'il était conçu, quoi. C'était impossible. On n'arrivait pas à sortir le nombre de conteneurs, c'est quand même un drame. Tout en gardant des parts de marché ridicules et des coûts exorbitants. Les coûts aussi, on les explosait.







## **Tramway, d'une disqualification l'autre, les ressorts d'une *success story* ?**

**Robin Foot**  
Sociologue

### **Introduction**

Un mode de transport, qu'il soit urbain ou interurbain, collectif ou individuel, ne parvient jamais à s'imposer à la force de sa seule technicité, de son économie ou de sa rationalité environnementale. Il lui faut aussi faire son entrée en société, qu'il devienne donc aussi une entité sociale et politique.

Dès lors, sa configuration technique « *finale* », celle qu'il a au moment de son succès, traduit le processus d'hybridation qui a recomposé le projet initial et lui a permis de triompher de ses opposants afin de se faire une place dans la société. Sans cela, le tramway aurait probablement échoué dans le cimetière des innovations du transport, à l'instar de l'Aérottrain (Guigueno 2008) ou d'Aramis (Latour 1992).

Le tramway moderne français n'échappe pas à ce travail de recomposition complexe, dont la réussite n'est jamais, *a priori*, acquise même si, rétrospectivement, il est parfois tentant d'en retracer une histoire linéaire où il apparaît qu'il a triomphé parce qu'il devait triompher.

Dans cette communication, nous nous attacherons à retracer la trajectoire du « tramway français moderne », où tout se passe comme si la qualification de ce nouveau système de transport n'avait pu advenir que par la disqualification technique d'un autre mode, le bus.

### **Le tramway entre le bus et le métro**

Le bus a été rejeté à l'arrière-plan, relégué à un statut de faire-valoir. Cette dialectique de la qualification / disqualification tend à fixer les caractéristiques des différents modes comme des qualités intrinsèques dans l'oubli de leur

plasticité qui, précisément, leur a ou avait permis de réussir.

Ainsi, pour le tramway français moderne, le site propre semble en être un attribut « *naturel* » alors que, pour le bus, ses couloirs réservés ont été l'objet d'âpres conflits et ont peiné (et peinent encore) à s'imposer (Passalacqua 2009).

Toutefois, qu'un élément vienne perturber la dynamique du succès du tramway, l'épuisement des ressources de financement des métropoles, par exemple, et le bus qui avait été disqualifié est amené à redevenir une ressource, mais celle-ci doit alors parcourir un processus de requalification sociale. Cette requalification passe par un processus de recomposition de l'agencement organisationnel qui permet au bus de circuler dans la ville. Ce nouveau système a pu alors, éventuellement, reprendre à son compte des éléments du système tramway qui ont fait leurs preuves, à savoir l'accessibilité de plain-pied, les couloirs réservés, la priorité aux feux..., mais également des ressources spécifiques au bus, sa flexibilité, son coût initial, qui lui permettent de faire valoir ses avantages.

Le tramway, pour réussir socialement, a également dû éliminer un autre concurrent, le métro à petit gabarit de type VAL. Cette concurrence-là ne pouvait pas se jouer sur le terrain de la disqualification technique, le VAL, métro automatique sans conducteur, apparaissait sans conteste plus moderne que le tramway. Cette concurrence s'est jouée principalement dans l'espace politique des villes autour des stratégies de requalification urbaine, de la redéfinition de la place du ferroviaire dans la ville, en surface ou en souterrain (Foot 2018:296-97), et d'une redistribution des usages de la voirie. Le coût d'un métro, même à petit gabarit, fortement corrélé au coût du génie civil, a également été un

enjeu central, tant il mettait à l'épreuve les finances des métropoles et conditionnait la vitesse de déploiement d'un réseau de transport en commun, élément-clé dans une stratégie urbaine.

Nous ne nous intéresserons à ce conflit entre ces deux modes, tramway *versus* métro à petit gabarit, que dans la mesure où il acte l'émergence d'un acteur prépondérant dans la définition du tramway, la Ville.

Déconstruire la trajectoire d'un succès permet de rendre visibles les différents composants qui se sont agencés pour se fondre dans ce qui est devenu le « *tramway français moderne* » (Kaminagai 2018) et de penser leur dissociation et leur réagencement possibles sous d'autres configurations, en particulier en changeant de type de mobile circulant dans ce nouvel agencement, comme ce fut le cas à Curitiba qui, à partir de 1974, invente le BRT (*bus rapid transit*), ou comment faire un métro avec des bus (Levinson et al. 2002; Prestes, Ultramari, et Caetano 2022).

Encore faut-il probablement parvenir à sortir de cette dialectique binaire de la qualification *versus* disqualification.

## **D'une réforme à l'autre, la destruction du tramway**

Le succès du tramway, acté au tournant des années 2000, n'avait rien d'évident tant le démantèlement des réseaux tramway avait été violent et rapide. Débuté en 1930, interrompu par la guerre, ce démantèlement était quasi achevé à la fin des années 1950. Sur la centaine de réseaux tramway existants, il n'en restait plus que 3 en 1980 : Lille, Marseille et Saint-Étienne. Encore faut-il entendre que le terme de réseau pour ces trois lignes est fortement usurpé.

Du côté des tramways périurbains et ruraux, le démantèlement est, là, complet durant la même période. Sur la soixantaine de réseaux, il n'en reste aucun.

La destruction des réseaux ferrés urbains de surface est quasi-totale. On passe, en effet, de 3 445 km de réseaux en 1927 à 26 km à la fin des années 1960 (Robert 1974).

Ce mouvement est, paradoxalement, amorcé à Paris à partir de 1927, alors que plusieurs réformes en 1910 et 1921 ont essayé de rationaliser son exploitation en unifiant la gestion

du réseau de tramway. La première réforme, celle de 1910, a porté essentiellement sur l'unification des régimes de concession et l'obligation faite de substituer l'électricité à la traction animale, à l'air comprimé ou à la vapeur. La seconde réforme, celle de 1921, a procédé à l'intégration des dix sociétés exploitantes en une seule, la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne).

En 1921, une remise en état de ce réseau de 112 lignes, long de 960 kilomètres, est entamée. Si 123 km de voies neuves sont posées (Robert 1992:164), les tracés restaient, en 1930, pour l'essentiel identiques à ceux de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, comme en témoigne, par exemple, le maintien de la circulation à contresens des tramways place de l'Étoile. La réglementation des tramways restait également inchangée, ce qui pénalisait leur vitesse, toujours limitée à 20 km/h tandis que les autobus étaient autorisés à rouler à 45 km/h.

Au niveau du matériel roulant, la STCRP récupère un parc, certes important, « *1850 motrices et 860 attelages* », mais ce parc est hétérogène (Robert 1992:165) et pour partie obsolète. De nouvelles rames sont commandées et livrées au début des années 1920, 575 motrices et 295 attelages. Un nouveau matériel fut mis à l'étude en 1928 et un prototype construit en 1931, année de la fin des tramways parisiens (Robert 1992:383). Mais cette rénovation du réseau et du matériel n'empêcha pas sa liquidation, qui débuta avant que le nouveau tramway puisse circuler.

## **Lobby automobile, vraiment !**

Pour expliquer cette fin d'un tramway pour partie rénové, le *lobby* automobile est souvent désigné comme l'acteur principal de cette disparition, mais cette explication, il faut le reconnaître, est un peu courte, car « *il est permis de constater que les tramways faisaient, en premier, les frais des réformes annoncées, sans bénéficier, à cette date tout au moins, de l'appui d'aucun avocat* » (Flonneau 2007:298).

Effectivement, on constate que, dès ses débuts, le tramway en région parisienne doit faire face au conseil municipal de Paris et au conseil général de la Seine, qui « *affichent une hostilité de principe au fil aérien dont la fiabilité, tant technique qu'économique, n'efface pas à leurs yeux l'inconvénient majeur de compromettre l'esthétique urbaine* » (Larroque 1990:143). Ce

choix d'un système d'alimentation par le sol tout en augmentant considérablement le coût des infrastructures fragilise également le système. Ce choix technologique est probablement une des causes du maintien des tracés lors de la modernisation des années 1920.

Ces choix qui pénalisent le tramway se font en même temps que le conseil municipal de Paris investit dans un métro parisien, strictement *intra-muros*, pour développer sa stratégie en matière de transport collectif. La concession du métro est confiée alors en 1998 au groupe Empain au travers de la Compagnie du métropolitain de Paris (CMP). Cette orientation s'accompagne d'un désengagement de la Ville de Paris et du groupe Empain de la gestion des réseaux de tramway, qui passe au Département de la Seine avec la création en 1910 de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine (TPDS) (Suzor 2009:129).

Si l'on suit donc M. Flonneau sur son hypothèse d'une défaillance des avocats du tramway, en revanche son explication « *naturaliste* » de la disparition « *logique* » du tramway, du fait de l'avantage de l'automobile, semble tomber dans un travers « *rétrospectif* ». À trop se centrer sur l'opposition automobile / transport collectif, il tend à minorer la concurrence entre modes collectifs portée par les autorités urbaines, et ce d'autant plus que « *l'automobile, quoiqu'en pleine croissance, était encore cantonnée dans des niches* » (Flonneau 2007:282).

Les raisons de cette modernisation contrariée du tramway, puis de sa liquidation, trouvent plus probablement, pour partie, leur origine dans ce conflit entre deux modes de transport électrique qui se partagent les mêmes acteurs, que dans la « *force* » qu'aurait eu le « *lobby automobile* » au tournant du siècle, au moment de son émergence.

Il est toutefois certain que les entreprises liées à l'automobile ont su profiter de la défaillance des avocats du tramway et ont pu contribuer à réorienter la stratégie des transports publics en prenant plus d'importance dans le conseil d'administration de la STCRP (Larroque 1977:182-89).

Cette opposition binaire entre mobiles tend également à occulter le rôle des autorités organisatrices dans cette mise en concurrence entre le bus et le tramway, entre le tramway et le métro et, *in fine*, dans la fonction dévolue à la voirie pour les usages de mobilité.

## Le tramway innommable

Ce massacre du tramway n'a pu se faire qu'au prix de sa disqualification technique, sociale et politique de ce mode. Lors du lancement du concours Cavaillé en 1975, ce « *lourd passé mémoriel* » empêche même de prononcer le nom du tramway. Pour contourner cette mise en tabou, le concours Cavaillé use d'une périphrase qui décrit de fait un tramway sans le nommer : « *Véhicule terrestre de transport collectif de voyageurs guidé électrique pouvant circuler sur la voirie banale et en site réservé* » (Demongeot 2018:30).

Il faut noter toutefois qu'une métropole, celle de Saint-Étienne, résiste et se lance dans la modernisation de son tramway alors que les 9 villes pressenties pour organiser son retour se désistent. Même si son « *vieux tramway* », les PCC, matériel roulant « *moderne* » conçu dans les années 1930 aux USA et transplanté en Europe à l'issue de la guerre (Foot 2021:86-88), a pu inspirer un des lauréats du concours Cavaillé, le consortium entre Matra et La Brugeoise et Nivelles (Demongeot 2018:31), Saint-Étienne n'a pas mis l'accent sur le matériel roulant pour moderniser son tramway. C'est d'abord par un projet urbain que ce « *vieux* » tramway s'actualise dans un processus de requalification de la ville. À partir de 1975, la ville crée, en effet, un site protégé pour l'ensemble de sa ligne. Dans un second temps, dans la première moitié des années 1980, ce sera au tour du matériel roulant d'être modernisé par une rénovation lourde.

## Le tramway comme projet industriel

L'histoire française du retour du tramway ne retiendra pas cet épisode. Il passera quasiment inaperçu. Le silence autour de cette dynamique locale de renouveau du tramway de Saint-Étienne est d'autant plus troublant qu'elle se déroule de manière concomitante avec le lancement du concours Cavaillé en 1975. Outre le fait que cette ville est, à ce moment-là, profondément atteinte par le déclin industriel, ce désintérêt pour le processus de modernisation de son tramway est aussi probablement lié au fait que cette modernisation n'est pas dans la ligne du concours Cavaillé, où la priorité est donnée à la conception du matériel roulant alors que, à Saint-Étienne,

priorité est donnée à l'inscription du tramway dans la voirie.

Le concours Cavaillé est, en effet, conçu comme un appel aux industriels. C'est vers eux que se tourne le gouvernement pour définir ce que devrait être ce tramway moderne.

Alstom concrétisera parfaitement cette orientation avec sa proposition d'un « tramway français standard » (TFS). La rationalité industrielle de ce projet est explicite dans le nom lui-même. La conception du poste de conduite manifeste cet ancrage industriel qui privilégie les composants déjà là, sur ses étagères. En effet, Alstom, indifférent au fait que le travail de conduite d'un tramway se distingue fortement de la conduite d'un métro, reprend le pupitre qu'il a développé pour le métro lyonnais, pour les MPL75 (métro sur pneus lyonnais 1975) et MCL80 (métro à crémaillère lyonnais 1980). Le fait que le métro, contrairement au tramway, circule dans un espace clos, sans intersection, sans tiers sur les voies ou à proximité, et surtout qu'il soit équipé d'un pilotage automatique ne semble pas être pris en considération dans la conception du pupitre et de la commande traction / freinage placée à gauche. Pourtant, la fréquence des gestes sur le manipulateur traction / freinage est beaucoup plus forte au tramway qu'avec un métro, du fait de son insertion dans un milieu urbain ouvert à toutes sortes de circulation. Cette situation implique des gestes extrêmement répétitifs et génère des TMS (troubles musculo-squelettiques) (Foot 2021).

Cet enjeu de standardisation et de rationalisation du *process* industriel oriente la conception du tramway sans préoccupation des enjeux d'accessibilité qui émergent à ce moment-là. Pour prendre le tramway, il fallait monter trois marches. Ni les conducteurs, ni les voyageurs ne sont donc véritablement intégrés à la conception du TFS.

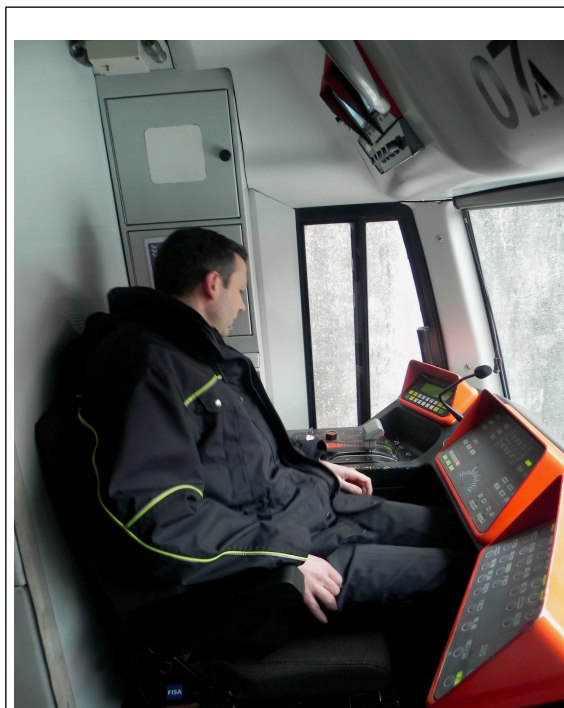
## Le tramway et la ville dans l'oubli du conducteur

Si les conducteurs ne pèseront pas sur la conception des postes de conduite jusqu'au début des années 2000, il en va autrement pour les voyageurs, qui trouveront dans les villes des représentants efficaces.

De fait, la commercialisation du TFS s'apparentera à un processus d'hybridation du

projet industriel avec la ville. De standard, il n'aura de fait que le nom car ce modèle initial ne sera produit que dans une seule ville, Nantes, à partir de 1984 (TFS1). Dès la deuxième ville, en 1987, Grenoble remet en cause le postulat industriel à la base de cette conception et impose la prise en compte des utilisateurs au travers de l'amélioration de l'accessibilité. Cette amélioration passe par la suppression des trois marches qui rendent problématiques les entrées et sorties du véhicule. Un compromis est trouvé par Alstom avec son TFS2 à plancher bas partiel. Ce TFS2 grenoblois aura un peu plus de succès. Il sera vendu en banlieue parisienne (1992) et à Rouen (1994). Entre 1986 et 1996, Alstom en vendra 116 exemplaires. Enfin, Alstom en produira une troisième version à 35 exemplaires pour le réseau de Saint-Étienne, entre 1991 et 1998, avec un écartement métrique, qui reconduira le système de commande de la traction et du freinage par pédalier qui donnait entière satisfaction.

On le voit, le projet industriel de tramway d'Alstom n'a eu de standard que le nom.



Poste de conduite des Ansaldo Breda de Lille. La compensation de la place prise par les équipements traction se fait sur le peu de place laissée au conducteur. (Photos de l'auteur).

D'ailleurs, très vite, ce compromis sur un plancher bas partiel se révèle insuffisant. Lors de l'appel d'offres pour Strasbourg et Lille, le

plancher bas intégral fera partie du cahier des charges et Alstom n’aura, à ce moment-là, pas de réponse.

Dans ces deux villes, ce seront des constructeurs étrangers qui répondront avec l’Eurotram d’ABB-Socimi, groupement italo-suisse, pour Strasbourg et le VLC d’Ansaldo Breda, groupement italien, pour Lille. Outre les modifications des bogies, c’est surtout la mise en toiture des équipements traction qui permet d’abaisser intégralement le plancher. L’implantation dans la rame, derrière le poste de conduite, des équipements traction, spécifiques au tramway lillois, ne sera pas reconduite.

Si le tramway inauguré en 1992 en Seine-Saint-Denis, avec ses aménagements de « façade à façade », introduit l’association forte entre le tramway et la requalification urbaine, c’est l’Eurotram de Strasbourg qui va l’incarner en 1994 en y ajoutant son design « aérodynamique » évoquant la grande vitesse, pour un engin qui circule au maximum à 50 km/h. L’engazonnement des voies du tramway et le « traitement très soigné du paysage urbain, [...] ont tôt fait de rendre ce réseau exemplaire » (Kaminagai 2018:408).

Ce tramway symbolise cette volonté de fusionner le tram et la ville, dans une sorte de continuité entre la ville et le tram donnée par le plancher bas intégral et un effet miroir où les larges baies

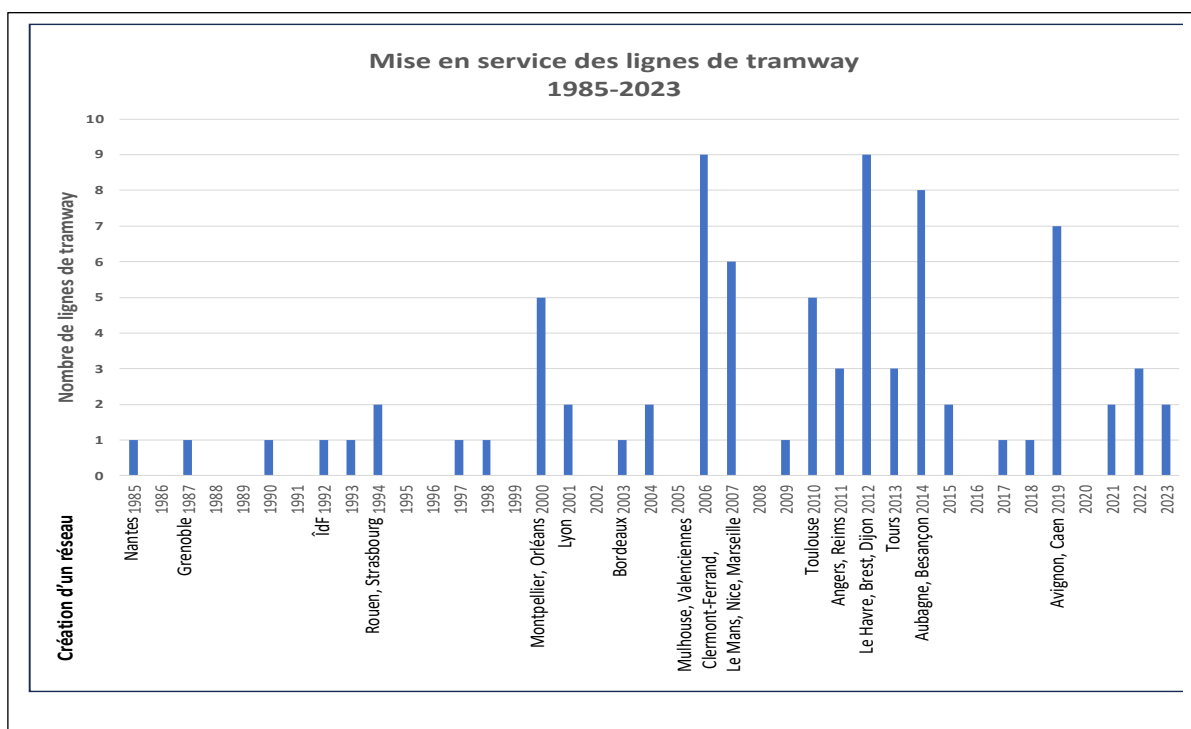
vitrées donnent à voir aux voyageurs la ville, tandis que la ville voit passer ce mobile profilé.

« Il y a un “avant Strasbourg” et un “après Strasbourg” » (*ibid.*).

Si les lignes de tramway font désormais la ville, le tramway lui-même est engagé dans une relation d’entre-capture, d’entre-définition avec la ville. Depuis l’Eurotram, après le plancher bas intégral, la possibilité pour une ville de personnaliser son tramway est devenue un enjeu central pour Alstom. La perte de l’appel d’offres de Strasbourg sonne la fin du TFS et la mise en chantier d’un nouveau tramway qui abandonne toute référence industrielle pour s’identifier à la ville. Cette référence urbaine s’inscrit dans son nom, Citadis.

Dans cette perspective, Alstom intègre le design dans son équipe projet. La stratégie est de séduire ses clients véritables, non les voyageurs, mais les villes. Le Citadis intègre, au niveau industriel, la capacité de customiser chaque tram à l’image d’une ville, du ver à soie lyonnais à la flûte de campagne rémoise.

Cette stratégie d’intégration du tramway dans un projet de design urbain rencontre un succès certain, à partir de 2000, avec l’ouverture du réseau d’Orléans et de Montpellier avec des Citadis encore à plancher bas partiel (75 % et 80 %), mais qui seront à plancher bas intégral dès



2001 avec l'ouverture du réseau lyonnais et des 18 suivants.

Dès lors, pendant plus de dix ans, les ouvertures de réseaux tramway vont s'accélérer.

En 2019, 26 réseaux sont en exploitation dont 24 ont été inaugurés depuis 1985. Sur 22 métropoles au sens de la loi de 2010 sur la réforme des collectivités territoriales de plus de 200 000 habitants, seulement 4 n'ont pas de tramway (Rennes avec le VAL, Nancy avec le TVR, Toulon et Metz).

Dans les métropoles millionnaires de Lyon et de Marseille, le métro à grand gabarit et, à Lille, le métro automatique à petit gabarit, le VAL, ont structuré le retour du ferroviaire urbain dans les années 1970 et au début des années 1980. Au niveau national, la controverse entre le tramway et le VAL, entre la redéfinition des usages de la voirie urbaine et le *statu quo* permis par le tracé souterrain, alimente les débats dans quatre agglomérations : Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Toulouse depuis l'inauguration du VAL à Lille en 1983.

Cette controverse se conclut sous une forme apparente de match nul, Bordeaux et Strasbourg abandonnant le projet VAL au profit du tramway, tandis que Rennes et Toulouse optent pour le VAL de Siemens<sup>1</sup>. De fait, après Rennes inauguré en 2002, il n'y aura plus d'introduction du VAL dans des métropoles françaises, alors que 18 réseaux tramway sont inaugurés après cette date. Seules les constructions d'une deuxième ligne (2007) et d'une troisième ligne, confiées à Alstom, à Toulouse et d'une seconde ligne VAL à Rennes (2022) constituent le débouché commercial pour les métros automatiques à petit gabarit. Même dans ces métropoles de Toulouse (2010, 2015) et Lille, le tramway fait son entrée ou son « retour ». L'extension du réseau ferroviaire de Lille passe par l'abandon des projets des lignes de métro au profit de lignes de tramway à l'horizon de 2035. Dans ce choix du tramway, la question du coût joue évidemment un rôle central.

## À la recherche d'un chaînon manquant entre le bus et le tramway

Ce succès, qui lie la ville et le tramway, a mis en équivalence l'importance d'une ville et l'existence d'un tramway. Cette promotion du tramway est passée par la disqualification du bus, comme en miroir de la période précédente qui avait vu la disqualification du tramway. Seul le tramway paraissait susceptible de rendre la ville accessible à tous. Dès lors, les villes, qui voulaient montrer qu'elles étaient importantes mais où le tramway semblait excéder leurs ressources, ne pouvaient plus se satisfaire d'un réseau de bus.

Dans les années 1990, la recherche d'un véhicule intermédiaire entre le bus et le tramway remplace celle, dans les années 1970, d'un véhicule intermédiaire entre le bus et le métro, et vise à pallier un hypothétique chaînon manquant dans la généalogie des transports collectifs urbains.

Soutenu par les pouvoirs publics, le programme de développement de véhicules intermédiaires (Certu 1999; Lesne et al. 1996) s'incarna dans quatre dispositifs techniques : bus à guidage optique (Siemens), tram-bus à guidage mécanique débrayable (TVR de Bombardier et Translohr), bus à conduite programmée (Phileas de l'APTR). Ce programme ne connut pas un grand succès, pour user d'une litote.

Il a fallu que l'échec de ces modes intermédiaires soit avéré pour que l'on redécouvre le bus (Doniol-Shaw et al. 2006) et que les institutions officielles, après avoir misé sur ces véhicules intermédiaires, actent implicitement cet échec par la publication de nouveaux guides pour la conception « moderne » de lignes de bus (Certu 2005, 2009).

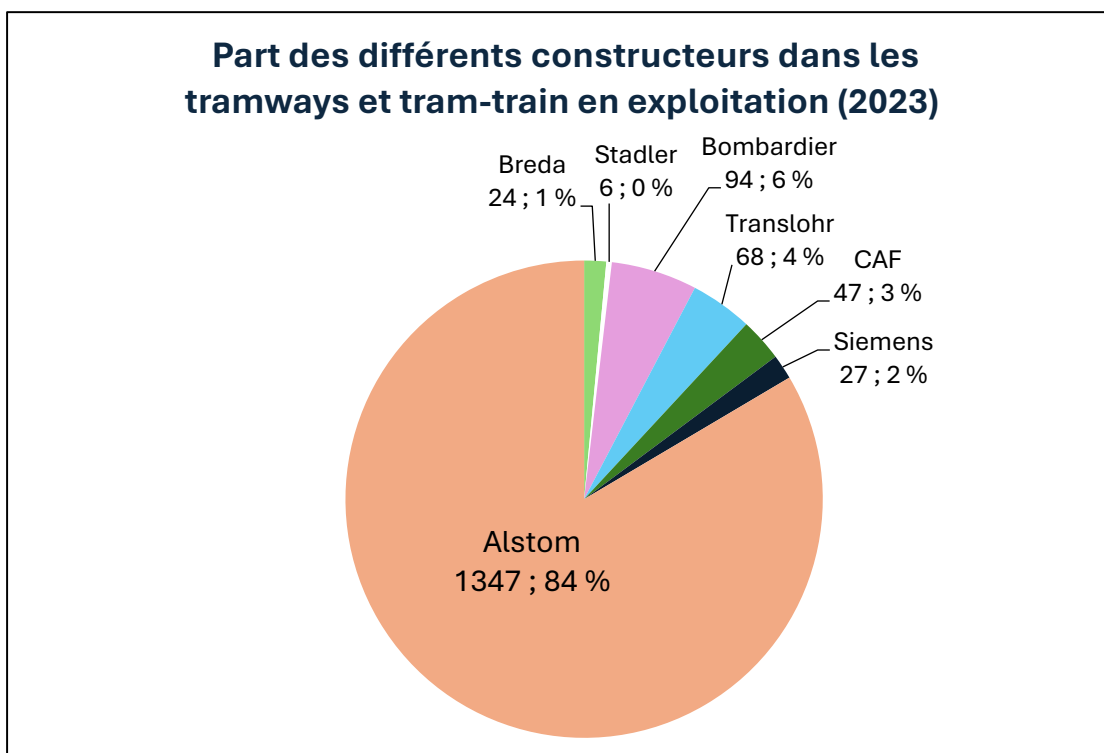
## Le coût du tramway et le retour du bus

Le succès du tramway est donc incontestable, mais ce succès qui lie le tramway et la ville obère

---

<sup>1</sup> On peut également noter que le « métro » rouennais, qui fait circuler un tramway en souterrain dans le centre-ville, représente une autre sorte d'hybride, après le métro de surface où circulent des bus à Curitiba. Le souterrain

constituant, à l'instar du prémétro bruxellois, la référence pour caractériser le réseau, plus que les caractéristiques propres des mobiles qui y circulent. On le voit, les « objets techniques » ne se laissent pas facilement classer !



les coûts d'un tramway, ce qui, à la fois, tend à diminuer l'efficacité, en termes de mobilité, des tramways et à en limiter la diffusion.

D'une part, le tracé devient un outil de négociation pour obtenir l'accord d'une majorité d'élus dans une agglomération : « *La crainte (implicite ou explicite), lorsqu'il s'agissait de premières lignes, qu'elles demeurent des exemplaires uniques. Leurs objectifs de desserte se sont donc multipliés, occasionnant force détours* » (Zembri 2018:231).

D'autre part, le coût fait obstacle à sa diffusion dans des agglomérations dont les capacités d'investissement sont plus faibles, soit globalement les agglomérations de moins de 200 000 habitants. Besançon, en lançant son projet de tramway, crée une double rupture dans la stratégie française du tramway. Pour optimiser son investissement dans la mobilité, la ville réduit les aménagements urbains associés au tramway et opte pour un tramway de 22 mètres de long. Alstom, sûr d'emporter ce marché, ne répond pas au cahier des charges et propose un Citadis de 32 mètres. Il perd ce marché au profit de CAF qui, pour la première fois, parvient à pénétrer ce marché *a priori* réservé à Alstom, malgré les procédures d'appel d'offres européen.

Le coût du tramway à la française fait également obstacle à l'extension des réseaux tram, dès lors que les zones les plus denses sont desservies. Le coût du tram à la française, conjugué à la baisse

des financements étatiques, fait redécouvrir les qualités du bus. Les 4 lignes Teor à Rouen (2001) s'inscrivent parfaitement dans cette logique, mais restent dans celle d'une disqualification du bus « classique » avec « seulement » un conducteur aux commandes, alors que les bus TEOR accostent dans un mode automatique grâce à un guidage optique.

Il faut attendre les « Busway » de Nantes, qui sont des bus classiques du point de vue de la conduite, pour que soit reconnue l'équivalence possible entre une ligne de « bus à haut niveau de service » (BHNS) et un tramway : « *Il n'y a donc pas de hiérarchie entre les deux* ». Outre cette reconnaissance institutionnelle, le Busway de Nantes démontre une efficacité équivalente, non seulement en termes de capacité et de vitesse, efficacité due au site propre et au rapprochement de la logique d'exploitation avec celle du tramway, mais également en termes d'accessibilité. La démonstration pratique est faite que le guidage optique n'est pas nécessaire dès lors que les stations sont correctement aménagées et que les bordures de trottoir sont faites sur le modèle de celles que la ville de Kassel a réalisées à la fin des années 1980 (Certu 2001:50).

## Conclusion

Dans les faits, cette histoire du tramway, avec ses déboires initiaux et son succès final, met en scène

un rapport passionné aux objets techniques, mélange d'attraction et de répulsion. Mais il met aussi en scène une tendance à essentialiser les objets techniques indépendamment de leur inscription dans un agencement organisationnel spécifique.

Ainsi le tramway « moderne » comme objet mobile a, en quelque sorte, *a contrario* du tramway « ancien », incorporé le fait d'être en site propre, d'avoir un plancher bas intégral, des quais à niveau permettant l'accès de plain-pied. Ces éléments sont devenus des attributs du « tramway français moderne ».

Dans le même temps, ce qui fondait initialement les qualités du bus vis-à-vis du tramway, sa flexibilité, son confort pneumatique, sa vitesse sont devenus ses handicaps, comme si, par nature, le site propre avec la priorité au feu lui était défendu, comme si l'aménagement des stations de bus pour permettre l'accostage au plus près et autoriser l'accès de plain-pied était incompatible avec la nature technique d'un bus.

Cette focalisation sur le matériel roulant s'est pleinement manifestée dans la recherche désespérée d'un chaînon manquant entre le bus et le tramway, un bus-tram. Il a fallu que ce programme de recherche d'un « véhicule intermédiaire » entre le bus et le tram se révèle un échec complet pour que, enfin, le bus soit de nouveau considéré comme une ressource pour la mobilité urbaine.

Mais, là encore, cette reconnaissance s'est faite par défaut.

Il est temps, tout au moins on peut le souhaiter, que l'on tire les leçons de cette histoire et que l'on en finisse avec cette focalisation sur le genre des seuls véhicules pour savoir si ce sont des bus, des tramways ou des métros, mais que l'on s'intéresse au système dans lesquels ces mobiles se déplacent, aux configurations spécifiques qui permettent (ou pas) à ces systèmes de transport d'être des systèmes de mobilité efficaces et économiquement viables.

Dans cette perspective, il importe peu de savoir si une bordure de trottoir en granit, « *low-tech* », est plus ou moins moderne qu'un système de guidage « *high-tech* », du moment que l'aménagement de la station lui permette de faire le « *job* » du point de vue de l'accessibilité. Il importe peu de savoir si ce sont des bus ou des tramways qui circulent sur une voie réservée, si

cela permet de répondre à une demande importante de déplacement.

C'est parce que des villes comme Curitiba et Bogota ont pu s'affranchir de ce rapport centré sur le véhicule pour réaliser leur réseau de transport urbain qu'ils ont pu inventer les « BRT » (*bus rapid transit*) et faire un « *métro* » avec de « *simples* » bus (ITDP 2024). Ces villes ont manifesté ainsi qu'un bus peut avoir « *un corpus technique épais* » (Passalacqua 2011) et participer, sans que les autres dispositifs techniques ne soient disqualifiés, à améliorer la mobilité urbaine.

Ce serait un paradoxe heureux si le succès du tramway était parvenu à réhabiliter le bus !

## Bibliographie

- Certu. 1999. *Nouveaux systèmes de transports guidés urbains*. Lyon: Certu.
- Certu. 2001. *Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide méthodologique*. Lyon: CERTU.
- Certu. 2005. *Bus à haut niveau de service, Concept et recommandations*. Lyon: Certu.
- Certu. 2009. *BHNS : du choix du système à sa mise en oeuvre*. Lyon: Certu.
- Demongeot, Benoît. 2018. « Les conséquences du concours Cavaillé : cadrage et déboires d'une solution nationale (1971-1985) ». P. 25-40 in *40 ans de tramways en France*, édité par S. Gardon. Lyon: Libel.
- Doniol-Shaw, Ghislaine, Robin Foot, Jean-Pierre Galland, Jean-Louis Maupu, et Pierre Zembri. 2006. *L'invention des « véhicules inter-médiaires » dans le champ du transport public urbain: questions posées à la conduite et à la sécurité. Rapport pour le Predit, GO 3: « Nouvelles connaissances pour la sécurité »/METLTM-DTT*. Marne-la-Vallée: Latts.
- Flonneau, Mathieu. 2007. « La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains ». *Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne]*, (36-37):279-303. doi:10.4000/rhcf.155.
- Foot, Robin. 2018. « Du conducteur "invisible" à la reconnaissance de la conduite, la difficile émergence du métier de conducteur de tramway (1985-2016) ». P. 293-318 in *Quarante ans de tramways en France*, édité par S. Gardon. Lyon: Libel.
- Foot, Robin. 2021. « Tramway moderne, un manipulateur impensé ». *Revue d'histoire des chemins de fer* (56):82-93.
- Guigueno, Vincent. 2008. « Building a high speed society. France and the aérotrain, 1962-1974 ». *Technology and Culture* 49(1):21-40.
- ITDP. 2024. *The BRT standard*. New-York: ITDP. <https://itdp.org/publication/the-brt-standard/>.
- Kaminagai, Yo. 2018. « Le tram à la française : une école de désign urbain ». P. 405-24 in *Quarante ans de tramways en France*, édité par S. Gardon. Lyon.
- Larroque, Dominique. 1977. *Les transports en commun : un enjeu politique et financier*. DGRST 7400050. Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939. Paris: CNAM/EHESS. <https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0002715>.
- Larroque, Dominique. 1990. « L'expansion des tramways urbains en France avant la Première Guerre Mondiale ». *Histoire, économie & société* 135-68.
- Latour, Bruno. 1992. *Aramis, ou l'amour des techniques*. Paris: La Découverte.
- Lesne, Jacques, Laurent Puthomme, Christine Rochwerger, Jean-Christophe Hugonnard, et Jean-Louis Maupu. 1996. *Fonctions et pertinence des systèmes de transport intermédiaire (entre l'autobus et le tramway)*. Paris: Gart/Ademe.
- Levinson, Herbert S., Samuel Zimmerman, Jennifer Clinger, et Harris C. Scott Rutherford. 2002. « Bus Rapid Transit: An Overview ». *Journal of Public Transportation* 5(2):1-30. doi:10.5038/2375-0901.5.2.1.
- Passalacqua, Arnaud. 2009. « L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970 ». Université Paris Diderot (Paris 7).
- Passalacqua, Arnaud. 2011. *L'Autobus et Paris*. Paris: Economica.
- Prestes, Olga Mara, Clóvis Ultramari, et Fernando Domingues Caetano. 2022. « Public transport innovation and transfer of BRT ideas: Curitiba, Brazil as a reference model ». *Case Studies on Transport Policy* 10(1):700-709. doi:10.1016/j.cstp.2022.01.031.
- Robert, Jean. 1974. *Histoire des transports dans les villes de France*. Neuilly sur Seine: Jean Robert.
- Robert, Jean. 1992. *Les tramways parisiens*.
- Suzor, Caroline. 2009. « Le groupe Empain en France (1883-1948) ». UCL, Louvain-la-Neuve.
- Zembri, Pierre. 2018. « La conception des sites propres tramway dans les villes françaises : une vision à deux échelles ». P. 227-40 in *Quarante ans de tramways en France*, édité par S. Gardon. Lyon.



## La moyenne distance en ferroviaire

### Offre, demande et capacité à contribuer au report modal

**Béatrice Jarrige**

Consultante, chef de projet mobilité longue distance du Shift Project

#### Un point faible du ferroviaire

L'enquête sur la mobilité des personnes (EMP) menée en 2018-2019 auprès des résidents du territoire métropolitain comporte un volet sur les déplacements à plus de 80 km du domicile ; ces déplacements sont qualifiés de déplacements de longue distance.

Nous proposons ici de qualifier de « moyenne distance » les plus courts de ces déplacements longs, à savoir ceux qui sont réalisés sur une distance allant de 80 à 200 km.

Si le nombre de voyages de longue distance par Français et par an est stable sur les 10 ans de la période 2008-2018, tel n'est pas le cas du sous-segment de la moyenne distance, qui a tendance à s'effriter. *A contrario*, les déplacements très longs (= distance supérieure à 900 km) sont en forte progression.

L'examen du partage modal au sein de la moyenne distance amène à constater un effondrement de la part du ferroviaire. Les trafics ont été divisés quasiment par deux en 10 ans. La part modale est d'à peine 8 % selon l'EMP 2018-2019, contre 11 % pour le ferroviaire en France toutes distances confondues (source : CCTN) et 20 % pour le train sur les distances supérieures à 200 km (source : EMP 2018-2019).

Pour le train, la moyenne distance représente 28 % des déplacements longs, alors que, pour la voiture, la moyenne distance représente 61 % des déplacements longs.

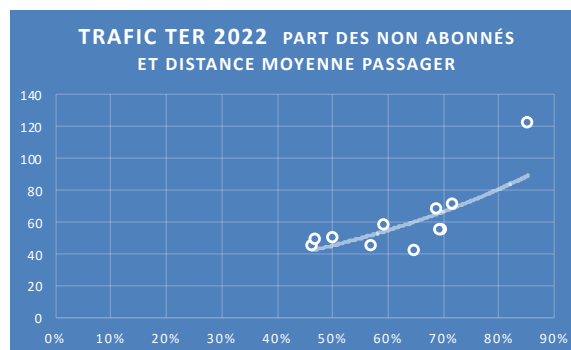
#### Quel transporteur ?

Selon l'EMP 2018-2019, la moyenne distance en ferroviaire représente 14,6 millions de voyages par an, dont 5,5 millions en TER, soit un gros tiers ; les voyages de moyenne distance en TGV et Intercités représentent 9,1 millions de voyages annuels.

Attention : l'EMP se réfère à une notion de mode de transport principal qui comporte une hiérarchisation des modes ; ainsi, un voyage réalisé en Intercités + TER sera considéré comme un voyage Intercités ; les voyages attribués au TER ne comprennent donc pas les pré/post-acheminements de voyages dans d'autres trains ou en avion.

#### Quelle part dans le trafic TER ?

Les 5,5 millions de voyages au sens de l'EMP 2018-2019 correspondent à 11 millions de déplacements (multiplication par 2 pour tenir compte de l'aller et du retour).



Selon l'ART, les TER ont transporté 273 millions de passagers en 2018. Les déplacements (secs) en TER de plus de 80 km représentent donc 4 % du trafic TER.

ce qui est conforme à la répartition actuelle moyenne sur les TER toutes classes de distances confondues, mais un peu supérieur à cette même répartition en 2018.

On rappelle par ailleurs que la distance moyenne diffère sensiblement selon les régions et qu'elle croît avec la part de trafic occasionnel (source : stats ART).

Pour ces déplacements (secs) TER, on constate l'absence de motifs touristiques dans les motifs invoqués par les enquêtés de l'EMP, les déplacements occasionnels ont pour motif la visite à des parents ou amis et les motifs professionnels (stages, congrès, formations, expositions, ...).

### Positionnement concurrentiel du train

Le constat de la perte de parts de marché du train oblige à s'interroger sur son positionnement concurrentiel.

Sur la base de deux exemples, Lyon-Genève et Nantes-Angers, la comparaison entre route et fer amène à constater que le train est cher. Il ne fait jeu égal avec la voiture que lorsque le parcours routier comporte des péages. Le coût marginal ressenti par l'utilisateur (carburant + péage) est alors équivalent au coût du billet de train (plein tarif). Et, bien sûr, dès qu'il y a 2 personnes ou plus dans la voiture, cette dernière devient moins chère.

Par ailleurs, dans ces deux exemples, l'offre ferroviaire comporte une fréquence et une amplitude horaire satisfaisantes.

Ce n'est pas le cas de la plupart des origines / destinations de la moyenne distance en France.

Sous l'effet de la forte hausse des trafics voyageurs connue depuis 2 ans, de la volonté de plusieurs régions de proposer des chocs d'offres et de l'entrée dans le jeu des acteurs du tourisme (notamment des offices de tourisme, dont la compétence tend à s'étendre à la mobilité et aux loisirs), on peut espérer un redressement de la part du train sur les déplacements de moyenne distance.

	Par la route	Par le train
<b>Lyon-Genève</b>	Voiture 1h38, 150 km Carburant 14,23 € Péage 18,50 €  Autocar Flixbus, Blablacar bus, Alsa 15€	TER 2h00 33,40 €
<b>Angers-Nantes</b>	Via A11 1h01, 87 km Carburant 8,47 € Péage 10,30€  Via D723 1h32, 88 km 8,72 €	TER 40 min 17,30 €  TGV Inoui 38 min 11,70 €  Ouigo Grande Vitesse 37 min 16 €  Ouigo Train Classique 42 min 10 €

**7<sup>e</sup> session :**  
**Quand le Parlement s'alarme...**



**Dominique Andolfatto**



## Fret ferroviaire : quand le Parlement s'alarme...

**Dominique Andolfatto**

Professeur de science politique, Université Bourgogne Europe / Credespo

Sans être sociologue ou économiste de la SNCF, je me suis intéressé à celle-ci en lien avec mes travaux sur le syndicalisme et les relations professionnelles, notamment dans le contexte de la mise en œuvre de la réforme des règles de représentativité syndicale en 2008. La SNCF fut en effet une des premières grandes entreprises françaises où furent appliquées ces nouvelles règles juridiques refondant la représentativité syndicale, et aussi l'une des premières où cette réforme a présenté des effets inattendus ou pervers, complexifiant, sinon bloquant provisoirement le dialogue social, alors que l'objectif recherché était logiquement de le faciliter. Avec Marnix Dressen, nous avons conduit une enquête de terrain, rencontrant différents acteurs du dialogue social, à différents niveaux, pour mesurer l'impact de ces nouvelles règles (Andolfatto, Dressen, 2012).

Lors d'autres travaux, j'ai eu l'occasion de revenir sur les questions du syndicalisme et de conflictualité sociale au sein de l'entreprise ferroviaire française. Je pense notamment au chapitre intitulé « Le chaudron social de la SNCF », dans le livre collectif *Chemins de de fer et cheminots en tension*, issu d'un précédent colloque de Ferinter (Andolfatto, 2018) ou encore « Les cheminots en grève : complexité et renouveau des formes d'action », avec M. Dressen et Jean Finez (2015).

En lien avec l'analyse des politiques publiques ferroviaires et afin de coller à la thématique de ce nouveau colloque de Ferinter, « urgences environnementales et transports ferroviaires », il m'a semblé intéressant de chercher à décrypter le rapport parlementaire « Sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir »<sup>1</sup>, publié en décembre 2023, afin de voir ce

qui se jouait au travers des questions soulevées dans ce rapport, liant tout particulièrement transport et urgence climatique, même si ses auteurs ont préféré titrer sur un système économique, traduisant au passage certaines difficultés à s'approprier de nouveaux enjeux, tant les plus anciens, « économiques », continuent à dominer la classe politique et l'ont formée (Valence, Wulfranc, 2023).

Peu de monde, en dehors de quelques journalistes spécialisés ou syndicalistes, ont parlé de ce rapport alors qu'il présentait un enjeu considérable : le devenir du transport ferroviaire de marchandises en lien justement avec les préoccupations environnementales. Ce contexte devrait logiquement favoriser le transport de marchandises par le train et, si possible, rapidement, parce qu'on sait que c'est une façon de transporter des marchandises qui est beaucoup moins énergivore et qui pollue beaucoup moins que tous les autres modes de transport, à l'exception peut-être du transport par voie fluviale.

Le gouvernement s'est donné ici un certain nombre d'objectifs pour développer ce type de transport. L'objectif, en 2024, visait aux alentours de 10 % de la part modale du transport de marchandises. Ce pourcentage serait en train de remonter, quoique cela reste limité et discuté.

À l'horizon 2030, la loi Climat et résilience du 22 août 2022 (ou, officiellement, « loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ») fixe pour objectif que cette part modale soit doublée et le gouvernement, dans son plan fret, dont il est difficile de trouver les détails, affiche également cet objectif, voire 30 % en 2050 (ministère des Transports, 2023).

---

<sup>1</sup> [https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/autres-](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/autres-commissions/commissions-enquete/ce-liberalisation-fret-ferroviaire)

[commissions/commissions-enquete/ce-liberalisation-fret-ferroviaire](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/autres-commissions/commissions-enquete/ce-liberalisation-fret-ferroviaire)

Il existe donc des objectifs relativement ambitieux, précisément de 9 à 18 % (de la part modale) dans un premier temps, puis de 18 à 30 % à l'horizon du quart de siècle. Cela n'exclut pas le paradoxe car, dans le même temps, et même dès 2025, il est prévu que Fret SNCF disparaisse.

Fret SNCF représente tout de même, en 2024, près de la moitié du fret ferroviaire. Ce paradoxe, sinon cette aberration – soit la disparition programmée du principal acteur du fret ferroviaire alors même que le gouvernement fait de celui-ci une priorité –, personne ne l'a vraiment soulevé hormis quelques spécialistes. Il a fallu que des députés de l'opposition, notamment, mettent ce sujet à l'agenda du Parlement à travers une commission d'enquête pour que soient publiés des articles de presse, plus ou moins fouillés, et pour qu'à travers eux l'opinion publique – et les acteurs intéressés – découvre ce problème. Quel peut être l'avenir du fret, dès lors que l'entreprise qui assure 50 % du transport de marchandises doit être démantelée et que ce démantèlement est même déjà en cours – courant 2024 –, à tout le moins très étroitement programmé ?

Le propos se développe en trois points :

- I. Pourquoi une enquête parlementaire sur le fret ferroviaire ?
- II. La violence du plan de « discontinuité » et les apports limités du travail parlementaire
- III. Penser le fret au-delà de la libéralisation et de la « discontinuité »

Intéressons-nous d'abord aux raisons et, au passage, aux acteurs de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale.

## **I. Pourquoi une enquête de l'Assemblée nationale sur le fret ferroviaire ?**

Le rapport parlementaire sur le fret constitue un gros document en deux tomes, le rapport à proprement parler d'environ 200 pages et le compte rendu intégral de toutes les auditions de près de 400 pages. Ces auditions ont été réalisées avec tous les anciens ministres des Transports encore en vie, plusieurs PDG ou ex-PDG de la SNCF, des syndicalistes, des chercheurs sur le ferroviaire, parmi lesquels des membres de Ferinter.

Ce rapport se révèle une mine d'informations qui semblent avoir été encore assez peu exploitées.

On apprend, en lisant ce rapport mais aussi entre les lignes, beaucoup de choses sur les causes de l'effondrement du fret en France. Cela paraît d'autant plus problématique que, en réalité, le fret ferroviaire a beaucoup moins reculé dans d'autres pays, même s'il a quand même reflué.

Pour le député qui a mis à l'agenda du Parlement cette question – le communiste Hubert Wulfranc, député de la Seine-Maritime –, la raison de cet effondrement est dû à la libéralisation du transport ferroviaire, ce qui n'étonnera pas mais, à lire toutes ses interventions, on se rend compte que, certes, la libéralisation n'a pas permis de rétablir la situation du fret (ce ne pouvait être qu'un mauvais choix selon ce dernier) mais d'autres questions ne doivent pas non plus être ignorées. Et d'interroger le modèle d'organisation propre à la SNCF ou, plus strictement, l'organisation du travail. Il y a aussi ce qui pourrait être des raisons plus culturelles. Ainsi, quand les dirigeants de la SNCF se sont exprimés, certains d'entre eux se sont demandé si le fret était bien une priorité stratégique pour l'entreprise. Dès lors, on peut même se demander si la crise du fret n'était pas attendue, voire souhaitée. Cette activité aurait plombé les résultats de l'entreprise ferroviaire – voire son organisation – et on ne savait peut-être pas comment la remettre sur de bons rails...

La brève analyse proposée ici s'appuie donc sur ce rapport parlementaire, mais aussi sur d'autres travaux, d'autres publications d'origine syndicale, la presse, les publications de l'Autorité de régulation des transports (voir la bibliographie). La presse, en particulier, est à l'origine de papiers synthétiques, éclairant un sujet technique, en particulier le journal économique *Les Échos* (Fainsilber, 2023a, 2023b). De même le journal *Le Monde* (Fay, 2024, Chaperon, 2024). Mais on doit les analyses les plus fouillées à une série d'articles de Martine Orange (2023) dans *Mediapart*.

Si le Parlement s'est alarmé, et d'abord le groupe communiste, c'est parce que le projet de fin de Fret SNCF doit intervenir à court terme, lorsque ce groupe politique se mobilise. Faute de pouvoir agir directement, étant dans la minorité politique de l'Assemblée nationale, il choisit de réagir en obtenant la création d'une commission d'enquête pour mettre au premier plan une situation problématique, mais peu évoquée, alors même que la priorité – en termes de politique publique – est le

développement de la part modale du transport ferroviaire.

La réunion de cette commission d'enquête est donc le fait du groupe GDR-NUPES (Gauche démocratique et républicaine, en réalité le groupe communiste, partie prenante de l'alliance NUPES qui a précédé le NFP). Selon les règles en vigueur au sein de l'Assemblée nationale, la commission d'enquête aura pour rapporteur H. Wulfranc, déjà évoqué, mais sera présidée par le député (des Vosges) apparenté Renaissance, David Valence.

Ce rapport parlementaire a pour objectif d'analyser le recul du fret ferroviaire. Mais il s'agit aussi de réagir à une décision qui paraît aberrante (mais alors peu commentée) : le projet dit de « discontinuité économique » qui annonce la fin de Fret SNCF.

Ce rapport a été rendu public à la mi-décembre 2023. Il a été marqué par une centaine d'auditions. Son rapporteur en a tiré une trentaine de recommandations.

Deux mots, toujours en préalable, sur ce dernier, cheville ouvrière de ce rapport : H. Wulfranc, maire de Saint-Étienne-du-Rouvray (à compter de 2002), est élu député de 3<sup>e</sup> circonscription de Seine-Maritime, en 2017, qui fut longtemps celle de Roland Leroy (de 1967 à 1981), l'un des dirigeants du PCF (et le directeur de *L'Humanité*). Il est réélu en 2022 mais démissionne en janvier 2024, un mois après la remise du rapport sur le fret ferroviaire, préférant – à 68 ans – reprendre un mandat exécutif local (en tant qu'adjoint au maire).

Comme déjà indiqué, le problème de fond que soulève ce rapport est la baisse sensible de la part modale du transport ferroviaire de marchandises : précisément 10,6 % en France en 2021, d'après l'Autorité de régulation des transports. À la fin des années 2010, ce pourcentage serait même tombé à 9 % en France, avant de remonter lentement après la crise du Covid-19. Mais la situation restait précaire et – en 2023 –, selon le syndicat SUD, cette part reculerait de nouveau, tandis que le transport routier regagne des parts de marché. L'Autorité de régulation des transports (ART) le confirme dans sa note « Premiers chiffres 2023 » du « Marché français du transport ferroviaire » : elle indique pour 2023 une chute d'activité de 17 % par rapport à 2022, conduisant au niveau d'activité fret « *le plus bas* » depuis 1980 (ART, 2023, p. 5).

Chez nos voisins, sauf en Espagne, où il n'y a pas de tradition de transport de marchandises par chemin de fer pour différentes raisons, cette part modale demeure plus forte, voire le double ou le triple : 12 % en Belgique, 13 % en Italie, 19 % en Allemagne, 33 % en Suisse (moyenne européenne : 17 %). Et, en 2023, le recul du fret, qui caractérise également ces pays, est « *moins marqué* » qu'en France (ART, 2023).

Cette situation française du fret ferroviaire est assez paradoxale.

Discutant de celle-ci avec d'anciens cheminots, ces derniers sont assez étonnés d'une telle situation française. Autrefois, c'est le fret qui rapportait le plus à l'entreprise et finançait une partie – selon eux – du transport des voyageurs. « *À Dijon, dit l'un d'eux, il y avait 600 conducteurs pour les marchandises, 150 pour les voyageurs.* » Certes, ces chiffres ne sont que des ordres de grandeur. Mais il semble bien que le fret n'ait pas toujours représenté le talon d'Achille de l'entreprise. Au contraire...

Dans un autre registre, lors de leur audition par la commission d'enquête, Vincent Doumayrou, chercheur indépendant et alors président de Ferinter, et Gilles Dansart, journaliste spécialisé et directeur de *Mobilette*, se sont efforcés de remettre en perspective la question du fret, cherchant à prendre un peu de hauteur par rapport à d'autres personnes auditionnées et à développer une analyse moins attendue. Selon eux, contrairement à une approche *a priori* évidente aux yeux de certains, sinon militante – même s'ils ne l'ont pas formulé ainsi –, le déclin du fret ferroviaire n'a pas pour explication cardinale le contexte de libéralisation d'abord imposée par l'Union européenne. Il faut tenir compte d'autres raisons, plus culturelles comme déjà esquissé, notamment un modèle organisationnel, un manque de vision, un manque d'objectifs, et sans doute la priorité donnée aux voyageurs, qui auraient conduit à l'abandon, à tout le moins la négligence, du fret et à son déclin sensible.

## II. La violence du plan de « discontinuité » et les apports limités du travail parlementaire

Les auditions consignées dans ce rapport montrent et des convergences et des divergences de points de vue concernant l'avenir de Fret SNCF. Ces dernières portent sur les conséquences de la libéralisation. Est-ce que celle-ci a été la cause du déclin ou pas ? Pour le rapporteur, H. Wulfranc, cela ne fait aucun doute. Selon lui, la libéralisation est à l'origine de tous les maux ; elle était très mal préparée, très mal accompagnée. Elle a eu un effet délétère. D. Valence, apparenté au groupe Renaissance, a un regard (logiquement) différent. Pour lui, ce n'est pas la libéralisation qui a été la cause du déclin, mais d'autres phénomènes tels que la désindustrialisation (qui a privé progressivement le fret de marché), la concurrence avec la route, puis, également, le « modèle » Fret SNCF dans lequel la qualité de service aurait été inférieure à ce que proposent d'autres entreprises et pour un coût moindre à celui de la SNCF. Il insiste particulièrement sur cet argument de la « qualité ».

Mais on trouve aussi des points de convergence au sein de la commission, notamment concernant le « plan de discontinuité économique », qui paraît pour le moins brutal et doit conduire à la disparition de Fret SNCF.

Pour bien comprendre ce dernier – *a priori* contre-intuitif car il condamne Fret SNCF alors qu'il importe de développer le transport ferroviaire de marchandises –, il faut reprendre l'intervention d'Olivier Guersent, à la tête de la DG concurrence de la Commission européenne, qui a fait un exposé assez dur devant la commission. Cela vaut aussi pour certains courriers qui ont été échangés entre cette direction et le gouvernement dont on trouve trace dans le rapport. C'est sans doute anecdotique mais, souvent, ces courriers, plutôt rudes, ne se concluent même pas par une formule de courtoisie. Cette direction de la Commission en reste à ses arguments qui ne sont pas (ou plus) négociables et ne peuvent que s'imposer.

Ainsi, on découvre que, depuis plusieurs années, la Commission européenne se montre très critique à l'égard de Fret SNCF et semble surtout chercher des arguments pour sévir contre cette entreprise. Il est évoqué, d'abord, des plaintes de concurrents (pour concurrence déloyale car Fret

SNCF bénéficie de subventions publiques au contraire de ses concurrents), puis ces plaintes ont été retirées, mais la direction de la Commission va poursuivre dans sa critique jusqu'à proposer la liquidation de Fret SNCF, sinon la mise en faillite de la SNCF, compte tenu des remboursements demandés pour des aides gouvernementales excessives.

La direction de concurrence de la Commission européenne estime en effet que Fret SNCF a perçu 5,3 milliards de subventions qui ont conduit à une distorsion de la concurrence. Il importe donc que la SNCF rembourse ces sommes ou, à défaut, programme la disparition de sa filiale qui est mise en cause (d'où l'euphémisme « discontinuité économique »). Dès lors que la cause de la « distorsion » concurrentielle aura disparu, il n'y aura donc plus de poursuites...

Certes, il y a eu des tractations avec le gouvernement français, dont la commission d'enquête ne semble avoir qu'une connaissance superficielle. Finalement, le ministre des Transports a avalisé la disparition de l'entité Fret SNCF, ainsi que le réclame la Commission européenne, comme cela était intervenu aussi pour la SNCM (Société nationale maritime Corse-Méditerranée), en 2016-2017, ou, en Italie, avec la compagnie aérienne Alitalia, dans la même période.

Il a été décidé de faire disparaître ces entreprises et d'en créer d'autres qui n'auront pas à reprendre ou à porter la dette – ou le passif – de ces entreprises (ni à rembourser des aides étatiques indûment perçues, selon la Commission européenne). O. Guersent, directeur général de la concurrence à la Commission européenne, a expliqué à la commission d'enquête que ce plan de « discontinuité économique » était finalement la moins mauvaise des solutions pour relancer l'activité sur des bases acceptables dans un contexte concurrentiel et qu'il fallait le faire. Il a fait également une série d'observations visant plus largement la SNCF. Si celle-ci se trouve dans cette situation, cela tient aussi à une qualité de service qui n'était pas bonne.

Il faut indiquer que ce terme de « discontinuité » a été mal compris dans un premier temps. Il évite au passage de nommer clairement les choses. Un syndicaliste de la CFDT (Pascal Couturier), interrogé par la commission d'enquête, n'a pas manqué de souligner que « déjà, c'est un mot que l'on n'emploie pas souvent. [Ainsi] les agents, au dé-

*but, n'avaient pas compris ce que signifiait "discontinuité économique"... Il y a eu une phase de stupéfaction, qui se transforme maintenant en colère. Cette décision de discontinuité est injuste et injustifiée. »*

En fait, c'est le ministère (français) des Transports qui serait à l'origine de ce plan de « discontinuité », selon O. Guersent. Une enquête détaillée de Mediapart tend à le confirmer (Orange, 2023b). Le cabinet McKinsey a préparé une telle évolution – et issue – dès 2019 et le gouvernement – dont le ministre des Transports en fonction lors du démantèlement, Clément Beaune – a suivi le processus qui avait été tracé. Le détail de ce plan ne semble toutefois pas très clair ou, à tout le moins, transparent, même aux yeux – semble-t-il – de la commission d'enquête, placée devant le fait accompli et se voyant opposée le « secret des affaires », dès lors qu'elle souhaiterait obtenir des informations économiques ou financières plus précises. De ce point de vue, elle ne peut d'ailleurs guère compter que sur des sources syndicales. Son rapporteur, H. Wulfranc, se borne finalement à demander un moratoire et, donc, à chercher à différer la mise en œuvre de ce plan. En fait, cette mise en œuvre ne paraît pas avoir été stoppée par les travaux de la commission d'enquête ; elle s'est poursuivie selon le rythme prévu initialement, avec l'appui des cabinets de conseil McKinsey et KPMG, qui ont partagé les sillons et une partie des machines de la SNCF courant 2024. Puis de nouvelles entités ont été mises en place, se substituant à Fret SNCF. Il est en outre prévu qu'elles ne pourront investir que partiellement dans le fret pendant les dix années à venir. Ces nouvelles entités n'auront donc qu'une marge de manœuvre limitée, ne pouvant véritablement concurrencer les entreprises du secteur, la SNCF ayant joué contre cette concurrence lors des décennies précédentes. Bref, sans être nécessairement une « voie sans issue » (Orange, 2023a) pour la SNCF, s'agissant du fret, celle-ci s'annonce pour le moins incertaine. En tous les cas, pour le cabinet Secafi Alpha, auquel les syndicats de la SNCF ont fait appel, les nouvelles entités qui seront mises en place – et le sont depuis janvier 2025 – sont « non viables » (cité par Orange, 2023a). Cela étant, ce point de vue peut paraître tout aussi maximaliste que celui de la Commission européenne avant le démantèlement.

### III. Penser le fret au-delà de la libéralisation et de la « discontinuité »

Le président de la commission d'enquête, D. Valence, tout comme le ministre des Transports, C. Beaune, ont une opinion plus conciliante à l'égard du plan de « discontinuité ». Il s'agit, selon eux, de la moins mauvaise des solutions pour permettre de sauver le fret SNCF (à défaut de sauver Fret SNCF). Ils semblent admettre, toutefois, que la solution envisagée paraît paradoxale, compte tenu du défi climatique et du « pacte » vert européen.

De même, dans sa communication concernant les conclusions de la commission d'enquête, l'Assemblée nationale entend rester positive, s'agissant de l'avenir du fret, et met l'accent sur deux recommandations de H. Wulfranc, qui évitent d'interroger le plan de « discontinuité ». D'une part, une nouvelle écotaxe pour les poids lourds ; on revient donc à une vieille idée contre laquelle le transport routier, mais pas seulement, s'était déjà mobilisé. La mesure sera-t-elle efficace et, surtout, pourra-t-on la mettre en œuvre ?

De fait, l'Assemblée nationale va beaucoup insister sur le fait que le problème de fond, c'est le transport routier, ce qui évite d'évoquer le plan de « discontinuité ».

Selon l'Assemblée nationale, il faut aussi mieux réglementer le transport routier en interdisant le transport de nuit et en étendant certaines interdictions le week-end. Bref, les questions que pose plus directement le plan de « discontinuité » économique sont soigneusement évitées.

Plus largement, plusieurs intervenants – devant la commission d'enquête – indiquent que le problème de fond auquel est confronté Fret SNCF, contrairement aux affirmations du rapporteur, n'est pas uniquement lié à la libéralisation.

D'autres questions sont sur la table, notamment le modèle organisationnel de Fret SNCF. Était-ce le modèle le plus pertinent pour développer cette part modale du transport ?

La question du management se pose aussi. Des chercheurs liés à Ferinter, Isabelle Besse ou Julien Kubiak, avec des arguments précis, interrogent le mode de management de Fret SNCF, lequel leur semble assez problématique et ayant mal évolué par rapport aux enjeux économiques qui sont posés.

Pour leur part, les syndicats et certaines ONG entendent se mobiliser contre l'arrêt programmé de Fret SNCF. C'est d'ailleurs le cas, le 28 mai 2024, à Paris. À l'appel des syndicats, quelques 8 000 cheminots se sont rassemblés Place d'Italie, selon *Le Monde* (Moussa, 2024). Puis une grève intervient le 21 novembre 2024 ; elle est peu suivie avant que ne soit annoncée une grève « illimitée » de principe en décembre 2024. Mais ces mouvements n'auront pas beaucoup d'impact sur le démantèlement qui est alors déjà – largement – engagé. Courant décembre, un accord entre la direction de la SNCF et les quatre syndicats représentatifs désamorce la grève qui avait été annoncée : ce dernier fixe les conditions de transfert des personnels vers les nouvelles sociétés créées et ouvre une période de négociation concernant la nouvelle organisation du travail (Fay, 2024). La CGT a proposé entre-temps un contre-projet. Mais, comme déjà dit, le démantèlement de Fret SNCF est déjà en cours et rien ne semble l'empêcher, le gouvernement français et la Commission européenne s'étant entendus à ce propos.

Parallèlement, s'est greffée une inquiétude nouvelle concernant la révision de la directive européenne sur le transport routier, puisque pourraient être autorisés à la circulation des « méga-camions » de plus de 40 tonnes. Ce serait là aussi une décision pour le moins paradoxale, compte tenu du « pacte vert européen ». Certes, il devrait s'agir de camions « zéro émission ». Mais les eurodéputés français sont unanimes pour s'opposer à ce projet et, apparemment, le gouvernement aussi.

Enfin, lors de son audition devant la commission d'enquête, la Première ministre, Élisabeth Borne, a indiqué qu'elle n'acceptait pas de jouer l'avenir de Fret SNCF à la roulette russe (la formule laissant supposer que l'avenir de l'entreprise, sinon du secteur, est bien incertain) (rapport, tome 2, p. 131). C'est cependant ce qui semble se passer. E. Borne a expliqué que si l'on mettait fin à Fret SNCF, il y avait un risque que cela se fasse finalement au bénéfice du transport routier, ce qui relève de l'évidence, mais elle n'a pas proposé de solution qui présenterait plus de garanties pour l'environnement.

La Cour des comptes, dans son rapport annuel 2023, souligne de même l'importance du transport ferroviaire, compte tenu du changement climatique. Mais elle ne s'intéresse pas précisément

à la question du fret et ne questionne pas la disparition de Fret SNCF. Le ministère des Transports est finalement tout aussi vague, ne voulant sans doute pas inférer avec le difficile – et dérangeant – sujet de la disparition de Fret SNCF.

Le Parlement, une partie des « politiques », plus sincèrement les syndicalistes cheminots, se sont alarmés – sans doute tardivement – de la disparition de cette dernière entreprise, perspective d'autant plus étonnante que les défis environnementaux et climatiques ne peuvent que plaider pour sa consolidation et son développement. Certes, si le deuil est fait pour l'entreprise, tout le monde plaide, unanimement, pour le développement du secteur, sans interroger sérieusement les raisons de la déconstruction de Fret SNCF et alors même que les concurrents de cette dernière avaient retiré leurs plaintes. Un principe néolibéral – mêlant logiquement destruction des monopoles et éloge de la concurrence –, au fondement de l'Europe unie contemporaine, a eu finalement – sinon bêtement – raison d'une entreprise, en dépit d'enjeux ou de défis environnementaux actuels, largement partagés, à telle enseigne que plus personne – dans le secteur du transports – ne souhaitait mener de croisade contre la SNCF. Serait-ce alors plutôt les difficultés de la modernisation de cette entreprise – s'agissant du fret –, les résistances effectives ou supposées de son personnel, voire de ses managers, qui auraient eu raison de celle-ci ? Du passé fallait-il faire table rase ? Ou alors : l'avenir de la SNCF – *volens nolens* – ne dépendrait-il pas d'abord du transport de voyageurs ? Jean-Pierre Farandou, le PDG de la SNCF, a entretenu le doute devant la commission d'enquête en posant la question : « L'activité de transport de marchandises est-elle stratégique pour le groupe SNCF ? » Naturellement, il a aussitôt ajouté que cette activité était bien stratégique. On pourrait évoquer encore une vision idéologique bien courte, alors qu'un capitalisme de la finitude tendrait à supplanter le néolibéralisme (Orain, 2025). Cela étant, dans sa nouvelle configuration, à compter de 2025, avec les sociétés Hexafret (transport de fret) et Technis (maintenance des locomotives), la pérennité des activités de fret à la SNCF serait loin d'être assurée, selon le comité central du groupe SNCF (CCGPF, 2024). D'autres sources se montrent moins alarmistes, estimant qu'Hexafret devrait conserver la part de marché de Fret SNCF, voire connaître une

croissance de 2 à 3 % en 2025 (Gorbatko, 2025). Mais ce développement ne serait-il qu'un pari (impossible) sans investissement de l'État dans les infrastructures, compte tenu des objectifs ambitieux pour le fret ferroviaire inscrits dans la loi « Climat et résilience » ?

## Bibliographie

- Autorité de régulation des transports (ART), 2023, « Marché français du transport ferroviaire. Premiers chiffres 2023 ».
- Andolfatto Dominique, 2018, « Le chaudron social de la SNCF », in D. Andolfatto, dir., *Chemins de fer et cheminots en tension*, Dijon, EUD, pp. 225-244.
- Andolfatto Dominique et Dressen Marnix, 2012, « Nouvelles règles de représentativité syndicale et de négociation collective à la SNCF. Une réforme sous tension », *Travail et Emploi*, n° 131, pp. 75-88. En ligne : <https://shs.cairn.info/revue-travail-et-emploi-2012-3-page-75?lang=fr&tab=texte-integral>
- Andolfatto Dominique, Dressen Marnix et Finez Jean, 2015, « Les cheminots en grève : complexité et renouveau des formes d'action », in Serge Wolikow, *Grèves et conflits sociaux, II<sup>e</sup> colloque international. Approche croisée de la conflictualité. XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, MSH Dijon, pp. 533-548. En ligne : [https://www.ccoo.cat/pdf\\_documents/2015/actes\\_II\\_conference\\_iassc.pdf](https://www.ccoo.cat/pdf_documents/2015/actes_II_conference_iassc.pdf)
- CCGPF (comité central du groupe ferroviaire public), 2024, *Plan 2023-2023. Où va la SNCF*. En ligne : <https://www.ccgpfcheminots.com/exposition/2023-2032-ou-va-la-sncf/>
- Chaperon Isabelle, 2024, « Sanction de Fret SNCF par l'Europe : les conséquences sur le développement du fret ferroviaire de cette cure de minceur imposée au principal acteur du marché français seront à scruter », *Le Monde*, 5 novembre.
- Fainsilber Denis, 2023a, « Le fret ferroviaire s'alarme du silence de l'exécutif », *Les Échos*, 12 avril.
- Fainsilber Denis, 2023b, « Ces lignes rentables que Fret SNCF devra céder à la concurrence », *Les Échos*, 13 septembre.
- Fay Sophie, 2024, « Les quatre syndicats de la SNCF signent l'accord de transfert du fret, les grèves de décembre se dégonflent », *Le Monde*, 6 décembre.
- Gorbatko Nadia, 2025, « Restructuration du fret ferroviaire : le pari osé du changement d'aiguillage », *Actu Environnement*, 7 janvier. En ligne : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/avenir-fret-ferroviaire-45365.php4>
- Guérin Jean-Yves, 2024, « La SNCF obéit à Bruxelles et enterre Fret SNCF », *Le Figaro*, 5 novembre.
- Manac'h Erwan et Sfez Émilie, 2023, « Privatisation du fret SNCF : on fait tout pour couler le ferroviaire », *Reporterre*, 27 novembre.
- Ministère des Transports, 2023, « Soutenir plus et plus vite le fret ferroviaire en France ». En ligne : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/23114\\_DP-Fret.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/23114_DP-Fret.pdf) (consulté le 10 mars 2025).
- Moussa Noa, 2024, « Le démantèlement de Fret SNCF a commencé, les cheminots manifestent leur colère », *Le Monde*, 28 mai.
- Orain Arnaud, 2025, *Le Monde confisqué. Essai sur le capitalisme de la finitude (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Flammarion.
- Orange Martine, 2023a, « SNCF : poussé par le gouvernement, le fret emprunte une voie sans issue », *Mediapart*, 8 octobre.
- Orange Martine, 2023b, « Fret SNCT : une destruction avec préméditation », *Mediapart*, 11 octobre.
- Orange Martine, 2023c, « Fret ferroviaire : l'addition de trente ans d'abandon », *Mediapart*, 23 octobre.
- Orange Martine, 2023d, « Fret SNCF : le fiasco du retour à la concurrence », *Mediapart*, 12 décembre.
- Valence David et Wulfranc Hubert, 2023, « Rapport sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir », Assemblée nationale, n° 1992, 2 tomes, 13 décembre. En ligne : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/autres-commissions/commissions-enquete/ce-liberalisation-fret-ferroviaire>

## DÉBATS

**Christian Desmaris** (Maître de conférence Sciences Po Lyon, chercheur au LAET) : Il y a beaucoup de choses dans ce qui vient d'être dit, mais pour introduire le débat, j'aurais trois observations à faire : d'abord, je m'autoriserai le propos, c'est réjouissant d'avoir un Parlement qui ait ce droit d'autosaisine pour lancer des commissions d'enquête sur des sujets aussi vifs. Parce que là, on le voit bien, la crise appelle la crise : c'était déjà compliqué dans l'histoire, et ça va probablement être très compliqué aujourd'hui et demain. Et dans cette situation, on a des parlementaires qui font leur travail, ce qui mérite d'être souligné, c'est quand même louable. Après ce point de départ, j'ai une question sur l'ambition sur le fret. Je ne comprends pas... Moi, je n'apprécie pas qu'on se paie de mots, ce n'est pas possible. Au bout d'un moment, il y a des choses qui, intellectuellement, sont vraiment très curieuses. On a des ambitions, on a des horizons extrêmement courts, mais c'est quoi ? Qu'est-ce qu'on dit à la population ? Et comment est-ce légitimé ? Est-ce que ce sont des *lobbies* qui sont plus forts que d'autres, est-ce que c'est une méthode Coué ? Je n'arrive pas à comprendre. Donc là, je livre, je dirais, cette observation ici à chacun.

Le deuxième point : j'ai entendu parler d'entreprises, j'ai entendu parler d'État actionnaire, j'ai entendu parler de priorité stratégique ou de non-priorité stratégique... Or, sauf erreur de ma part, la SNCF, c'est une société à capital public, donc la stratégie, c'est de l'ordre du conseil d'administration, qui est composé pour beaucoup de représentants d'État. Que fait l'État ? Quelle est sa stratégie ici ? J'aimerais comprendre quel est le jeu qui se joue. Où sont les priorités stratégiques ? Parce que c'est beau de dire des choses, mais je reviens au propos précédent à celui-là : quelle est en France la stratégie publique sur le sujet ?

J'aimerais aller sur un troisième sujet que je connais un tout petit peu, parce que je suis environné, à Sciences Po, de juristes, et notamment de juristes européens ; je ne le suis

pas, donc je n'ai pas un propos autorisé là-dessus, mais j'ai quand même quelques bruits de couloir qui me permettent peut-être d'être en complément de ton propos, Dominique. Et j'ai travaillé pendant plus de deux ans avec la Commission, sur le cas de production d'un règlement européen, donc j'ai vu fonctionner la machine européenne. La France est très très mal vue, sur tout un ensemble de points. C'est ce que j'ai cherché à dire, je crois, hier : on a un discours tellement contradictoire... Quand je soulignais que la SNCF refusait la concurrence chez elle, faisait tout pour la reporter et s'activait massivement à l'étranger, moi je me souviens encore de clins d'œil qui mettent très mal à l'aise. Et il faut multiplier ça sur tout un ensemble de dimensions.

La direction de la concurrence, c'est la plus influente de tout l'appareil communautaire, dans l'histoire. Il faut partir de là. Et on ne s'entend pas bien : culturellement, c'est l'Europe du Nord, on n'est pas de cette Europe. On ne s'entend pas bien, on pourrait multiplier les exemples. Je vais prendre celui du ministre de l'Économie, Bruno Lemaire, il y a quelques années, il s'est accroché à l'Allemagne pour chercher à contrer la direction de la concurrence. C'était Alstom-Siemens, on n'y est pas arrivé. Mais tout ça laisse des traces. À la direction de la concurrence, il faut partir de l'idée, quel que soit le sujet, que la France est perçue comme un pays, on va dire, hostile aux principes, qui va toujours à reculons, qui a toujours cherché, pour le dire au mieux, à faire des contre-propositions. Et après, c'est de la mécanique européenne, c'est du droit. Quand vous dites : démembrement d'actifs, mais c'est prévu dans les textes ! Quand on a péché – tu l'as dit quasiment comme ça, Dominique, tout à l'heure –, quand on a fauté, on paie, purgatoire ou plus, enfer, c'est de cette manière-là que ça se passe. Alors moi, en tant qu'économiste, je suggérerais que c'est le mythe de la concurrence libre et non faussée, et il y aurait franchement beaucoup à redire, mais ça ne va pas être le sujet. Donc c'est peut-être tout simplement pour dire

qu'effectivement, ne soyons pas surpris de ce qui arrive de Bruxelles, c'est attendu. C'est un événement historique attendu. Voilà. L'État, en France, a voulu jouer un petit peu sous le tapis et le résultat, c'est qu'on constate que ce n'est pas possible dans l'Europe telle qu'elle fonctionne, il y a des institutions là-dessus.

Voilà donc quelques observations pour ouvrir le débat, et j'imagine qu'il va y avoir pas mal de commentaires, parce qu'il y a le fret et l'aspect environnemental de ses trafics, mais il y a aussi d'autres enjeux qui se trament, qui se jouent, dans cette histoire-là.

Et peut-être un dernier détail : quand j'ai vu ton graphique, tout à l'heure, qui était évoqué par Patrice Salini hier, en fait, on voit que l'inflexion pour le fret, c'est 2003, et quand on prend la courbe de la production industrielle ou de la balance commerciale industrielle, c'est aussi 2003. Donc tout cela n'est pas une surprise, d'un point de vue macroéconomique, il y a des corrélats entre grandeurs.

**Julien Troccaz** (Secrétaire fédéral SUD-Rail) : C'est pour compléter, avec humilité, au sujet du fret, que je suis un peu pour la fédé' avec d'autres camarades, même si moi aussi, j'ai été auditionné par la commission d'enquête. Pour commencer, ce n'est pas pour atténuer, mais s'il y a eu une enquête parlementaire, c'est qu'il y a eu une mobilisation politique, syndicale et sociale. Ça a été souligné à la fin. Dès le début, au mois de mai, sous notre impulsion, on a une plateforme de 25 partis politiques, organisations syndicales et environnementales, qui cadre un peu les choses, qui parle d'un scandale écologique, et on considère que là-dessus, on est en légitime défense. Alors, c'est sûr, ce n'est pas *business*, ce n'est pas voyageurs, c'est le fret, c'est « freteurs ». Ça renvoie même à comment les cheminots et cheminotes de fret se situent dans cette entreprise ; le fret a toujours été de côté, en fait. Donc c'est sûr, on a du mal à faire ressortir ça. Alors évidemment, je suis obligé de le dire – j'imagine que dans la salle, il y en a qui le savent, ou qui vont le comprendre –, il y a un vrai malaise social et j'espère que vous imaginez l'état des cheminots et cheminotes qui sont dans cette situation. Vous ne soulignez pas [ce qu'a dit] Ferracci... Alors moi, Ferracci, c'est pas mon pote, c'est le *boss* de Secafi, son fils est député, mais il dit quand même : « Il n'y a aucun salarié dans ce pays qui a connu autant de

réorganisations et de restructurations, et même de promesses de la direction de l'entreprise, qui disait : « Vous faites des efforts, et vous verrez, on sauvera le fret. » Et je pense que cette situation anxiogène... Et vous voyez, on fait pareil pour le TER, enfin, pour le voyageur.

Sur la privatisation, l'ouverture à la concurrence, j'entends, et ça m'aide dans l'analyse. Parce qu'on peut dire « l'ouverture à la concurrence » à tous les mots, mais c'est les conséquences de l'ouverture à la concurrence qui importent. L'ouverture à la concurrence a obligé à une désintégration du système ferroviaire, mais aussi de l'entreprise publique. Ça veut dire que pour préparer cette ouverture à la concurrence, on est partis en lots, en silos, maintenant on est en filiales, et ça veut dire qu'on a désorganisé, on a désorganisé les organisations du travail. Bon, ça peut me faire passer pour un vieux con, mais moi, quand je suis rentré à la SNCF, un agent de ma filière à l'exploitation faisait un peu de fret, un peu de TER, un peu de différentes choses... Moi, que les patrons et les patronnes veulent faire des comptes, des comptes analytiques pour savoir combien on coûte, si ça peut les amuser, qu'ils le fassent. Mais [la désorganisation] de l'organisation du travail, c'est ça la conséquence. Et pourquoi on en est là, c'est parce qu'au conseil d'administration – moi, j'y étais, au conseil d'administration, je peux vous le dire –, au conseil d'administration, les représentants de l'État, ils lisent des notes qu'on leur prépare et ils votent comme ça. Mais pourquoi, parce que leur seul objectif, ce n'est pas un gros mot, mais c'est que ce service de transport soit au plus proche du système capitaliste ; qu'on le veuille ou non, ça veut dire qu'il faut rentabiliser au maximum cet outil de transport, et c'est pareil dans d'autres domaines.

Donc on en est arrivé à cette situation-là et moi, j'entends qu'on a tendance à dire : « C'est l'ouverture [à la concurrence. » Moi, j'ai voulu faire de l'histoire – enfin, je me suis pris un peu pour un chercheur pendant dix minutes –, on m'explique que l'ouverture à la concurrence, déjà, tout le monde disait qu'elle était mal préparée en 2005 ou 2006. C'était déjà pour répondre à une injonction de l'Union européenne, en disant : « Bon, ben le *deal*, c'est : allez, on anticipe l'ouverture à la concurrence. » Il y avait déjà une menace. Et tous ces responsables-là savaient que de toute façon, on était mal préparés et qu'on n'était pas prêts. Donc premièrement,

c'est ça qui est sous la souffrance. Je suis obligé de le dire, parce que je considère que c'est mon rôle.

Et après, on a commencé un vrai combat ; nous, on y croit encore, en fait. Et on va se servir de la campagne européenne, comme le disait le collègue du Réseau Action Climat, pour se battre, on va tous les mettre face à leurs responsabilités et, évidemment, ce n'est pas possible de laisser faire, parce que ça représente plein de trucs. Et on est toujours sur le même sujet. Les deux prochaines entreprises, elles ne seront pas viables. On sait déjà que les deux prochaines filiales, New Fret et New machin, elles ne seront pas viables. Et ce n'est pas moi qui le dit, c'est Ferracci, c'est des économistes. Même le patron de la DB Cargo, un concurrent, dit qu'on a déstabilisé le secteur.

Et, dernière chose, il y a une journaliste qui a fait un travail, Martine Orange de Mediapart, qui a fait une sorte de récit où elle a pris le temps d'expliquer toute cette situation-là, que je vous invite à regarder.

**Francis Genon** (Retraité de la SNCB) : C'est vrai que c'est un peu triste de voir l'état de Fret SNCF. Lineas, qui est une ex-filiale de la SNCB, ne va pas mieux. Et on peut se poser des questions : est-ce que les commerciaux font vraiment leur boulot, en fait ? Parce que bon, les clients, qu'est-ce qu'ils demandent ? C'est d'avoir un service de A à Z. Et, bien souvent, ils ne l'ont pas. Il y avait quelqu'un qui avait dit, il y a quelques années, que les entreprises qui n'arriveraient pas à fournir un service correct aux clients de A à Z, leur rôle ne serait plus que tractionnaire. Et donc, ça serait les chargeurs qui s'occuperaient de remplir les wagons, et les sociétés ferroviaires ne seraient plus que tractionnaires. Mais c'est vrai que, quand j'entends tout ça, on peut un peu pleurer sur le sort du fret. Mais bon.

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) : Lineas va un peu mieux que Fret SNCF, quand même, je pense.

**Francis Genon** : Je ne sais pas. [rires] Pour combien de temps...

**Hermann Schneider** (Objectif RER Métropolitains) : On a cité la Belgique, on peut aussi comme on le fait souvent citer l'Allemagne, avec DB Cargo qui se porte très mal aussi, avec un plan de licenciement de 1 500 personnes et qui est aussi à vendre prioritairement.

Donc ce qu'on observe, ce que j'observe – j'ai un peu l'avantage, je dirais, d'avoir moins d'émotions professionnelles, puisque je ne travaille pas dans le secteur du fret –, je parle en tant que citoyen et en tant qu'associatif engagé. J'habite dans les Hauts-de-Seine, dans le 92, une petite ville assez bucolique. Pas trop loin de la Seine, il y a la ville de Gennevilliers, le plus grand port fluvial de notre pays. Donc, avec un projet qui s'appelle « les *Green Docks* », c'est un truc sympa, 35 mètres de hauteur, 700 mètres de longueur, donc un centre logistique multimodal. Mais on ne trouve pas un truc qui s'appelle le train, le ferroviaire, on a du mal à trouver. Or, on trouve deux acteurs majeurs de notre continent, qui est notre société nationale, qui est bien représentée par la société Geodis, tout le monde connaît, les premiers camionneurs de notre pays ; et par la société DB Cargo, donc, représentée par la filiale Schenker. Voilà, donc, déjà quelque chose qui peut frapper, même quand on n'a pas fait des études là-dessus. Et c'est étonnant, effectivement, d'attendre dans une situation un rapport parlementaire, une commission d'enquête, qui doit regarder ça. Donc on peut saluer le travail des différents parlementaires, H. Wulfranc ou D. Valence, peu importe... Mais on sent quand même qu'il y a quelques convergences, mais malheureusement, c'est très tard. Et donc, je termine avec cette observation, on a du mal vraiment à fédérer, donc, là où c'est important. Je me souviens, on n'a pas les mêmes opinions que les camarades de SUD, j'ai eu des discussions, donc, avec des syndicalistes SUD, sur la concurrence, ce n'est pas le débat d'aujourd'hui. Mais il faut avoir des convergences. Je me souviens, il y a plus de dix ans, entre la FNAUT et la CGT, on a signé les mêmes pétitions, quand il s'agissait de relancer le fret, de relancer le wagon isolé, et ça, ça manque dans notre pays, on manque de plateformes pour définir une autre politique de transport. Vous avez cité le méga-camion, donc il faut agir, même s'il semble que la position française est un peu plus nuancée, mais il faut voir.

Et je termine en disant, l'État, voilà, qu'est-ce que fait l'État ? Souvent, l'État, il est absent de ces débats. Quand on voit des réunions de l'association Objectif opérateurs ferroviaires de proximité, l'État est absent, malheureusement. Donc il faut définir une politique ferroviaire dans le fret, mais avec l'ensemble des acteurs, qui sont – j'ai oublié de le mentionner – les

consommateurs aussi, et puis les acteurs, les industriels. Qu'attend, par exemple, la grande distribution en France, qui a zéro fret ferroviaire, par rapport à d'autres pays ? Je pense à la Suisse où la part est supérieure à 50 %. Donc il n'y a pas que l'État, il y a tous les acteurs.

**Marnix Dressen-Vagne** (Professeur émérite UVSQ Paris-Saclay) : Dans le même ordre d'idées, Amazon, paraît-il, ne fait pas transiter ses marchandises par la voie ferrée.

Moi, je voulais intervenir sur deux points qui sont très différents. Le premier point, c'est une conviction qui ressort de toutes les investigations que nous avons conduites avec Christian Mahieux sur le fret, et qui consiste à dire que ce n'est pas le fret ferroviaire qui est le problème ; le problème, ce sont les avantages qui ont été accordés à la route. Il faut envisager les choses de façon structurale. Et si on veut remonter la part du ferroviaire de façon significative, il faut entraver l'expansion et le fonctionnement de la route qui, comme on le sait, offre des conditions de vie et de travail qui sont souvent désastreuses pour les routiers, même s'ils peuvent aimer leur métier, par ailleurs. Ça, c'est le premier niveau d'intervention.

Le deuxième niveau, et ça, j'y tiens, parce que je pense que ça n'a pas du tout été évoqué depuis hier matin, c'est la question de la légitimité des transports de marchandises. Une bonne partie des choses qui sont transportées sont socialement inutiles, correspondent à une société qui devient folle. Là, en ce moment, dans l'actualité, il y a la question de la *fast fashion*, qui croît d'année en année et qui est un désastre écologique. Et, je ne veux pas me tromper, mais c'est entre 10 et 15 %, je crois, des trafics. Ce sont des vêtements qui vont servir une fois, deux fois, qui vont finir à la poubelle dans le meilleur des cas, dans le pire des cas, dans des pays d'Afrique, etc., où ils vont être jetés aussi parce qu'ils ne sont pas réutilisables... Bref, la question qui se pose, c'est qu'est-ce qu'on transporte, est-ce que c'est socialement utile, est-ce que c'est socialement rationnel ? Donc c'est un niveau d'approche du problème qui est très différent de toutes les approches techniques de la question du fret ou de la façon dont il est organisé, financé, etc., questions qui sont complètement légitimes et qui m'intéressent beaucoup. Mais je pense qu'il faut prendre du recul et voir les choses de façon plus globale. Voilà. On est dans une société où, par exemple,

on transporte de l'eau minérale italienne pour l'emmener au nord de la France ; est-ce que c'est vraiment si utile que ça, même si elle est très bonne ? Et je pourrais prendre dix mille autres exemples.

**Georges Ribeill** (Historien) : Oui, et je voudrais prendre encore un peu plus de recul et évoquer que le directeur général de la SNCF, Roger Guibert, dans les années 1960, proposait d'instaurer un service public européen des transports de marchandises réservé au rail, et d'accorder à la route le service public de la desserte terminale. Utopique, évidemment. Sur le problème de fond, je pense qu'une des raisons majeures du déclin du fret, c'est la désindustrialisation de la France. On est devenu une société de services, du champagne, des bijoux, mais ça ne fait pas des wagons entiers de phosphate, de minerai, à part pour des bouteilles minérales et quelques carrières.

En externe, nous sommes d'accord que, depuis longtemps, il y a un phénomène de *lobby* important au niveau du ministère et du côté de Bercy, pour toujours faire finalement basculer les choses en faveur de la route. L'écotaxe des portiques de Ségolène Royal est tout à fait révélatrice du rapport de forces. Comme quoi, en 48 h, on a baissé le pantalon. En interne à la SNCF, je pense personnellement, pour l'avoir vécu, que le choix de faire du TGV grande vitesse voyageurs, et non pas mixte, a accaparé, entraîné les crédits, les financements, on l'a évoqué mille fois, au détriment du trafic fret. Je suis d'accord avec l'ami Troccaz, en évoquant, en plus, en interne, la *silotisation* des activités qui a été progressive, a tué le collectif de la circulation. Et je les ai connues, appréciées, ces équipes dans les PC, où le bon régulateur savait très bien que le 5442, c'était le Trans-Europ-Express-Marchandises, Saint-Pol-de-Léon, Roscoff, Rennes, Hambourg, plein de choux-fleurs. Et qu'au niveau des arbitrages sur la ligne de parcours, le régulateur donnait un coup de pouce – parfois c'était obligé, c'était dans la procédure, de ralentir le voyageur pour laisser passer le Provence Express, en particulier. C'étaient des trains qui avaient des privilèges d'exploitation, pour des raisons économiques de bon aloi, du point de vue de l'entreprise SNCF. Tout a bien basculé. Moi, je me rappelle très bien la petite gare de Villeneuve-sur-Yonne, où il y avait encore le facteur mixte enregistreur, qui était capable de gérer l'embranchement particulier,

avec trois wagons d'engrais pour les petites usines de Adam. Tout ça, c'est révolu. Bon, globalement, je pense quand même que la fin de l'industrie lourde, en faveur du champagne, des bijoux et des parfums, du luxe et des services – en dehors des métropolisations dont va en parler cet après-midi, entre lesquelles il faut des TGV qui contribuent à la fracture ferroviaire –, c'est dramatique.

Je voudrais revenir aussi sur les années 2000. À la SNCF de Budapest, dans les couloirs du fret, au troisième étage, j'ai vu la succession des Marembaud, des Véron, des Rol-Tanguy. Bon déjà, tout allait mal, la pente était descendante et je me rappelle très bien, j'avais des très bons amis qui disaient : « Ça y est, on a sauvé des gros... » C'étaient des gros chargeurs, des gros clients. « On a promis un plan, dans les trois mois à venir, tout va être remis dans l'ordre », et puis, disons la vérité, une grève de la CGT mettait en l'air tous les efforts pour rétablir une desserte de qualité... Le client réagissait en disant : « Écoutez, moi, c'est fini, je ne vous crois plus, ce n'est plus possible. Qu'il y ait grève ou pas, vous n'êtes pas capable de tenir cette fiabilité. » Que demandaient les chargeurs ? Ils ne demandaient pas la vitesse, ils demandaient la fiabilité horaire. Peu importe que ce soit 24 h ou 48 h, l'important c'est que ce soit arrivé à l'heure.

Et en plus, la logique d'économie de flux tendus, de zéro stock, tout ça contribue aussi à affaiblir la place du rail, qui n'est pas aussi fiable que le camion dans son porte-à-porte, même s'il y a des aléas routiers. Même s'il n'y a pas seulement le fait que le rail ne fait pas du porte-à-porte. Et c'était le génie de Guibert de dire : « On va créer des filiales routières terminales pour assurer le porte-à-porte, que ce soit d'ailleurs pour les voyageurs, avec les autocars, la Société de contrôle et d'exploitation de transports auxiliaires (SCETA) ou Calberson. »

Et, de la même manière, moi, je suis frappé par le fait qu'il y a quarante ans, la SNCF disait : « Par rapport au climat, à la tempête, à l'orage, nous défions toutes les intempéries. » Et effectivement, lorsqu'il y avait un mètre de neige sur la ligne du Cantal, il y avait une équipe mobilisée de brigade de nuit, qui était très fière, très fière, à 4 h du matin, d'aller libérer la voie. C'était le cheminot qui avait le sens du service public injecté jusqu'à la mort... J'évoquais des exemples hier... Voilà, donc tout ça, c'est mort.

Et donc, le rapport, il y en a eu bien d'autres, des rapports de la Cour des comptes ou des rapports parlementaires. On dit le fret, le fret, le fret, mais voilà, le fret s'écroule.

Et, pour terminer, je dirais que ce que je ne comprends pas, surtout, c'est qu'il y a trois ans, lorsque la SNCF a dit : « L'État donne trois milliards », aussitôt Bruxelles a dit : « Mais attendez, là, vous êtes hors-la-loi, vous n'avez pas le droit. » Mais après, la SNCF a pris l'argent, et moi je n'ai pas compris pourquoi, quatre ou cinq ans après, Bruxelles a dit : « Ah, vous êtes hors-la-loi, vous avez roulé hors ligne rouge, et donc, maintenant vous êtes saqués. » Je me souviens très bien d'avoir été frappé par le fait que la SNCF se mette délibérément hors-la-loi, hors Bruxelles, et qu'elle l'ait fait impunément, jusqu'à maintenant. On peut se demander si ce n'est pas une stratégie habile, de dire : « Laissons le brigand voler et puis après, on va l'assommer d'un grand coup mortel. »

**Christian Desmaris** : J'aimerais juste rajouter un petit mot. Dominique a plusieurs fois, tout à l'heure, évoqué le mode de management et notre collègue, parlant de l'Allemagne, a souligné, il me semble, quelque chose qui, pour moi, est extrêmement parlant. On n'est plus face à des groupes qui sont des groupes ferroviaires, même principalement. Et je connecte avec ce que Rémi nous a dit hier, si on pose comme hypothèse forte la problématique de financiarisation qu'il a évoquée, on a des éléments de compréhension complémentaires aux questions qu'on est en train de se poser. Ces groupes, depuis longtemps, ils ont un panel d'actifs à gérer et ils cherchent la rentabilité. Ce n'est pas un vrai mystère, d'ailleurs c'est ce que chacun dit sous des mots différents. On a entendu Geodis, Schenker et, oui, c'est là que ça se fait, le *job*, il se fait là.

Après, moi, je suis très politiques publiques, vous l'avez compris, comme beaucoup ici. Et même si effectivement, comme Marnix l'a souligné tout à l'heure, il y a une vraie réflexion à avoir sur les modèles de production et de consommation qu'on veut – je pense au transit – parce qu'il y a une grande partie des marchandises qui ont quand même beaucoup déserté la France. Moi, j'ai travaillé sur les ports : sur Marseille, sur le Havre. Elles passent où, ces marchandises ? Elles sont à Gênes, elles sont à Barcelone, elles sont là-haut [dans les pays situés au nord de la France. Donc

voilà, il y a aussi, dans le système, des choses où on n'est pas très bon.

**Vincent Doumayrou** : Merci. Donc, pour la dernière intervention, Frédéric de Kemmeter, qui, je le rappelle, a participé également à la commission d'enquête parlementaire – tu devais être le seul non-Français – avec quatre autres membres de Ferinter, Julien Kubiak, Julien Troccaz ici présent, Isabelle Besse, une ancienne membre de Ferinter, spécialisée dans le travail, et moi-même.

**Frédéric de Kemmeter** (Chroniqueur spécialisé en question ferroviaire, Webmaster Mediarail.be – Rail Europe News) : Je reviens sur ce que Christian avait dit – et ça me frappe fortement, dans les écrits que je lis, je suis abonné à de nombreuses revues –, cette différence, cette espèce de décalage qu'il y a un peu entre la France et l'Europe. Ça me frappe pour deux raisons : la première, c'est qu'aucune directive ne peut sortir si la France ne les a pas votées, parce qu'il y a un conseil de l'Europe obligatoire. Donc c'est quand même curieux de dire : « On n'aime pas quelque chose qu'on a voté. » Là, je ne comprends pas, il faut qu'on m'explique. Cette libéralisation a été votée, les quatre paquets ferroviaires ont été votés par la France. Donc ça, c'est la première chose.

La seconde chose à évoquer, c'est la culture politique. Je marche sur des œufs en disant ça, mais la France, c'est le verticalisme et ça, dans l'Europe du Nord, on n'aime pas du tout, du tout. Les Scandinaves, par exemple, eux, n'ont aucun problème à mélanger les patrons, les syndicats aussi, pour créer une politique. Ici, on a l'impression que quand on parle patron, on sort un flingue : « Toi tu te tais, moi je décide. » Je suis peut-être dur, je suis peut-être très dur ...

**Intervention dans la salle** : Et réciproquement.

**Frédéric de Kemmeter** : Et réciproquement aussi. Donc, *a priori*, 1789 n'est pas terminé. Mais bon... C'est vrai qu'il y a peut-être une mauvaise compréhension de l'image de la France au sein de la Commission européenne. Je termine comme ça, je connais un autre syndicaliste, de l'UNSA, Laurent Fauviau, pour ceux qui connaissent, qui a travaillé quatre ans, il était délégué à l'ETF. Son discours était extrêmement clair, il tient en une phrase. Il me disait ceci : « Quand j'écoute un syndicat danois ou suédois, j'ai devant moi Guillaume Pepy. » [rires] Tout est dit. Et il disait aussi : « Les syndicats allemands,

par exemple, sont purement corporatistes. Eux, quand ils se battent, c'est pour les salaires, les conditions de travail, rien d'autre, pas de politique, rien. Et les Scandinaves, c'est encore pire. » C'est tout. Oui, voilà. Donc c'est une idée des grandes différences...

**Luc Humbertjean** (Cadre honoraire SNCF) : Je voulais revenir sur le déclin du fret. En fait, ce qu'il faut bien voir, pour revenir sur les propos de Rémi Brouté hier, c'est que c'est à partir de 1974 qu'on a eu vraiment un très fort déclin du fret. Et, en 1974, quand le fret allait bien, la SNCF allait bien. Et quand la sidérurgie allait bien, le fret allait bien et la SNCF allait bien. Par ailleurs, une deuxième remarque, c'est que les conditions d'exercice du transport routier se sont terriblement dégradées, et qu'il n'est pas normal d'avoir cette cohorte de camions sur les autoroutes qui, il y a encore peu de temps, fonctionnaient avec des coûts de l'ordre de 1 € du kilomètre. Ce qui veut dire que pour 1 000 €, on traversait la France. Alors maintenant, cela a un petit peu augmenté, mais il est bien évident que c'est tout à fait anormal d'avoir eu une telle dégringolade des prix routiers et qu'en particulier le ferroviaire en a souffert.

**Vincent Doumayrou** : À moins que les orateurs de la tribune aient quelque chose à ajouter, ce sera le mot de la fin pour cette table ronde.





## Une approche historique et géopolitique de la question des SERM

**Pierre Zembri,**  
Université Gustave Eiffel  
Laboratoire Ville Mobilités Transport (UMR T9403)

L'émergence des projets de services métropolitains renforçant la desserte interne des plus grandes agglomérations ou conurbations de France métropolitaine apparaît à la fois bienvenue, compte tenu des enjeux de mobilité dans ces territoires très hétérogènes, et potentiellement problématique du fait des configurations des réseaux d'infrastructures ferroviaires. Même si la loi SERM du 27 décembre 2023 (article 1<sup>er</sup>) et les principaux acteurs publics précisent qu'il s'agira d'un ensemble multimodal de services à base ferroviaire, cette base reste à établir et à consolider, dans un contexte de saturation des principaux nœuds et de sous-investissement.

Nous proposons une approche qui permet de replacer la question des SERM dans une perspective de plus long terme, avec une dimension géopolitique non négligeable, qui tient à un jeu d'acteurs complexe et à des responsabilités éclatées, héritées du dispositif mis en place à l'occasion de la décentralisation (cf. la loi d'Orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et ses différentes modifications ultérieures, transcrites au sein du code des Transports).

Nous tenterons notamment de documenter le paradoxe entre la saturation des nœuds ferroviaires et le relativement faible niveau de desserte des premiers kilomètres des branches qui y aboutissent. Puis nous montrerons qu'en l'absence de délimitation claire des responsabilités des différents acteurs, l'organisation des SERM risque d'être difficile au-delà du montage de projets, qui est l'objet principal de la loi du 27 décembre 2023.

### Nœuds saturés, étoiles métropolitaines peu achalandées : un paradoxe apparent ?

La question de la saturation des nœuds ferroviaires français tient à deux mouvements concomitants, que l'on ne rapproche pas forcément de façon spontanée :

1. La métropolisation, qui s'est accompagnée d'un étalement urbain important, avec des périphéries de faible densité, faiblement structurées par le réseau ferroviaire. La sanction actuelle est la constitution de méga-EPCI, qui ont récemment acquis le statut de métropole (loi MAPTAM), et qui doivent gérer le continuum urbain-rural tout en constituant globalement des pôles d'attraction majeurs.
2. L'attrition du réseau ferroviaire, qui a réduit à sa plus simple expression son maillage et qui fait jouer un rôle de premier plan à un nombre réduit de nœuds ferroviaires essentiels, faute d'itinéraires alternatifs, notamment pour le fret. Ces nœuds essentiels correspondent aux métropoles précitées.

Si le premier mouvement génère des flux importants encore essentiellement radiaux (on n'atteint que très rarement le niveau de multipolarisation francilien, alors même que l'Île-de-France sert de référence et alimente l'imaginaire des promoteurs des SERM), l'altération du maillage a pour double effet de limiter la capacité de nœuds de plus en plus sollicités par des trafics essentiellement à moyenne et longue distance (grande vitesse ferroviaire, fret, TER ou Interci-

tés) et de laisser des pans entiers des périphéries métropolitaines sans desserte lourde ni performante.

Si on se focalise sur le fonctionnement de ces nœuds, on constate qu'ils font l'objet d'une féroce compétition entre activités ou usages pour préserver des droits de passage et de stationnement, compétition désormais arbitrée par le gestionnaire d'infrastructures sous le regard attentif du régulateur (ART). Le graphique d'occupation des voies en gare (GOV) devient

un enjeu majeur, les temps de stationnement et de retournement des trains également. De timides évolutions visant à desserrer la contrainte sans investissement massif ont eu lieu. Nous pouvons ainsi citer la diamétralisation de certains services TER, qui évite des surstationnements en gare centrale (cf. Lyon, Bordeaux ou Strasbourg) ou la possibilité de faire stationner deux trains partant dans des directions opposées sur la même voie (cf. Rennes).

Gare	Connexion avec le réseau urbain	Trafic voyageurs en 2022 <sup>1</sup>	Trafic gare principale	Rapport gare périphérique / gare centrale
Lyon-Gorge-de-Loup	Méto	682.949	36.558.465 (Lyon-Part-Dieu)	1,87 %
Lyon-Saint-Paul	Bus	1.561.710		4,27 %
Lyon-Vaise	Méto	914.111		2,5 %
Vénissieux	Méto	173.756		<b>0,475 %</b>
Arenc-Euroméditerranée	Tramway	68.184	16.906.447 (Saint-Charles)	<b>0,4 %</b>
Marseille-Blancarde	Tramway	663.750		3,92 %
L'Estaque	Bus	114.582		<b>0,68 %</b>
Saint-Cyprien-Arènes	Méto	262.837	12.869.088 (Toulouse-Matabiau)	2,04 %
Saint-Agne	Méto	1.053.068		<b>8,2 %</b>
Pessac	Tramway	1.039.275	21.353.889 (Bordeaux-St-Jean)	4,87 %
Mérignac-Arlac	Tramway	88.408		<b>0,414 %</b>
Échirolles	Tramway	486.905	7.993.812 (Grenoble)	6,09 %
Le Pont-de-Claix	Bus	9.227		<b>0,115 %</b>
Grenoble-Gières-Université	Tramway	754.594		<b>9,44 %</b>

Tableau 1 : Fréquentation d'une sélection de gares de première couronne susceptibles de constituer une alternative aux gares centrales pour la diffusion des flux au sein des métropoles (source : Open Data SNCF, données 2022)

<sup>1</sup> SNCF, Fréquentation des gares 2022, consulté en 2023 [https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom\\_gare&disjunctive.code\\_postal&sort=nom\\_gare](https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&sort=nom_gare)

Le gestionnaire d'infrastructures n'est pas particulièrement favorable à l'étoffement des services intramétropolitains, susceptibles de saturer davantage les nœuds centraux, et les dessertes des premières couronnes sont particulièrement indigentes si on les compare à celles de villes équivalentes ailleurs en Europe. La fréquentation des gares de proche périphérie, pourtant propres à faciliter la répartition des flux entrants au sein des agglomérations du fait de l'articulation possible avec les réseaux urbains, s'en ressent nettement (cf. tableau 1).

Les couronnes denses représentent donc un trou au sein des dessertes ferroviaires régionales, qui se focalisent sur de plus longues portées de déplacement. Il manque par ailleurs un certain nombre de branches qui ont été fermées par manque d'intérêt et de clairvoyance (cf. ancienne étoile de Montpellier).

Ce sous-investissement ferroviaire a été compensé par l'allongement de lignes urbaines, qui avaient de surcroît l'avantage de bénéficier d'une source de financement relativement abondante, le versement-mobilité (anciennement versement-transport). D'où un écheveau de lignes d'autobus peu efficaces en périphérie, et de lignes de tramway longues : cf. ligne A d'Orléans : 18 km, T1 de Valenciennes : 18,1 km ; ligne A de Bordeaux (cumul des branches) : 28,9 km !

En d'autres termes, il y a eu jusqu'à maintenant un partage des tâches entre le TER, plutôt voué à des dessertes interurbaines, et le transport urbain, qui assumait l'intégralité des liaisons internes aux AOM. L'expansion récente de ces dernières, en application de la loi MAPTAM (27 janvier 2014), a conduit à une expansion sans précédent des périmètres, incluant de fait de nombreuses gares dans ces derniers. Ainsi, la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP) inclut-elle l'intégralité des deux lignes Marseille-Miramas en plus des segments Marseille-Aix ou Marseille-Aubagne. Ce changement d'échelle justifie une intervention croissante des AOM dans la gestion du système ferroviaire métropolitain, alors qu'elles s'accommodaient très bien auparavant du monopole régional.

## Un périlleux changement d'échelle

Focaliser les politiques métropolitaines de transport sur le ferroviaire a donc du sens, mais on part de loin et on risque de rencontrer des obstacles importants sur la route :

- la saturation des gares centrales, à objectiver car les surstationnements de trains terminus et la souplesse de gestion des voies et des itinéraires entrent en compte. Il est clair que toute augmentation de capacité, hors exceptions comme Bordeaux, Toulouse ou Marseille, sera facturée intégralement au projet SERM, même si elle profite à l'ensemble des activités ferroviaires ;
- les disparités d'équipement entre branches menant dans les périphéries, et d'importance des réserves de capacité ;
- les réticences de la région concernée à densifier l'offre métropolitaine au détriment des liaisons plus longues (vieille réticence généralement issue de l'opérateur historique, voire des anciennes compagnies).

En supposant que la motivation des acteurs soit suffisante pour développer un projet de SERM (ce dont atteste le grand nombre de projets labellisés par le gouvernement en juin-juillet 2024), il reste à trouver les bonnes voies pour atteindre les objectifs énoncés. En effet, la loi SERM du 27 décembre 2023 ne prévoit que la phase projet, tout en renvoyant la question du financement à des négociations et arbitrages ultérieurs (*a priori* septembre 2024, hors conséquences non anticipables de la dissolution récente de l'Assemblée nationale).

Pour qu'une labellisation de projet au titre de la loi SERM intervienne (labellisation octroyée par le ministère en charge des Transports), il convient que les acteurs aient organisé une structure *ad hoc* originale, un GIP (groupement d'intérêt public) associant tous les gestionnaires de territoires pertinents (art. 3). Il constitue un bassin de mobilité au sens de la LOM, et doit établir un contrat opérationnel de mobilité. Autant d'occasions de voir des désaccords émerger entre acteurs...

Quels sont ces acteurs qui sont censés s'entendre et contribuer financièrement aux projets ?

Outre la région, seule autorité organisatrice en titre des services ferroviaires, on peut compter

l'EPCI métropolitain (métropole, communauté d'agglomérations) qui est l'autorité organisatrice des services urbains. Mais il faut également tenir compte de l'existence d'autres EPCI (généralement des communautés de communes) périphériques, mais surtout « défensifs », dont la plupart n'ont pas pris la compétence transport en 2021, en application de la loi d'Orientation des mobilités de 2019. En effet, les services labellisés ne pourront pas dans tous les cas de figure être entièrement circonscrits dans le périmètre des intercommunalités centrales.

La diversité des acteurs institutionnels impliqués se justifie également par le caractère multimodal des réseaux labellisés. Un bon SERM, « à base ferroviaire » (cf. article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 décembre 2023), doit combiner services ferroviaires étoffés, connexions périphériques efficaces avec les réseaux locaux et rabattements organisés (voirie, stationnement, pistes cyclables, itinéraires piétonniers, etc.). Les compétences de voirie et d'urbanisme sont donc tout aussi nécessaires que la compétence transports publics ; la volonté politique également, notamment dans les périphéries hors EPCI métropolitain.

Enfin, la loi rend possible l'intervention d'un nouvel acteur, la Société des grands projets, selon des modalités très restrictives (notamment, pas d'intervention sur le réseau ferré national exploité) (art. 4). La SGP préfère évoquer son expertise financière, sa capacité à effectuer des montages financiers pour des projets de long terme, gagés sur des ressources spécifiques. Mais le potentiel de levée de taxe spéciale d'équipement (TSE) est bien plus faible qu'en Île-de-France et cette cartouche est déjà utilisée au profit du canal Seine-Nord (Lille) et de la LGV GPSO (Bordeaux et Toulouse). Ces trois agglomérations ne pourront donc pas recourir à une telle ressource.

### **Et au-delà du projet ?**

C'est l'impensé de la loi SERM qui ne va pas au-delà du montage des projets. Il faudra ensuite déterminer la ou les autorités organisatrices des SERM (région seule ? structure *ad hoc* de type syndicat mixte ?), ainsi que les modalités de financement du fonctionnement du nouveau réseau. Les budgets régionaux ne sont pas extensibles car dépendants pour leur quasi-totalité de reversements de recettes fiscales par l'État. Les

métropoles pourront concéder quelques fractions de leurs ressources, par exemple en restructurant leurs réseaux d'autobus pour favoriser les rabattements sur les gares du SERM, ce qui devrait générer des économies, mais sans compenser les surcoûts liés au surcroît d'offre global.

Reste donc à trouver une ressource supplémentaire, ce qui ne sera pas aisé compte tenu de l'aversion actuelle pour les impôts de production, catégorie à laquelle appartient le versement mobilité...

## Du choc d'offre à la mise en place des services régionaux métropolitains sur Grand Est

**Nicolas Bordillat,**

Directeur des projets de services express régionaux métropolitains du Grand Est

Les SERM (services express régionaux métropolitains) ne sont pas un objet nouveau. SNCF Réseau a principalement deux rôles majeurs dans ces projets, le premier étant celui d'architecte du réseau ferré structurant. Dans son rôle d'architecte, il s'agit d'une part de moderniser les lignes ; il n'y a pas forcément de lien entre la mise en place d'un SERM et la mise en place d'une commande centralisée, néanmoins, moderniser les nœuds permet d'avoir une gestion plus efficace du réseau. D'autre part, la deuxième mission importante comme architecte du réseau, c'est de fiabiliser les développements d'offres. Cela se fait *via* une structuration très en amont de la capacité ; quand je dis « très en amont », c'est 10, 15 ans avant. On regarde ce qui va circuler sur le réseau. Alors, on ne parle pas que de RER, il y a bien sûr du fret, comme cela a été dit tout à l'heure, il y a de la grande vitesse, avec tous les nouveaux entrants, il y a des trains internationaux surtout dans le Grand Est, avec ses frontières avec la Suisse, l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique, et puis, enfin, il y a du trafic plus local. On regarde comment on peut optimiser le réseau existant et le réseau supposé tel qu'il sera à horizon 10 ou 15 ans, pour faire passer le plus de trains possibles avec le moins de conflits possibles. En ce qui concerne l'aspect modernisation, SNCF Réseau porte une vision à long terme.

Il y a également un sujet qui est loin d'être anecdotique dans les SERM, c'est celui des passages à niveau. Les passages à niveau représentent un enjeu de sécurité que tout le monde comprend bien, mais cela va bien au-delà. Quand on est sur une ligne avec plus de 200, parfois 300 trains par jour, le train est vu comme un objet qui fait fermer les passages à niveau. Sur des axes routiers où les passages à

niveau sont fermés 30 minutes par heure, ça pose problème, surtout dans les petits villages. Les interactions avec les usagers de la route sont souvent source d'irrégularité pour le système ferroviaire. Ainsi, le traitement des passages à niveau permet d'agir sur la qualité du service ferroviaire. Ce n'est pas tant un problème de financement qu'un problème foncier car, pour remplacer un passage à niveau par un ouvrage d'art, il faut du foncier. Dans des petits villages où la gare est très proche du centre-ville, la question de l'insertion urbaine est cruciale.

Le deuxième rôle de SNCF Réseau, c'est le rôle de gardien, de garant de la cohérence du système. On anticipe l'optimisation des capacités et on s'assure, le moment venu, en opérationnel, que tout se passe bien. Il faut dimensionner toutes les lignes du réseau – ceci est la partie facile –, mais aussi toutes les installations connexes, parce que, et c'est un des grands enseignements de Strasbourg, pour faire fonctionner un SERM, il y a plein de mouvements techniques à insérer entre les circulations commerciales dans des zones proches de la saturation : il faut des stations-service, des ateliers de maintenance, des voies de remisage et des possibilités d'accéder à ces installations. Ce dimensionnement-là est encore plus complexe à réaliser que celui des lignes et des gares. Il faut garantir à toutes les entreprises ferroviaires un bon fonctionnement, robuste et efficace, en définissant des règles communes, partagées, claires. Assurer la cohabitation entre les transporteurs, et puis des interfaces avec les gestionnaires d'infrastructures, notamment quand on est une région transfrontalière comme le Grand Est. Pour rajouter de la complexité, vous savez que dans certaines régions, il y a le projet de transfert de lignes de desserte fine du territoire aux régions. Cela fait des frontières supplémentaires.

Dans le Grand Est, un grand nombre de points frontières sont envisagés dans le cadre de transferts de lignes de desserte fine du territoire, y compris à l'intérieur d'un périmètre SERM.

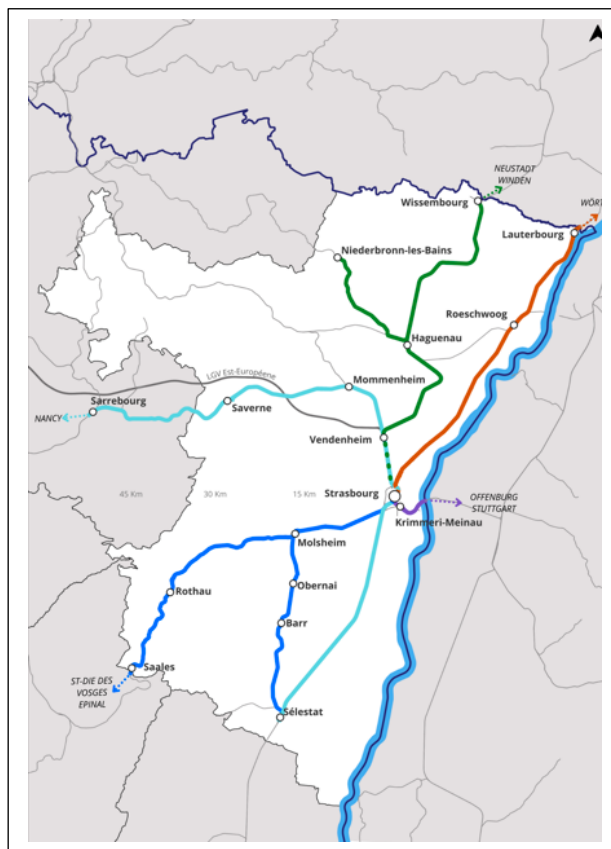
Dernier sujet très important, il faut pouvoir optimiser la maintenance qu'on fait sur le réseau, sans pénaliser les circulations. Dans les plans travaux, il y a des plages de surveillance. Or, la volonté, dans les SERM, c'est d'avoir un service continu, du matin au soir, avec une desserte au quart d'heure. Dans ce cadre, on n'a plus de plage de surveillance. Il faut trouver des moyens de surveiller l'état du réseau sans trop pénaliser les circulations, il faut trouver un équilibre. Il y a des solutions technologiques et des solutions organisationnelles. Ce point est un vrai sujet à traiter dans les années à venir.

Pour rentrer dans le concret, je vais vous parler de ce qui s'est fait à Strasbourg. À Strasbourg, on a connu un choc d'offre, qui a été mis en place au service annuel 2023 et qui s'est fait quasiment à infrastructures constantes. Je dis « quasiment », parce qu'il y avait quand même une opération qui avait été menée à bien l'année précédente, celle d'une quatrième voie au nord de Strasbourg, qui n'était historiquement pas liée au REME (Réseau express métropolitain européen) puisque les travaux, les études avaient été lancés dix ans auparavant, mais c'était une installation qui était très utile pour pouvoir mettre en œuvre le REME.

Donc un choc d'offre qui consiste en un élargissement de la plage horaire ; une augmentation du trafic le samedi, le dimanche ; une plus grande densité encore en heures de pointe, alors que le trafic, en Alsace, était déjà particulièrement dense. Cette première étape vise, finalement, à utiliser au mieux l'infrastructure existante, pour la saturer de circulations et en tirer le meilleur bénéfice, en attendant les évolutions à venir.

Sur cette carte de Strasbourg, au centre, le nœud de Strasbourg, il y a une ligne qui est diamétralisée, la ligne qui va de Saverne, sous-préfecture du Bas-Rhin, à Sélestat, autre sous-préfecture. La ligne en bleu foncé, dite « Bruche-Piémont des Vosges », la ligne en rouge qui longe le Rhin, qui va de Strasbourg à Lauterbourg, avec une connexion vers l'Allemagne, et puis, en vert, le nord-Alsace, donc Strasbourg, Haguenau, Niederbronn, Wissembourg. Voilà les principales lignes.

Quelques chiffres au service annuel 2024, 375 circulations par jour, à peu près, pour le REME, 230 le samedi et 170 le dimanche. On voit qu'il y a un potentiel de développement. Une gare comme Strasbourg est saturée. On a



670 trains par jour à Strasbourg, c'est plus que Lyon-Part-Dieu, Toulouse, Bordeaux, Nantes avec une majorité de lignes non électrifiées. Au-delà de l'artère principale, Saverne-Sélestat, les autres ne sont pas électrifiées.

Différents types de signalisation, on a de la voie unique, sur les bouts de l'étoile (Haguenau-Wissembourg, Haguenau-Niederbronn, Molsheim-Sélestat, Rothau-Saint-Dié). On a même encore du cantonnement téléphonique sur une petite section au nord d'Haguenau. Ce n'est pas tout à fait ce qu'on imagine communément d'un RER. C'est d'ailleurs très intéressant, quand il y a des conducteurs qui viennent d'Île-de-France travailler à Strasbourg, ils ont plein de choses à apprendre en arrivant, ou à réviser parce qu'ils l'ont appris pendant leur formation. Donc une situation très variée, du matériel, également, non homogène, cinq séries différentes avec des sous-séries, etc. On est parvenu à avoir de bons résultats, après un début assez difficile en 2023. L'offre de transport s'est stabilisée en 2024, avec 94 % de régularité sur le dernier mois entier

écoulé, ce qui est plutôt dans les bons standards européens. Sur le mois de mars, là, on doit être autour de 96 %, donc une qualité de production qui a atteint un très bon niveau après un début difficile, résultat d'un intense plan d'action commun entre toutes les entités du groupe SNCF pour redresser la situation dans des délais très courts.

Sur le complexe de Strasbourg, sans entrer dans les détails, on a, en parallèle, neuf voies à quai, cinq voies courtes qui sont en impasse et, en vert, les installations de maintenance, la station-service qui est en parallèle des voies. On a plus de 120 mouvements techniques qui n'ont aucune utilité commerciale, mais qui sont néanmoins nécessaires pour le bon déroulement du plan de transport. C'est en particulier ce dimensionnement des mouvements techniques qui est le retour d'expérience le plus intéressant de la mise en œuvre du REME de Strasbourg.

Quelques chiffres sur la qualité du service, sur la nouvelle ligne diamétralisée : c'est une nouvelle desserte, on est à peu près à 92 %. Sur Strasbourg-Molsheim, ligne périurbaine, le trafic a doublé par rapport à 2022. Il y a deux fois plus de trains sur cette ligne, avec une régularité à 97 %, ce qui est un très bon score. Sur Strasbourg-Haguenau, l'autre ligne principale du REME, on a plus que doublé le nombre de trains, plus 120 % par rapport à l'avant-REME. Et, là encore, avec une qualité de production dorénavant proche de l'excellence.

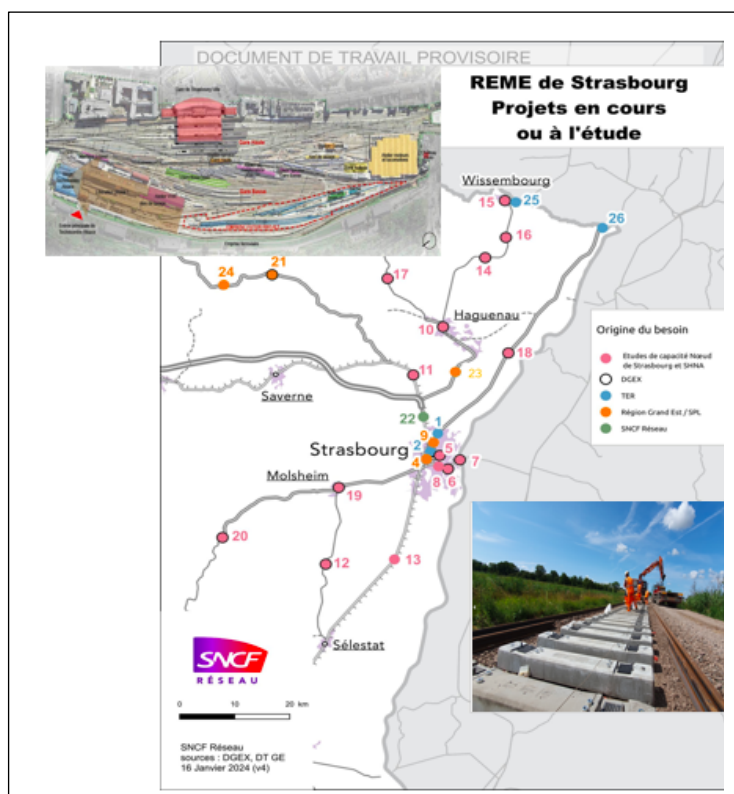
Un mot maintenant sur les étapes à venir, parce que, en ce qui nous concerne aujourd'hui, on est proche de la saturation, en pointe, à la gare de Strasbourg. Quand je dis « en pointe », c'est en fait de 6 h du matin à 22 h, à peu près.

Les prochaines étapes vont impliquer des travaux très lourds : augmenter la capacité de la gare de Strasbourg, c'est-à-dire faire de la place, mettre des voies supplémentaires. Donc là, on voit qu'on est sur des échelles de temps très longues, c'est au moins 15 ans.

Puis, il y aura des travaux sur les branches de l'étoile qui permettront d'atteindre les objectifs de service. Ces travaux sont distribués sur l'ensemble de l'étoile.

Cela consiste en des projets de modernisation de la signalisation, des évitements supplémentaires, puisque sur des voies uniques, on ne peut pas croiser, la création d'ateliers de logistique et de maintenance pour sortir de la situation d'une unique station-service dans le cœur de la gare de Strasbourg. On a besoin d'avoir des ateliers logistiques et des ateliers de maintenance sur les bouts de l'étoile, un peu comme cela se fait en région parisienne, pour faciliter l'exploitation, en conservant des possibilités de remisage dans le nœud.

Enfin, un dernier mot rapidement sur ce qui se met en place, suite à la loi du 27 décembre. Il a été lancé, en Grand Est, une mission de préfiguration, sur les trois SERM du Grand Est, à savoir Strasbourg, qui a connu une première étape, je viens d'en parler ; Lorraine-Luxembourg, qui est une zone avec une demande, un besoin de déplacement extrêmement conséquent et croissant, du fait de l'attractivité du Luxembourg, donc avec un besoin de passer à 8 trains régionaux par heure en plus du FRET et du TGV. Sur cette zone-là, on en est encore assez loin ; puis Mulhouse-Bâle, également, avec une particularité transfrontalière, une forte attractivité de la ville de Bâle, cette fois.



On pourra s'appuyer sur les infrastructures de l'étoile de Mulhouse, où il existe déjà le tram-train de la vallée de la Thur qui est une brique, certainement, de ce futur SERM. Alors, quand on parle de SERM, il n'y a évidemment pas que la partie ferroviaire. Il faut intégrer tout ce qui est nécessaire pour faciliter les déplacements. Le « S » de SERM, c'est « service », avant tout. Dans le cadre de ces missions de préfiguration, il faudra évidemment travailler sur la tarification unique, sur des sujets de billettique, sur des sujets d'information voyageurs multimodale, de manière à ce que les gens aient envie de prendre les transports en commun et puissent se passer plus facilement de leur voiture.

Je suis à peu près convaincu qu'il y aura de nombreux freins à l'utilisation de la voiture à l'avenir : un frein économique parce que, on le voit bien, l'usage de la voiture revient de plus en plus cher, et même pour les voitures citadines, cela commence à être exorbitant ; il y aura des contraintes réglementaires, avec la mise en place des ZFE (zone à faibles émissions) ; je crois aussi, et c'est une vision personnelle, qu'avec la raréfaction des composants électroniques, on n'aura pas le choix que de renoncer collectivement à un usage massif de la voiture tel qu'on le pratique actuellement. La démarche SERM est une démarche tournée vers les territoires, qui se fait en lien avec tous les acteurs – les EPCI, les métropoles, les régions – et qui doit permettre d'éviter cette fracture entre les territoires, en particulier pour mieux desservir les zones périurbaines, voire les zones rurales, parce qu'à 50 km de Strasbourg, on est dans la campagne. C'est une démarche porteuse d'espoir.

## Rallumons l'étoile, un projet d'étoile ferroviaire dans la région de Toulouse

**Benoît Lanusse**

Président de « Rallumons l'étoile ! »

Après les gens « raisonnables », je vais être le trublion ! L'association Objectif RER métropolitains<sup>1</sup>, dont Rallumons l'étoile<sup>2</sup> est membre, a collecté un ensemble de projets, parce tout le monde s'excite et se dit : « *C'est cool, ce truc de RER, nous aussi, on veut y être.* » Nous, à Rallumons l'étoile, on se saisit de cette opportunité et on porte dans Objectif RER métropolitain une approche pragmatique. Il faut trouver une première phase pragmatique, sur ces RER métropolitains, partout et sans attendre parce que le risque, c'est quand même celui du refus d'obstacle. On parle, on parle, on parle, on fait des études, on fait des études, on fait des études, mais 2030, 2040, quand on galère au quotidien pour se déplacer, c'est loin... trop loin. Si on pense aux habitants, aux entreprises, on ne va pas tenir le discours pendant 20 ou 30 ans, à se raconter qu'un jour, vous allez voir ce que vous allez voir, le réseau de transport sera super.

Pour éviter ce type d'approche, il faut regarder les obstacles, les freins au projet et voir comment les éviter. Là aussi, il ne faut pas se raconter d'histoires. Avant-hier encore, il y avait le colloque du GART « SERM : des enjeux stratégiques et de gouvernance au service de l'intermodalité » à Bordeaux, avec le nouveau ministre, Patrice Vergriete qui nous a joué du pipeau et qui, au final, n'a rien dit, absolument rien. Même sur la conférence pour les financements, cela a été : « *On va se faire une bouffe, on va parler des trucs, mais, en fait, aucune décision ne sera prise. On verra plus tard.* »

Pour ceux qui, tout de suite, sont en train de rêver à de grands projets très coûteux de type « Grand Paris », qui se positionnent pour coordonner – mais coordonner quoi ? –, c'est un bon moyen pour attendre sans rien faire. Créer une instance

de coordination, ce sera sûrement le plus facile à obtenir de l'État. Puis augmenter le versement mobilité, puisque cela concerne les acteurs locaux et que l'État pourra dire qu'il n'a pas augmenté les taxes.

Il ne faut pas se raconter d'histoires, ce n'est pas demain la veille qu'on aura 100 milliards pour le ferroviaire. De ce point de vue-là, y a vraiment un problème d'approche dans plein de projets, c'est ce que nous, on appelle « *la maladie du grand projet* ». Aujourd'hui, on en est là : « *Vous allez voir ce que vous allez voir, on va vous faire un réseau qui sera beau, sera super, sera top. Il y aura un train tous les quarts d'heure, toutes les dix minutes.* » Mais quand, à quel horizon ? Le projet est tellement complexe, techniquement, financièrement et donc politiquement, que la marche pour l'atteindre est trop haute et que dès qu'on tente de l'atteindre, on se rend compte que cette marche se recule toujours en proportion de la montée en complexité et des difficultés qui surgissent.

On milite depuis longtemps, à Rallumons l'étoile, sans prétendre avoir rien inventé, on revendique même de copier les autres. On ne s'en cache pas. On regarde ce qui se fait à Bordeaux, Strasbourg et notamment en Suisse. On ne fait que dire : « *Mais si on pouvait faire ce que font les autres, juste, des petits trucs qui ont montré leur efficacité.* »

Nous sommes ambitieux pour l'avenir, on fait les études pour viser la bonne ambition, et après, on réfléchit aux étapes pour y parvenir, sur les financements à obtenir pour chaque étape. On commence par l'optimisation de l'existant. Nous mettons souvent en avant ceux qui avancent, comme à Bordeaux ou Strasbourg, même si certains comme à Strasbourg ont eu des débuts difficiles. Dans certaines régions, des

<sup>1</sup> <https://objectifrerm.fr/>

<sup>2</sup> <https://www.rallumonsletoile.fr/>

techniciens, des directeurs ou d'autres nous disent : « *Oh, voyez, vous nous dites qu'il faut faire cela mais à Strasbourg, ils se sont viandés, donc circulez. On va continuer à faire notre grand projet.* » Cela leur permet de rester sur leurs grands projets sans bouger.

Alors pour nous, nos Jeux olympiques à nous, c'est dans cette labellisation dont l'État dit qu'il faut l'obtenir mais sans dire les règles, sans dire ce qu'il y aura derrière cette labellisation. Nous avons pris cet enjeu comme une petite course qu'on essaie de gagner, et qui va être l'occasion de trouver les premiers accords. Parce que là, *grosso modo*, dans les prochains mois, l'enjeu, à Toulouse mais aussi ailleurs, c'est de trouver un accord pour faire de nouvelles études, qui vont coûter des millions d'euros.

À Toulouse, l'État et la région ont donné 8 millions d'euros à la SNCF en 2021 pour des études que personne n'a vues, qui sont dans une perspective 2040. En fait, ils ne se sont pas intéressés aux « détails », à comment on fait circuler plus de trains, à la gestion de la maintenance, des mouvements. Ces questions pratiques, ils ne les ont pas étudiées.

Il me semble qu'il faut se donner cet objectif-là : comment peut-on contribuer à ce que, pour chaque projet de RER, on essaie de gagner une petite course, de trouver un accord sur une première phase pragmatique ?

Notre association Rallumons l'étoile, pour parvenir à ces objectifs, se veut œcuménique. On a plus de 400 adhérents individuels, on a des associations comme France Nature Environnement, Les Amis de la Terre, l'association locale de la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette), des comités de quartier dans Toulouse. Il y a également une trentaine de communes de tous bords politiques sur les 37 qui composent Toulouse Métropole. Puis, nous avons aussi des acteurs économiques comme le MEDEF et la CPME (Confédération des petites et moyennes entreprises). Je pense que vous ne connaissez pas beaucoup de structures qui ont France Nature Environnement et le Medef ensemble. Si nous parvenons à réunir des acteurs aussi différents, c'est que, probablement, notre démarche pragmatique les intéresse. Notre enjeu n'est pas de rêver, de dessiner un projet idéal. Cela ne nous intéresse pas.

Nous voulons obtenir des avancées concrètes et, pour cela, il est nécessaire que la région et la

métropole se mettent d'accord sur ce type de projet. Pour arriver à cela, on sait qu'il faut, d'une part, avoir un débat apaisé pour que chacun puisse s'appropriier les choses et que, d'autre part, cela soit compatible avec le financement du projet de troisième ligne de métro de Toulouse. On a adopté une stratégie de coalition pour réussir. Parfois, on peut être tenté, pour défendre un projet, de le faire au nom de certaines valeurs. Le problème est que tout le monde ne les partage pas forcément. Pour faire coalition, il faut que chacun puisse venir avec ses propres motivations, sans qu'il soit nécessaire que tous les partagent. Cela a été notre parti pris.

Si l'on veut arriver à bousculer la région et la métropole, et à les faire converger vers un accord, il faut qu'on soit encore plus nombreux, cela implique vraiment que l'on parvienne à faire une coalition du maximum d'acteurs. On a réussi à faire venir des acteurs économiques, mais pas encore des syndicalistes, même si l'on a une petite piste pour y parvenir.

Notre objectif est de parvenir à rassembler des syndicats avec le Medef et la CPME. Pour nous, c'est un enjeu important parce que l'on sait que, si on veut améliorer le cadencement, il faudra changer les modes d'exploitation et, par conséquent, cela aura des répercussions sur les manières de travailler des gens. Or, il est important de pouvoir impliquer les cheminots dans ce projet car, comme l'a rappelé Julien Troccaz tout à l'heure, s'il n'y a pas un accord pour changer les modes de travail et sur les raisons de ce changement, cela peut coïncider. Pour parvenir à ce résultat, il faut effectivement aussi donner la parole à ces acteurs qui sont en première ligne dans la réalisation concrète du projet. Il est important que chaque acteur puisse faire entendre ses problématiques pour faire un projet commun.

Avec cette stratégie, nous avons pas mal progressé depuis septembre 2022, moment où nous avons rendu public un vœu pour une première phase pragmatique qui consistait en une optimisation de l'existant. Nous disions, à ce moment-là, *grosso modo* : « *On a un réseau qui nous permet d'avoir des trains toutes les demi-heures en trame horaire, sauf que, aujourd'hui, vous avez un train toutes les demi-heures uniquement aux heures de pointe, et dans le sens de la pointe : le matin, de la périphérie vers Toulouse, le soir de Toulouse vers la périphérie ;*

à 6 h 30, vous n'avez aucun TER pour prendre le TGV de Paris et, à 21 h 30, vous n'avez plus de TER. »

Nous avons dit : « Essayons de construire un projet, comme à Strasbourg et Bordeaux, avec un train toutes les demi-heures, sur une plage horaire plus élargie, avec une tarification intégrée qui permette aux bus le rabattement sur les gares, mettons en place un système train + vélo comme aux Pays-Bas... » Si, déjà, on fait ça, on va changer la vie de plein de gens rapidement et cela ne va pas coûter très cher, contrairement aux grands projets qui sont dans les tuyaux pour 2040 et qui sont déjà évalués à 4 milliards d'euros. Notre *credo*, c'est : commençons à faire, trouvons un premier accord là-dessus et, après, on aura le temps d'étudier sereinement les étapes suivantes.

Nous avons donc rendu public ce vœu en septembre 2022, et nous avons fait en sorte que ce vœu soit voté rapidement par des conseils municipaux et notamment à Toulouse Métropole. Nous avons réussi à faire changer d'avis le maire de Toulouse, Jean-Luc Moudenc. On a commencé par faire voter ce vœu dans des communes dirigées par des équipes municipales appartenant à différents groupes politiques, y compris celui du maire. Puis, nous avons fait porter ce vœu par des élus d'opposition, le groupe socialiste qui cogère le conseil de Toulouse Métropole. Le matin, à 9 h, Jean-Luc Moudenc disait : « Pas un euro pour les RER » et, le soir, à 20 h, il votait avec tout le monde le vœu, qui était quasiment la copie du nôtre.

Actuellement, nous avons une quarantaine de communes et d'intercommunalités qui ont voté le vœu. Dans le même temps, pour toucher la population, on a fait une grande enquête, avec des étudiants. Nous avons eu plus de 5 000 réponses réparties sur 300 communes ; on a interrogé les gens sur leur mode de déplacement, sur leur satisfaction et sur ce qu'ils pensaient de notre proposition d'un train toutes les demi-heures, si cela pouvait changer leur vie, etc. Les résultats de cette enquête ont montré que ce projet intéressait aussi les automobilistes. Nous avons organisé une petite conférence pour rendre compte des résultats de l'enquête où il y avait le président de Tisséo<sup>1</sup>, une députée... On

a fait bouger les gens. On a réexpliqué notre démarche. Nous avons développé notre scénario, qui tenait en une page dans une contribution de 55 pages, où l'on reprenait les différents éléments que j'ai évoqués précédemment.

À ce moment-là, on a pu dire à l'État, la région, le département : « Est-ce que vous pourriez évaluer les aspects technique et financier de ce projet au coût marginal pour l'exploitation et évaluer aussi ses effets ? »

Il s'agit d'outiller la participation des citoyens, des maires, des acteurs économiques pour qu'ils se sentent légitimes pour intervenir. C'est aussi pour dire que se saisir de la technique permet d'outiller la participation des acteurs.

On a fait une pétition et, fin janvier, la région a organisé une grand-messe avec 400 personnes, pour rendre public l'accord entre la région, la métropole et le département et pour signer une lettre d'intention pour une candidature commune. Ils ont fait une table ronde où ils ont été obligés de nous inviter. Là, devant 400 personnes, cela a été l'occasion de les pousser, de leur dire qu'il ne faut pas se tromper de combat parce que, en même temps qu'ils parlaient de leur lettre d'intention commune, une brochure d'une quinzaine de pages était publiée pour le projet à 4 milliards, dont le maire de Toulouse n'avait pas été informé.

Notre rôle, c'est de dire : « La lettre d'intention, c'est bien, mais il faut trouver cet accord. On est prêts à vous accompagner avec les maires et les habitants. » On a insisté pour que le projet avance. J'ai dit devant les 400 participants – il y avait beaucoup de maires et d'acteurs locaux – qu'il serait important de discuter dans les communes, car c'est une demande de ces acteurs, que l'on discute aussi chez eux, par axe, car dans les grands-messes il n'y a que les « gens importants » qui parlent et les projets restent très fumeux. Nous avons encore insisté pour que des ateliers soient organisés autour des branches de l'étoile ferroviaire. Nous ne nous sommes pas contentés d'une réponse évasive, car nous savions qu'il y avait 2 échéances impératives, le 8 avril et le 7 juin, pour faire les demandes afin de labelliser le projet.

Pour créer les ateliers territoriaux, puisque la région n'en prenait pas l'initiative, ce sont les

<sup>1</sup> Tisséo est le nom du réseau de transport urbain de Toulouse Métropole. Sa gestion se fait dans le

cadre d'un ÉPIC (établissement public à caractère industriel et commercial).

maires qui la prendront, ces maires qui sont adhérents à Rallumons l'étoile. Nous les avons aidés à argumenter. Mardi prochain, on aura le premier avec un maire de l'est de la métropole qui, avec ses copains, se sont mis d'accord. Ils ont invité tout le monde, la région, le département, etc., pour dire : « *On vous a bien entendus. Vous avez dit que vous alliez faire la consultation, que vous pouviez bouger, voilà, c'est fait, on s'est mis d'accord !* »

C'est le premier rendez-vous, les autres sont en train d'être organisés.

Voilà un petit aperçu de comment on essaie d'agir, de rassembler les acteurs pour avancer sur le projet d'étoile ferroviaire.

## DÉBATS

**Hermann Schneider** (Objectif RER Métropolitains) : L'association Objectif RER Métropolitains est jeune puisqu'elle s'est créée il y a un an. Donc on s'est retrouvés hier soir. Quand on s'est retrouvés, nous avons discuté avec Jean-Claude Degand, que vous avez cité, sur les questions que vous avez résumées, Pierre Zembri. On a discuté de la loi, on a discuté des jalons des prochains mois, comme nous l'avons déjà fait à Strasbourg il y a un mois, où vous êtes intervenu, M. Bordillat, et Benoît. D'ailleurs, vous trouverez l'ensemble des interventions très rapidement sur internet, toutes les présentations qui ont été faites sur différents sujets.

J'ai beaucoup aimé l'expression œcuménique « coalition », un mot qu'on n'utilise pas toujours beaucoup, dans notre pays ; c'est-à-dire une fédération, je dirais, de citoyens, de citoyennes, d'industriels, d'acteurs économiques et d'autorités, de collectivités. Donc c'est un peu ça l'esprit, mais ce n'est pas une organisation de béni-oui-oui ou de ferrovipathes, qui dirait « on va faire des choses vachement chouettes », ou des usines à gaz, effectivement. Le sujet – vous l'avez déjà dit, Pierre Zembri –, quand on a regardé par exemple la loi sur les SERM – qu'on peut lire assez facilement, parce qu'elle n'est pas trop volumineuse –, on se rend compte qu'il y a un certain nombre de questions qui se posent, je ne reviens pas forcément là-dessus. Donc ce n'est pas avec une complexité des organisations qu'on va y arriver facilement. L'usine à gaz, ce n'est pas très bon pour le climat et ça peut aussi être très coûteux. Et donc, le sujet, bien entendu, c'est le financement. Là, il y a un petit point, peut-être, de nuance, par rapport à toi, Benoît, quand tu as parlé de 2040. Je pense que c'est important de dire : oui, en 2040, notre pays doit dépenser 100 milliards d'euros pour nous remettre au niveau de nos voisins, dont une partie pour les RER métropolitains, comme Jean-Pierre Farandou l'a rappelé aussi il n'y a pas si longtemps. Le financement, c'est un sujet, c'est un sujet de préoccupation de penser que l'État ne met pas la main à la poche de manière importante ; les collectivités ne peuvent pas tout faire. Nous sommes un peu interrogatifs par

rapport aux annonces du ministre, donc nous lui avons écrit. C'est important, on a le sentiment quand même d'une urgence, d'une attente très forte de démarrer les choses. On a rappelé les Gilets jaunes dans ce courrier que nous avons fait à Patrice Vergriete, pour dire que le débat sur le financement ne doit pas être un débat philosophique ou sur les grands principes ; mais il doit clairement dire comment se répartissent les financements : l'État, les régions et – j'ajoute, puisque nous allons voter pour les élections européennes prochainement – l'Union européenne, qui a travaillé à des fonds de cohésion. La FEDER doit participer aussi au financement, au cofinancement de ces projets. Donc là, nous avons besoin, effectivement, de fédérer d'une manière importante.

Et je rajoute un tout dernier point, par rapport à ce qui a été dit, nous rajoutons aussi la participation des citoyens et des citoyennes à tous ces organes. Et en étant parfaitement en phase avec d'autres associations, notamment avec la FNAUT, qui revendique très fortement aussi que l'utilisateur – qui est souvent un usager – soit représenté à chaque fois. Voilà, donc, ce que je voulais dire par rapport à ces informations et par rapport à l'avenir des RER métropolitains. On préfère aussi utiliser ce terme par rapport aux SERM. Merci.

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) : Merci. Oui, on pourrait commenter la terminologie, pour voir le sens de ces changements de dénomination mais, malheureusement, le temps manque. Julien Troccaz, de SUD-Rail, voulait aussi intervenir.

**Julien Troccaz** (Secrétaire fédéral SUD-Rail) : Alors, premièrement, je ne sais pas si on va se retrouver avec le Medef mais, ce qui est sûr, c'est que j'ai envoyé un message aux camarades de Toulouse pour voir ce qu'il était possible de faire. Nous, ce qu'on dit au sein de la fédération, c'est que le ferroviaire, c'est un bien commun, quelque chose qui nous appartient, qui appartient à la nation, à la société, peu importe le terme. Et évidemment, ce qui est fait, moi, je pense que c'est très fort, c'est quelque chose qu'il faut appuyer, parce nous, on souhaite que le

ferroviaire appartienne à tout le monde et aux salariés aussi. Donc c'est bien, et ça peut évidemment faire un contre-pouvoir, un rapport de forces, à ces politiques de tous bords qui, évidemment, se servent du ferroviaire comme d'un petit objet politique, un petit instrument, et évidemment, il y a des choses qui sont plus clinquantes que d'autres... Par exemple, le patron de TER, Mougenot, dit que dans les SERM, la première chose, c'est qu'on peut augmenter la desserte. C'est ce que vous dites, on peut avoir plus de trains. Il n'y a pas à faire de nouvelles installations, il faut, ce qui a été dit, faire parfois des ateliers des maintenance. Pour les politiques, c'est beaucoup moins clinquant de juste dire : « On a juste rajouté des trains », que d'avoir une nouvelle ligne et qu'il y ait le ruban bleu blanc rouge et les photos. Donc ça, ce contre-pouvoir est intéressant.

Je voulais aussi souligner autre chose. Grand Est, je ne sais pas trop, je vais être assez humble, mais j'ai un peu plus de connaissances sur le RER franco-genevois, le RER Léman Express, où l'une des forces, c'est le lien entre l'exploitation et la gestion de l'infrastructure. Il y a un poste d'aiguillage, à Annemasse, et juste à côté, les cheminots et cheminotes qui s'occupent de l'information voyageurs, de l'exploitation. Ils sont à côté, dans la même salle, et ça, c'est une vraie force. Je sais qu'à Grand Est, il y a un sujet aussi d'exploitation et de gestion de l'infrastructure, de les mettre ensemble. Enfin ça, ce sont des décisions politiques. Mais on peut aussi se dire, dans la gestion de la circulation, même si on n'est pas dans la même boîte, parfois, en organisationnel, il y a plus d'efficacité quand on réunit les deux.

**Nicolas Bordillat** (Directeur des projets de services express régionaux métropolitains du Grand Est) : Juste un mot, ça va être très rapide. Effectivement, SNCF Réseau a son rôle de gestionnaire d'infrastructure, et il doit être indépendant et avoir une action équitable vis-à-vis de tous les transporteurs ; dans la partie opérationnelle, cependant, il faut, sur la partie exploitation, que les EF travaillent de concert avec le GI. On l'a vu sur la phase de mise en qualité, au moment du service annuel 2023, c'est tous les cheminots des SA, et donc avec Gares & Connexions, Réseau et TER, et la SA voyageurs, qui se sont retroussés les manches pour mettre en qualité le système, ça n'aurait pas fonctionné sinon.

**Georges Ribeill** (Historien) : Ce que j'apprécie beaucoup dans la démarche, c'est le parti pris *a priori* de ne pas se faire piéger par le grand projet à 40 ans, qui est lancé à 10 milliards, qui deviendra 150 milliards et qui s'effilochera au fil du temps. Demeure quand même une question de fond. C'est quand même bizarre, cette décision d'octroyer un statut particulier privilégiant les métropoles... Aujourd'hui, en effet, métropolisation et mondialisation progressent de pair ; c'est très bien, il y a du *business* à faire, il y a du tertiaire, il y a de la richesse. Toulouse, évidemment, c'est une ville devenue très riche, comme Bordeaux. Mais que penser du GPSO, de la LGV reliant Bordeaux à Toulouse ? Le débat fondamental, c'est, une fois de plus, une dépense de X milliards pour gagner quelques minutes – pas beaucoup en plus pour les TGV qui s'arrêteront à Agen et à Montauban (en rase campagne, de plus).

On va aggraver la « fracture ferroviaire » chère à notre président Vincent ! On va contribuer une fois de plus à casser les territoires, au sens social et donc politique. Géographes (tel Christophe Guilluy) et enquêteurs (tel Jérôme Fourquet) s'accordent pour critiquer cet effet de coupure des systèmes de communication étanches entre deux métropoles qu'entretiendra la vision d'un TGV narguant en quelque sorte le territoire qui les sépare.

Et j'aimerais bien que l'on prenne ainsi de la hauteur de vue, du recul : aller facilement et rapidement en RER de Muret à Toulouse, comme tous les autres SERM, peut servir d'étendard politique au Président, pour qui le salut de la nation passe par la « mondialisation » et la « métropolisation »... Mais c'est oublier des effets collatéraux bien inquiétants. Qu'en pense Vincent, le dénonciateur patenté des fractures ferroviaires ?

**Vincent Doumayrou** : Je suis interpellé, mais tu ne me confonds pas avec Emmanuel Macron, j'espère. Ce n'est pas moi qui décide.

Alors oui, évidemment, le fait que ce concept de RER métropolitains soit venu en haut de l'agenda politique vers 2017 – c'est la ministre Borne qui en a parlé en premier, me semble-t-il –, c'est tardif. Avant, il y avait un silence quand même total sur une aberration française, c'est-à-dire le fait qu'on a fait le RER en Île-de-France en 1977 et qu'on n'a pas pensé à l'étendre à Lyon et aux autres grandes villes, alors que les

problèmes de circulation sont beaucoup plus forts aujourd'hui... Moi, j'habite Lille, les embouteillages sont énormes, sont bien plus importants qu'en Île-de-France, quand on a décidé du RER. Dans les années 1960, je n'étais pas encore né, mais les embouteillages restaient encore limités par rapport à aujourd'hui... En plus, le transport ferroviaire est quand même un mode qui est adapté au trafic massif, ce qui est le cas des trafics dans les grandes villes. D'ailleurs, on dit « *mass transit* », un anglicisme. Donc, pour ma part, ça me paraît éminemment nécessaire.

Après, évidemment, le sujet, c'est de ne pas oublier les autres territoires, mais il ne faut pas totalement dissocier les deux : par exemple, autour de Lille, y a les fameuses lignes classées UIC 7 à 9, les lignes les moins fréquentées, qui ont fermé alors même qu'elles sont dans la couronne de Lille et qu'elles pourraient être intégrées à un nouveau RER. Je pense, pour ceux qui connaissent, à Ascq-Orchies, donc Ascq, à Villeneuve-d'Ascq, une ville de 60 000 habitants. C'est un peu ce que vous dites, Pierre Zembri, si on regardait le trafic à la gare d'Ascq ou à Pont-de-Bois – qui est là où il y a l'Université de Lille –, ce serait navrant aussi, je pense. Et donc, ça peut aussi être une opportunité, l'arrivée des RER, pour revitaliser l'ensemble du réseau.

Je vais aussi donner des chiffres par rapport à l'Allemagne, le pays voisin. Hambourg, c'est une ville comparable à Lyon. Le trafic du RER de Hambourg, c'est 250 millions de passagers par an. On montrait tout à l'heure qu'en 2019, le TER dans toute la France c'est 275 millions, je crois. Donc, sur une seule ville, un seul RER fait autant de déplacements que les TER de toute la France. Alors, on peut nuancer, ce ne sont pas les mêmes déplacements, mais il y a un potentiel qui est énorme, et qui est totalement dans l'angle mort en quelque sorte des politiques publiques jusqu'à aujourd'hui.

**Benoît Lanusse** (Président de Rallumons l'étoile !) : Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a une manière de regarder les choses qui consiste à dire « c'est RER ou pas RER ». Et puis il y a une autre manière de voir, qui est en fait ce que nous portons, qui est le « grand cadencement ». C'est avoir un système ferroviaire qui fonctionne avec différents flux, des lignes à vocation régionale, des lignes à vocation « aggro' », mais

où, sur chacune d'elles, on fasse en sorte d'avoir un réseau qui fonctionne et une exploitation où on a des lignes cadencées, de manière optimisée, sur une large plage horaire, pour offrir un vrai service.

En fait, nous, avec la question du projet du RER toulousain, on vient pointer du doigt, non seulement des problématiques qui sont sur d'autres projets de RER, mais aussi des problématiques qui sont sur des lignes plus petites. Parce que je parlais tout à l'heure des sillons sur le sud-ouest de Toulouse, quatre sillons, mais après, il y aura des sillons qui posent problème, où le trajet fait 1 h 03... Et ça, si vous voulez optimiser l'exploitation cadencée, c'est ce qu'il ne faut pas faire. En Suisse, ils font en sorte d'avoir des trajets qui font 50 minutes pour pouvoir repartir en suivant, pour optimiser. Et en fait, c'est toute cette exploitation-là qu'il faut réfléchir. Et ça vaut pour les lignes d'agglomération, les lignes régionales, et parfois ce sont les mêmes, parce que ce sont des voies uniques, donc il faut mixer, c'est le même train qui va desservir l'agglo' et la région.

Ce sont les mêmes problématiques, à savoir comment avoir un système ferroviaire performant, et pas juste qui vienne demander trois cacahuètes pour continuer à survivre. Parce qu'il y a des exemples, en France et en Europe, qui montrent que même une petite ligne, si on la cadence correctement, on peut offrir un meilleur service sans qu'au final ça coûte forcément plus cher qu'offrir un service de mauvaise qualité.

**George Raymond** (Raymond Railweb Consulting) : Je voudrais savoir pourquoi il y a une si grande différence entre Bordeaux et Toulouse, en ce qui concerne le RER ?

**Benoît Lanusse** : Il y a une première différence, c'est qu'à Bordeaux, leur projet de TGV et leur grand projet, ils les avaient faits. Donc politiquement, ils étaient un peu à la recherche de nouveaux projets. À Toulouse, Jean-Luc Moudenc avait été battu en 2008 et réélu en 2014, sur une promesse d'une troisième ligne de métro. Parce que qui est majoritaire à Tisséo, la société de transports en commun du territoire, c'est Toulouse Métropole. Et qui est majoritaire à Toulouse Métropole, c'est la mairie de Toulouse et, donc, la troisième ligne de métro a surtout bénéficié aux Toulousains. Donc lui, il avait déjà son grand projet, il n'était pas demandeur.

Nous, quand on a commencé à parler de TER et de trains d'agglomération, on voyait bien que l'agglomération disait : « Ah, mais le train, ce n'est pas nous, c'est la région », et la région disait : « Ah non, ce n'est pas nous, c'est Tisséo. » On l'a évoqué tout à l'heure, en France, ça fait très longtemps que chacun a vécu son chemin. On a des autorités organisatrices de la mobilité qui font d'abord la politique pour le maire de la ville centre, et qui veulent bien faire quelques lignes de bus un peu plus loin pour les bouseux. Et la région, qui a récupéré la compétence trains au début des années 2000, l'a utilisé pour s'affirmer en tant que collectivité, de manière politique. Et voilà, chacun a suivi sa route.

**Patricia Roches** (Présidente de l'Association des amis du viaduc de Garabit et maire de Corenles-eaux) : Si j'interviens en tant qu'élue, vous avez parlé, Pierre, d'étalement urbain. Pourquoi, aujourd'hui, on en est à ce genre de réflexion, c'est effectivement que pendant des années, on a étalé, on s'est étalés. Et pour rassurer notre collègue de SUD-Rail qui disait : « Les maires, ils aiment bien, en fait, inaugurer, construire, bâtir... » Là, on entre dans, à mon avis, une nouvelle ère de l'action publique, puisqu'on voit apparaître des lois comme le Zéro artificialisation nette. On est allés très loin, justement, dans l'étalement urbain, dans l'urbanisation, dans l'imperméabilisation des sols, donc maintenant, il faut calmer tout ça, et donc il va falloir un peu moins inaugurer des grands projets, mais arriver à mieux organiser tout ce qui a été bâti et construit. Donc ça, je trouve que c'est quelque chose qui, pour les urbanistes, l'urbaniste que tu es, Benoît, est aussi intéressant, et un beau challenge.

Et deuxième chose que je voulais souligner, c'est que le travail que tu fais avec les élus, c'est important. Effectivement, j'ai pu constater, quand on a commencé au début des années 2000 à militer pour la ligne de chemin de fer avec les Amis du viaduc de Garabit, qu'en fait, les élus ne savaient pas ce qu'était un train d'équilibre du territoire. Même les députés et les sénateurs, sur notre territoire, ils ne savaient pas que ce train était là, qu'il était présent, dans quelles gares il passait, et combien de fois il passait par là... Donc il y a aussi un travail à faire d'appropriation du réseau par les élus – en centre urbain, mais aussi en zone rurale – et c'est très bien qu'il y ait ce genre d'initiatives. Et merci à

SNCF Réseau, c'était une très belle intervention là-dessus.

**Benoît Lanusse** : Je vais vous donner une recette à pognon, pour ceux qui veulent s'inspirer de ce qu'on a fait. Parce qu'effectivement, moi, j'avais une culture associative, syndicale, où on fait des choses avec 3 francs 6 sous, on fait des tracts pourris en noir et blanc et, du coup, rien qu'à les voir, personne ne les lit. Nous, au début, on n'était pas beaucoup, mais il y avait un type un peu *start-up* qui disait : « Bon, on veut obtenir des grands résultats, il va falloir faire des grandes actions et donc il va falloir, des fois, dépenser de l'argent pour faire les choses bien, il faudra des graphistes, etc. C'est faire des grandes actions qui va faire que les gens vont nous donner de l'argent pour les faire. » Première chose.

Et du coup, notre recette, comment fait-on ? Rallumons l'étoile, aujourd'hui, c'est un budget de 60 000 € et on a un salarié. *Grosso modo*, Rallumons l'étoile, c'est 70 h de bénévolat par semaine, mais d'avoir un salarié en soutien, ça aide. Quelles sont nos ressources ? 400 adhésions individuelles, mais l'adhésion individuelle est à 2 €. Et d'ailleurs, si vous voulez sympathiser, vous pouvez tous adhérer, à 2 €. Vous pouvez bien sûr donner plus, mais c'est 2 €. Parce que, chez les adhérents individuels, ce qu'on cherche surtout, c'est du bénévolat et du relais. Les associations, c'est 30 €. Les communes, notre modèle, c'est qu'on a calculé – par rapport aux gares existantes et aux gares potentielles qu'on défendait –, ceux qui ont la moitié de la population à moins de 2 km, elles paient 50 centimes par habitant. Celles qui ont la moitié de la population à moins de 5 km, elles paient 35 centimes par habitant, et celles qui ont la moitié de la population qui est à plus de 5 km, 20 centimes. Comme ça, vous n'êtes pas obligé de négocier avec chaque maire, à chaque fois, ça s'applique à tout le monde. Ensuite, ils viennent, ils ne viennent pas, mais ça, ça nous ramène quand même la plupart de nos ressources, c'est 50 000 €. Et pour l'entreprise, je ne l'ai plus en tête, mais il y a quatre paliers en dessous de 100 salariés, 50 €, 100 €, 150 €, 200 € et, après, une règle un peu plus compliquée. La plus grosse entreprise adhérente, c'est 4 000 salariés, elle nous paie *grosso modo* 4 000 €... Et le Medef, cette année, n'a pas beaucoup d'argent, donc ils nous donnent 500 €, mais aussi, chacun de ses adhérents amène un

capital politique. Et c'est ces trois ressources – le bénévolat, l'argent et le capital politique – qui permettent de toucher.

Et donc ce qu'on fait, vous pouvez le faire vous aussi : au lieu de toujours se battre avec 3 francs 6 sous, voir qu'on peut, des fois, monter des actions collectives. Et pour les maires, si on prend tout un axe ferroviaire, si on applique ça à chaque maire et qu'on leur dit « vous en avez assez de râler, vous voulez vous outiller, vous voulez agir », en fait, on peut obtenir 10, 20, 30, 40 000 €, et donc, pouvoir faire des choses, se faire accompagner. C'est à vous de jouer. Et n'oubliez pas d'adhérer.

**Georges Ribeill** : Dernière petite objection : à Toulouse, je me rappelle très bien, l'été dernier, une après-midi, je vais à Toulouse, j'attends le TER du retour pour Cahors, et puis patatras, le TGV venant de Narbonne pour Bordeaux a du retard ; le TER de Cahors ne peut pas partir... d'où une heure et demie de pagaille et des correspondances prévues loupées. Densifier, avec des horaires cadencés, un nœud déjà assez concentré, c'est aussi le fragiliser. Le moindre pépin, tout s'effondre. Tu es d'accord ?

**Benoît Lanusse** : Alors, Nicolas en parlerait mieux, mais non. Parce que ça se travaille. C'est-à-dire qu'il y a des choses à trouver, à prévoir : il faut prévoir une rame qui est prête à démarrer, au cas où... Voir comment on gère une voie technique... Il y a plein de choses, dont ils se sont aperçus, que Nicolas n'a pas détaillées, des petites choses qui peuvent avoir l'air de détails mais qui ont leur importance. Par exemple, dans la vallée de l'Ariège, il y a une gare de croisement sur une voie unique, une gare de croisement de secours en cas de perturbations,

qui ne fonctionne plus parce qu'ils ont économisé. Le cheminot qu'ils laissaient là-bas au cas où, ils ont supprimé le poste. Et donc, quand il y a des perturbations, ça désorganise tout. Du coup, ils ont réduit l'offre pour éviter qu'il y ait plus de perturbations. Si on essaie de réfléchir aux petits trucs qui permettent de gérer les problématiques, en fait, on peut savoir comment faire. Encore faut-il le vouloir.

**Nicolas Bordillat** : Oui, et puis ça fait partie des grands sujets d'étude, chez SNCF Réseau, de concevoir des offres encore plus robustes, en mixant les missions, par exemple. Même dans la conception, sans même parler d'astreintes, de moyens de réserve. Mais ce n'est pas nouveau, en Île-de-France, ça se fait déjà... À Saint-Lazare, par exemple, il y a eu une refonte d'offres assez réussie et on s'est inspiré de ça à Strasbourg pour limiter l'impact des aléas. Donc ça, c'est important, on agit en conception, deux, trois ans avant la mise en service.

**Georges Ribeill** : Si la SNCF est de plus en plus fragile, c'est parce qu'elle a réduit les effectifs, qu'elle a fait des coupes sombres sur les effectifs d'agents opérationnels régis par des astreintes, qui coûtent trop cher en primes d'astreinte. Tant pis si le dépannage d'un train prendra 12 heures et plus 3 heures ! Là-dessus, la SNCF a fait des économies jusqu'à l'os. Et on en voit très bien la conséquence, c'est la fragilité extrême de ses plans de transport. Il n'y a plus d'astreinte, ça coûte trop cher, comparé aux indemnités éventuelles.

Et le voyageur s'accoutumera bien à cette précarité horaire de son voyage en train...







## Un tunnel sorti tout droit d'un ancien monde. Coûteux et inutile.

**Julien Troccaz,**  
Secrétaire fédéral SUD-Rail

J'ai la charge, comme secrétaire fédéral, de parler du projet d'axe Lyon-Turin au nom de ma fédération SUD-Rail. Pour nous, il est important de dire qu'il existe des alternatives à ce projet. Nous nous sommes retrouvés dans un certain nombre d'interventions qui ont eu lieu durant ces deux jours. Cela nous a, à la fois, renforcés dans notre réflexion et fait évoluer.

Notre position actuelle n'a pas été donnée dès le départ, ni n'est survenue d'un coup. Elle s'est construite progressivement. Elle est le résultat d'un processus de débat démocratique qui a pris deux ans et dans lequel notre syndicat s'est impliqué. Au sein de notre syndicat régional SUD-Rail Alpes, nous avons pris le temps d'échanger avec ceux qui étaient pour le projet et ceux qui étaient contre. Nous avons également pris en compte d'autres intervenants n'appartenant pas au syndicat.

Nous avons pris la décision d'être opposés à ce projet et je vais vous expliquer pourquoi nous en sommes arrivés à cette position, car ce n'était pas notre position initiale.

Pourquoi créer une nouvelle ligne alors que l'existante est sous-utilisée ? Cela a été le point d'entrée de nos réflexions en tant que cheminotes et cheminots. Il y a une incompréhension entre supprimer des emplois d'agents Fret SNCF, détruire un outil de production comme la gare de triage d'Ambérieu-en-Bugey et vouloir créer une nouvelle ligne ferroviaire.

Quand je suis arrivé à la SNCF, on nous expliquait que la gare de Modane était la première gare transfrontalière de France pour les marchandises, alors qu'en juin 2023 seulement 26 circulations dans les deux sens (fret / voyageurs) circulent.

On comprendra plus tard qu'il y avait aussi d'autres enjeux politiques.

En fait, on se disait qu'il faudrait faire comme les Suisses. Avant de creuser un tunnel, saturons d'abord cette ligne et, quand on l'aura saturée, on pourra alors se poser cette question d'ouvrir un nouveau tunnel. Cette réflexion, on l'a eue dès 2013-2015.

En 2016, on lance une campagne syndicale. On décide de ne pas attendre, en revendiquant :

- un report modal massif immédiat ;
- une relocalisation des emplois au plus près des besoins des populations ;
- une remise en cause du culte énergivore et polluant de la grande vitesse.

Lors de la création de SUD-Rail sur Chambéry en 1995, mais aussi en 2003, nous avons eu beaucoup de camarades qui sont venus de la CFDT. Cette histoire syndicale est une vraie richesse pour notre organisation. Ces anciens militants et militantes de la CFDT, qui étaient pour ce projet dans les années 1980-1990, sont maintenant contre. Ce changement de position par rapport au projet n'est pas dû au fait qu'ils sont passés de la CFDT à SUD-Rail, mais parce que la situation a évolué et que le projet a poursuivi sur sa trajectoire sans en tenir compte.

Cette évolution, Patrice Salini en a parlé hier, tient au fait que les hypothèses initiales posées dans les années 1980 et 1990 portaient sur la base d'une croissance plus importante que celle qui a eu effectivement lieu. Les processus de désindustrialisation en Italie, avec Fiat et la sidérurgie, ont supprimé beaucoup de trafic, comme cela a été rappelé durant ces deux jours. Les projections qui étaient faites dans ces années-là pour justifier ce projet ne se sont pas réalisées.

Dans l'enquête publique de 2006, on envisageait, pour 2017, 2,7 millions de poids lourds, or, en 2019, il a circulé « seulement » 1,4 million de poids lourds. On envisageait également

16,2 millions de tonnes de trafic alors que, en réalité, en 2019, on en était à 2,8 millions.

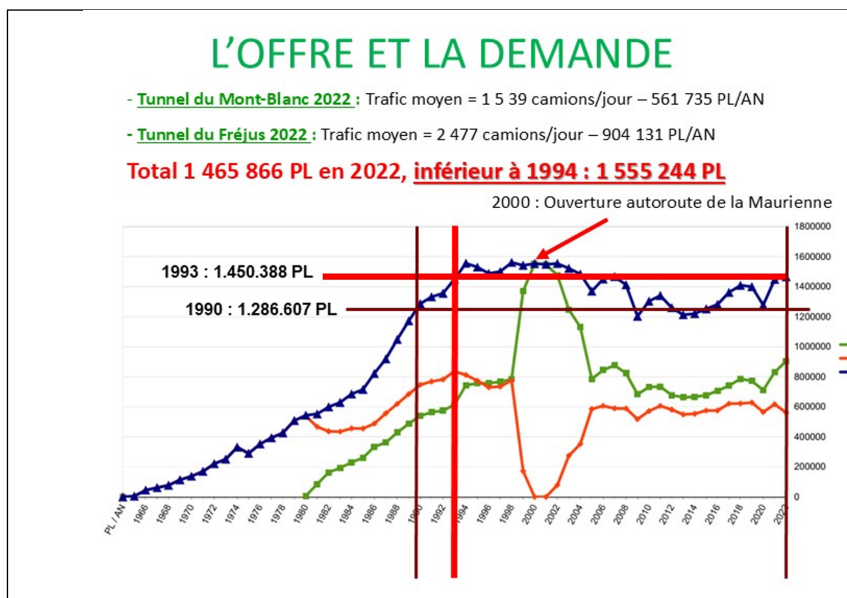
Le rapport de la Cour des comptes réalisé en 2012<sup>1</sup> met en avant le fait que la ligne existante n'est pas saturée. Patrice Salini faisait référence hier à l'observatoire de la saturation ferroviaire sur l'axe Lyon-Turin<sup>2</sup>. Des collègues du collectif en font partie et le constat, c'est que personne n'est capable de se mettre d'accord, de savoir combien de trains on peut faire circuler ou combien circulent actuellement.

Tous ces éléments sont sourcés. Cela n'est pas l'expression d'un cahier revendicatif, mais le résultat du travail d'information et de recherche du syndicat.

On a un chiffre-clé qu'il faut rappeler, celui du nombre de camions. Si l'on considère les deux tunnels routiers qui existent, celui du tunnel du Mont-Blanc et celui du Fréjus, le nombre de

des camarades des finances publiques ou des douanes. La prise en compte des réflexions des douaniers a eu du sens car ils connaissent les marchandises transportées. Connaître les marchandises transportées, cela permet de s'interroger sur « *quelles sont toutes ces marchandises ?* »

Dans les réunions publiques que nous faisons, il y a des informations qui nous ont interpellés. Par exemple, dans celle que l'on a faite à Bourgoin-Jallieu, un monsieur est venu me voir et m'a expliqué que son frère, qui est routier, son boulot, c'est de transporter une marque de petits pois en Italie et de revenir avec une autre marque de petits pois en France. Ce n'est peut-être qu'une anecdote, mais cela vaut le coup de s'interroger sur l'utilité sociale du transport, que ce soit pour les voitures ou les frigos. Est-ce que cela vaut le coup de faire circuler des Fiat 500 d'un côté et de l'autre des Twingos, pareil pour les frigos ?



Nous nous posons ce genre de questions. Cela peut paraître utopique mais, si je suis syndicaliste, c'est aussi par envie de changer la société, par envie d'une transformation sociale. Cela peut paraître très fou, mais c'est un projet que je porte.

On parle de relocalisation de l'économie, on parle de souveraineté alimentaire. Il faut aussi réfléchir à pourquoi on transporte des marchandises, s'il y a des marchandises inutiles. Il y a aussi des camions qui font des trajets à vide dans un sens ou

camions en 2022 était inférieur à 1,5 million par an.

N'oublions pas que les échanges nord / sud en transit sont principalement générés à partir des ports du nord et du sud de l'Europe. La mondialisation a renforcé les ports de Rotterdam, Anvers, Gênes..., dimensionnés pour la réception des conteneurs maritimes « grands volumes ».

Dans notre réflexion, on a également tenu compte de discussions au sein de la CGT, en particulier

dans l'autre.

Toutes ces questions ont donné beaucoup plus de sens à nos réflexions et à leurs évolutions. On assume évidemment le ferroviaire, il est incontournable, on l'a vu pendant ces deux jours, mais le ferroviaire pour faire quoi et vivre comment ? Est-ce qu'il est nécessaire d'aller toujours plus loin, toujours plus vite ?

Ce sont des questions que l'on se pose avec la Confédération paysanne. Lors du conflit des agriculteurs, ils nous disent : « *Le ferroviaire, si*

<sup>1</sup> <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-projet-de-liaison-ferroviaire-lyon-turin>

<sup>2</sup> <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/lyon-turin-observatoire-de-la-saturation-a24047.html>

*cela sert à amener les fruits du Maroc à Amsterdam, ce n'est pas forcément ce qu'on souhaite. »*

Il faut donc réfléchir à comment le transport est imbriqué dans notre société, comment il contribue à fabriquer notre société. Le Lyon-Turin est parmi les projets d'infrastructure les plus coûteux, si ce n'est le plus coûteux.

Moi, je suis attristé de voir ce type de projet, même si cela ne me décourage pas de militer et d'être devant vous sur ce sujet-là.

On fait face à une sorte de mépris, si ce n'est de la répression. Je suis attaqué de toutes parts, que ce soit par des *lobbies* ou d'autres, par les promoteurs du Lyon-Turin, par des associations, y compris la FNAUT.

Nous, on veut juste mettre ce projet dans un débat démocratique, parce que ce tunnel coûte quand même 30 milliards et qu'il y a peut-être d'autres alternatives.

On a un débat et c'est toujours pareil, on en parlait hier, c'est soit on est pour, soit on est contre. On n'arrive pas à trouver une manière de réfléchir ensemble. Un tel projet mérite quand même de permettre qu'on en discute, qu'on en débattenne.

Nous, ce qu'on dit, c'est qu'il faut utiliser la ligne existante maintenant et ne pas attendre 20 ans pour remettre des marchandises sur les trains.

Mettre des marchandises sur les rails au départ d'Ambérieu, on met des trains tout de suite, normalement, ça fera un peu plus d'emploi, aussi bien d'agents pour faire circuler les trains, de collègues de l'équipement, que de conducteurs de trains. Et alors, si développer l'emploi accompagne un développement à la fois économique et sans impact négatif sur l'environnement, pourquoi ne devrait-on pas le soutenir ?

Nous avons aussi une volonté d'aller vite. En 1996, il y avait 128 trains par jour, dans les deux sens, voyageurs et fret. En 2006, ça a été dit, je crois, hier par Patrice Salini, il y a le fameux milliard d'euros investi pour mettre le gabarit du tunnel aux normes GB1, qui a été fait pour permettre le passage des semi-remorques sur les trains avec le système « innovant » Modalohr. En juin 2023, on avait 26 trains par jour, dans les deux sens, voyageurs et fret !

Ce sont des chiffres qui parlent. Ce milliard était au début justifié par des analyses socio-

économiques basées sur la croissance, mais aucun économiste français ou italien n'est revenu depuis sur ces prévisions.

La difficulté de ce type de débat est que, très vite, cela devient technique et cela suppose de connaître le dossier. Ici, dans ce colloque, cela passe, mais quand on organise des réunions publiques, on perd vite tout le monde dès que l'on explique comment faire passer plus de trains sur la ligne existante. Les termes de métier du type « *saut de mouton à Montmélian* » ou « *la gare de Chambéry ne doit pas être une gare terminus et le terminus doit être avant ou après, à Aix-les-Bains, par exemple* », on perd les gens et on n'arrive pas, des fois, à construire une mobilisation. J'assume le fait d'être rentré dans la discussion technique, mais à la fois ce sont les promoteurs qui nous ont emmenés sur ce terrain de la gestion des circulations. Cela crée une sorte de « *trappe* » pour le débat démocratique, qui l'enferme dans une discussion technique qui, de fait, tend à exclure les citoyens.

Même les débats au sein de la SNCF se heurtent à une forme de fuite de la discussion. Il y a aussi des propositions concrètes. On a posé une question en réunion de CSE de juin 2023 de la direction Sud-Est de SNCF Réseau, sur les possibilités d'amélioration des circulations, et effectivement il y en a.

Ce sont donc des sujets qui sont dans les tuyaux et qui permettraient de fluidifier le trafic, alors que, aujourd'hui, on nous explique que, pour faire passer plus de trains de marchandises dans l'agglomération chambérienne, c'est compliqué. Pourtant, il y a même des responsables de la SNCF Réseau qui ont bossé sur des contre-projets qui coûtent moins de 30 milliards et qui améliorent la vie quotidienne des gens.

D'après des préconisations de feu RFF, avec des gens qui sont devenus SNCF Réseau mais qui ont toujours leurs dossiers, il y avait des projections pour 2020 qui disaient qu'il y avait la capacité de mettre 280 trains. Ce tableau est issu du dossier enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de 2012.

Ça veut dire que, quand vous avez l'axe Aix-les-Bains-Annecy en voie unique et que, en face, il y a une des autoroutes les plus empruntées de France, on comprend le problème. Parce qu'on n'a pas eu les JO à Annecy donc ils n'ont pas fait de travaux, alors que je peux vous garantir qu'en faisant des travaux là, concrètement, on améliore

la vraie vie des gens et, dans la vraie vie, les gens ne font pas que du Lyon-Turin ou du Paris-Turin. C'est un point important dans tous les débats qu'on a eus depuis quelque temps.

« On peut faire passer plus de trains. » Je le dis parce qu'il y a des cheminots, des cheminotes qui ont fait leur carrière à Modane et qui disent que c'est possible.

**Section de ligne de Chambéry à Montmélian**

	<b>2020 sans projet</b>	<b>2020 phase 1</b>	<b>2025 phase 2</b>
Total trains de voyageurs	192	196	210
<i>dont trafic depuis / vers la ligne nouvelle Lyon-Chambéry</i>	-	26	30
Total trains de marchandises fret et autoroute ferroviaire <sup>(*)</sup>	88	90	82
<i>dont trafic depuis / vers la ligne nouvelle</i>	-	24	10
<b>Total des circulations</b>	<b>280</b>	<b>288</b>	<b>292</b>

(\*) Y compris 12 trains de fret locaux et indépendants du projet (non figurés sur les cartes du trafic fret international)

Nous, ce qu'on dit quand même aujourd'hui, c'est que 30 wagons portant 30 conteneurs ou caisses mobiles – on a eu un débat là-dessus –, avec 100 trains marchandises par jour, deux sens confondus, c'est 3 000 poids lourds par jour, sur 300 jours (j'ai compté les jours de grève, puisque l'on nous dit que c'est l'écroulement de tout !), en moyenne, donc on est sur 900 000 poids lourds de moins sur la route par an, alors qu'actuellement on est à 1,4 million de poids lourds sur la route par an.

Cela veut dire qu'on est en capacité très rapidement – pas immédiatement parce que l'on manque de conducteurs et de conductrices de train et même de matériel, mais d'une manière un peu plus rapide que de creuser 5 tunnels – de sortir quand même 60 à 70 % de camions de la route en mettant les marchandises sur les trains.

Quand je dis ça, évidemment, je n'oublie pas la remarque faite tout à l'heure sur la question des réflexions sur l'utilité sociale des transports. Si, en plus, on supprime les transports inutiles et qu'on travaille à éviter les transports à vide, je pense que cela supprimerait encore pas mal de camions.

Quand on nous parle du tunnel du Mont-Cenis qui est *has been* pour nous disqualifier, moi je peux vous dire et je le dis avec force car, à côté de moi, j'ai des cheminots et des cheminotes, qu'ils soient syndicalistes ou pas, qui travaillent depuis 25 ans à Modane, j'assume le fait de dire :

Aujourd'hui, on est en capacité, même avec les problèmes de sécurité dans le tunnel qui nous obligent à limiter la vitesse à 60 km/h, de faire passer, sur 20 h, 80 trains par jour ou 120 trains si on parvient à aller un peu plus vite. Ces chiffres sont à rapprocher de ceux que j'évoquais tout à l'heure avec les 100 trains au départ d'Ambérieu.

Donc, oui, on est aujourd'hui capables de mettre plus de marchandises tout de suite.

Pour conclure, il y a évidemment un sujet que l'on ne peut pas zapper et qui a beaucoup évolué dans notre démarche, c'est la question de l'écologie.

Celles et ceux qui voudraient l'éviter, je le dis aussi avec force, ils seraient irresponsables, parce que, évidemment, sur des sujets hydrauliques, sur des sujets de nappes phréatiques, sur des sujets de déblais, un tunnel, ce n'est pas que deux trous. Un tunnel, autour, c'est une dévastation de tout son environnement. La question environnementale a pris un poids beaucoup plus important au cours de notre démarche. En 2013, quand on a commencé notre réflexion, et moi le premier, la question écologique n'avait pas du tout le même poids que maintenant. Ce n'est plus possible de ne pas intégrer la question écologique dans nos analyses, dans notre démarche.

## « Autriche : erreur en-deçà des Alpes, vérité au-delà... »

Vincent Doumayrou

Président de Ferinter

Le tunnel Lyon-Turin actuellement en construction fait l'objet de nombreuses critiques de la part de la société civile, que l'exposé de Julien Troccaz a très correctement exprimées. Or, le projet de tunnel de base du Brenner, également en travaux, qui doit relier l'Autriche à l'Italie, ne semble pas susciter de critiques aussi vives, bien que de dimension comparable. À notre sens, cela tient à la différence de politique ferroviaire dans les deux pays. Cet exposé a pour but de montrer qu'un projet d'infrastructure, particulièrement de l'importance de Lyon-Turin, ne se justifie qu'en fonction de la globalité d'une politique.

### Des politiques ferroviaires qui s'opposent

La situation française étant présumée connue, nous nous bornerons à rappeler que la France a adopté une stratégie d'investissements lourds sur la construction d'un réseau de lignes à grande vitesse (LGV), concomitante d'une négligence pour l'entretien et la modernisation du réseau ferré classique. Cette politique a permis d'assurer la domination du train sur des liaisons interurbaines de longue distance, pour l'essentiel avec Paris. Mais ces infrastructures, conçues en fonction de relations en point à point, ont créé un effet de tunnel qui porte préjudice au reste du réseau, victime de désertification et de désinvestissement, d'où l'apparition cent fois dénoncée d'un phénomène de « *réseau à deux vitesses* ».

Malgré les discours sur la « *priorité au maintien de l'existant* », la politique actuelle n'arrive pas à contrecarrer le vieillissement du réseau ; d'une manière générale, l'ensemble reste marqué par la persistance d'une politique malthusienne, aussi bien de la SNCF que de l'État, avec une absence de stratégie de développement du réseau et une

offre qui se caractérise par de nombreux trous de desserte en heures creuses.

En quoi la politique menée en Autriche est-elle différente ? En premier lieu, l'État y joue bien son rôle de bailleur de fonds. Ramenée au kilomètre de ligne, la dépense moyenne dans le réseau ferroviaire est deux fois supérieure à celle de la France. Cette dépense s'établit en effet à 287 € par kilomètre de ligne contre 597 en Autriche<sup>1</sup>.

À notre sens, toutefois, la différence essentielle tient surtout à la philosophie des investissements. En Autriche, ceux-ci portent en premier lieu sur l'amélioration graduelle du réseau existant ; cela n'exclut nullement la construction d'une ligne ou d'une infrastructure nouvelle, puisque ces dépenses en lignes nouvelles sont en forte hausse depuis 2019, mais celle-ci n'est choisie qu'en dernier recours, quand la ligne classique a épuisé ses potentialités de vitesse et de débit.

Le reflet le plus éclairant du phénomène est celui de la liaison dite « Westbahn » (comme « Ligne de l'Ouest »). Ce nom vient de la compagnie qui a construit ces lignes au XIX<sup>e</sup> siècle, nationalisée par son intégration à la compagnie impériale lors de la fondation de cette dernière en 1884. D'une longueur de 250 kilomètres de bout en bout, la ligne relie, d'est en ouest, Vienne à Salzbourg, à proximité de la frontière avec le *Land* allemand de Bavière. La principale ville intermédiaire est celle de Linz, située à peu près au milieu du parcours, capitale du *Land* de Haute-Autriche, peuplée de 210 000 habitants. Au-delà de Salzbourg, la ligne franchit la frontière avec l'Allemagne (le *Land* de Bavière), puis se divise et permet de desservir Munich vers l'ouest et Innsbruck vers le sud-ouest. Outre le fait de relier la capitale aux troisième et quatrième villes du pays, cet axe fait partie d'un axe international

---

<sup>1</sup> ARAFER, « Le Marché européen du transport ferroviaire en 2022 », voir figure 18, p. 10.

Budapest-Vienne-Munich, lui-même maillon des réseaux transeuropéens de transport établis par l'Union européenne, dit « Rhin-Danube », qui parcourt l'Europe d'est en ouest, de Francfort à Constanta, sur la côte de la mer Noire.

Cet axe fait l'objet d'une reconfiguration lourde, qui a débuté en 1994 pour le premier tronçon mis en service et n'est toujours pas achevée aujourd'hui. Les travaux consistent principalement à réaliser des « shunts » de manière chirurgicale, au niveau des sections les plus sinueuses, des quadruplements (il s'agit du passage de l'axe de deux à quatre voies) et des contournements réservés aux trains de marchandises. La vitesse des trains ne s'accélère que de manière très graduelle, mais ceux-ci gardent leurs principaux points d'arrêt le long du parcours et le réseau est modernisé dans sa globalité.

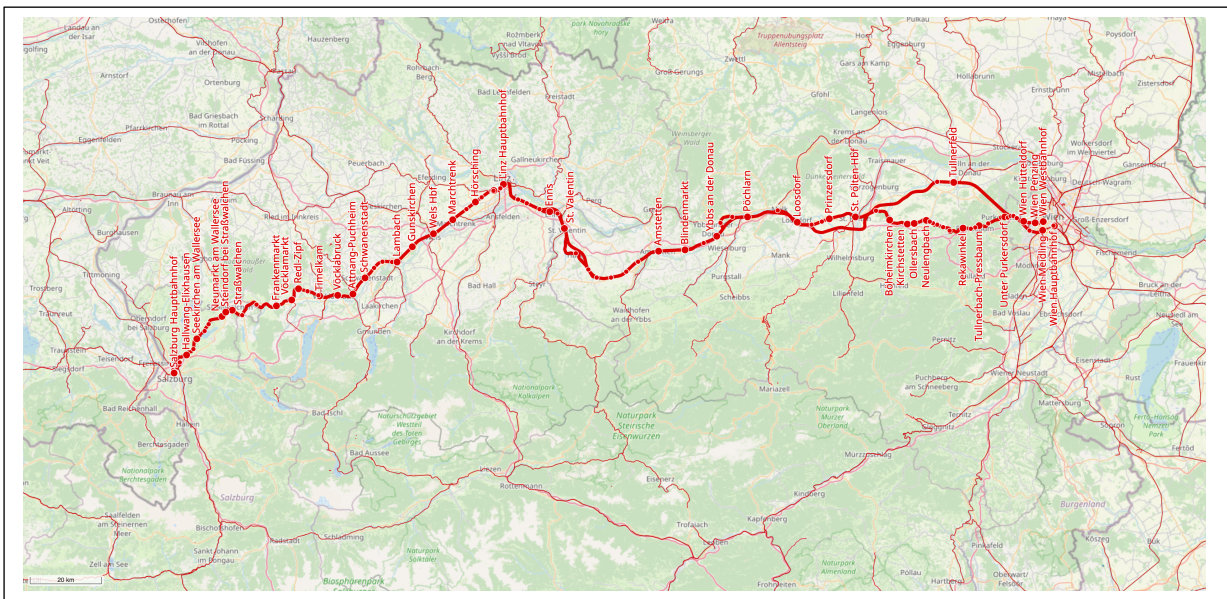
Il serait fastidieux d'énumérer l'intégralité des travaux tronçon par tronçon<sup>1</sup>, disons simplement que la première section, inaugurée en deux phases en 1994 et 1997, consistait à construire 17 kilomètres de lignes pour éviter une section très sinueuse en bordure d'un méandre du Danube, proche de la localité de Melk, siège d'une fameuse abbaye de style baroque. En 2000, s'ouvre un autre tronçon d'une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Saint-Pölten ; en deux phases, une ligne nouvelle est également inaugurée entre Amstetten et Saint-Valentin. De

réalisation en réalisation, en 2015, les trains peuvent parcourir 108 kilomètres de lignes à 200 km/h.

Le tronçon le plus proche de Vienne, en revanche, a fait l'objet de la construction d'une ligne à grande vitesse entièrement nouvelle, mise en service en 2012, parcourable à 250 km/h. Cette ligne est longue de 45 kilomètres et, malgré sa faible longueur, elle héberge la gare de Tullnerfeld, où des trains de grandes lignes marquent l'arrêt pour y donner la correspondance à des trains régionaux. L'emprunt de la ligne permet de gagner 13 minutes, le temps de parcours entre la gare principale de Vienne et celle de Saint-Pölten passant de 41 à 28 minutes. Le choix de Saint-Pölten comme point d'extrémité de la ligne provient du fait qu'il s'agit de la plus grande ville entre Linz et Vienne, mais aussi de son statut de capitale du *Land* de Basse-Autriche.

À Vienne, un tunnel permet également de relier la ligne à la nouvelle gare principale, inaugurée en 2014, qui permet l'exploitation de trains traversants (auparavant, les trains arrivaient à la gare de l'Ouest en terminus).

En outre, un contournement réservé aux trains de marchandises, d'une longueur de 24 kilomètres, a été mis en service pour éviter le passage dans la gare de Saint-Pölten, en 2017.



<sup>1</sup> Le lecteur peut trouver une description en détail dans : Jean Tricoire, *Le Train n°115, de Paris à Vienne*, 01-2024, pp. 72 et suivantes.

Aujourd'hui, les travaux se poursuivent à l'ouest de Linz, dans la direction de Salzbourg. Les OeBB y quadruplent le tronçon jusqu'à Wels, troisième ville de l'axe par sa population de 65 000 habitants. Cette gare a une fonction importante : d'une part, une ligne part « en fourche » vers le nord-ouest, les villes de Passau et Nuremberg ; d'autre part, elle constitue le point de départ d'une autoroute ferroviaire qui la relie à Maribor, en Slovénie, pays de l'étranger proche de l'Autriche, qui a fait partie de l'Empire jusqu'à son effondrement de 1919. Une fois de plus, la réflexion porte aussi bien sur les trafics de voyageurs que de fret.

À Innsbruck, capitale du *Land* du Tyrol, à l'ouest du pays, les OeBB ont construit une ligne de contournement fret d'un principe assez comparable à celle de Saint-Pölten, décrite plus haut. Mise en service en 1994, elle effectue un parcours de 15 kilomètres, dont près de 13 en tunnel, se connecte au sud d'Innsbruck à la ligne actuelle du Brenner, mais avec un raccordement avec le futur tunnel du Brenner. Cette ligne constitue donc, de fait, une voie d'accès à ce dernier, voie d'accès qui fait tant défaut au tunnel Lyon-Turin, de l'aveu même de ses partisans, qui avoue que l'ouvrage n'a pas de sens sans de tels accès.

Aujourd'hui, les principaux projets d'infrastructures ferroviaires portent sur le sud-ouest du pays : il s'agit des tunnels du Semmering et de la ligne du Koralmbahn, lequel compte un tunnel. Ces projets visent à accélérer les relations ferroviaires entre Vienne et le sud-ouest du pays, notamment les villes de Graz et de Klagenfurt ; au-delà, le parcours se poursuit vers la Slovénie et l'Italie, dans le cadre du corridor « Baltique-Adriatique » du réseau transeuropéen de transport.

Entre Vienne et Graz, le tunnel du Semmering, long de 27 kilomètres, permettra aux trains d'éviter une section particulièrement sinueuse et de gagner 50 minutes, tout en continuant de desservir l'ensemble des villes intermédiaires du parcours d'environ 250 kilomètres. La liaison est d'importance, car Graz est la seconde ville du pays, avec environ 300 000 habitants. Plus loin de Vienne, au sud-ouest de Graz, le Koralmbahn permettra une relation entre Graz et Klagenfurt, toutes deux capitales des *Länder* respectivement de Styrie et de Carinthie. Dans ce dernier cas, nous avouons que le contraste entre le potentiel

démographique relativement limité (les *Länder* concernés ont une densité de population respective de 77 et 60 habitants par kilomètre carré, et Klagenfurt compte à peine 100 000 habitants) et le caractère gigantesque de la construction, entre autres, d'un tunnel long de 32 kilomètres, nous égare quelque peu. Quoi qu'il en soit, c'est bien la preuve que le tunnel transfrontalier du Brenner n'est que le maillon de la globalité d'une politique très favorable au chemin de fer.

## Les résultats de cette politique

Pour la Westbahn, le panachage de lignes nouvelles, de lignes classiques aménagées et de quadruplement de voies, d'un coût au kilomètre comparable à celui d'une LGV (de l'ordre de 5 milliards d'euros de Vienne à Linz, selon les OeBB), ne permet d'atteindre que 230 km/h sur la ligne nouvelle et 200 km/h sur certaines sections de la ligne reconfigurée, et les gains en temps de parcours brut restent modestes : il faut 2 h 25 au train Railjet Express pour relier les gares centrales de Vienne et de Salzbourg, contre 1 h 24 au TGV pour relier Paris à Metz (la distance est comparable) ; en contrepartie, la rénovation des voies profite à tous les types de trains – régionaux, de fret ou de grandes lignes – , comporte des travaux qu'il aurait de toute façon fallu faire pour assurer la pérennité de la ligne, et confère aux trains de long parcours la possibilité de desservir les villes moyennes et les territoires intermédiaires, à rebours de l'effet de tunnel propre aux LGV. La ligne permet donc toujours de desservir Saint-Valentin ou Amstetten, à la population de villes moyennes.

Des fréquences très élevées compensent ces vitesses relativement modestes : 3 trains par heure et par sens relie Salzbourg à Vienne, alors qu'entre Paris et Metz, les trous de desserte peuvent aller jusqu'à trois heures sans aucun train direct. Le réseau ferré autrichien est deux fois plus parcouru que le réseau français (86 trains par jour et par ligne contre 43).

Par ailleurs, l'essentiel des *Länder* autrichiens dispose d'un RER (S-Bahn) : même le Tyrol, dont la capitale Innsbruck, de taille comparable à La Rochelle par exemple, n'est en aucun cas une métropole.

Il en résulte des parts modales assez comparables à la France pour le transport de voyageurs, de l'ordre de 12 %, mais sans l'apport d'un réseau à

grande vitesse : le trafic est donc mieux réparti en Autriche qui, surtout, jouit d'une part modale très supérieure pour les marchandises (30 % des tonnes-kilomètre contre 9 % environ en France). Ce dernier point nous porte à évoquer les grands tunnels transalpins, dont la principale motivation est celle du transport de fret.

## La comparaison entre les projets de tunnel du Brenner et le Lyon-Turin

D'abord, un point de géographie : le nom de « chemin de fer du Brenner » vient du nom du col qui, à cet endroit, sépare l'Autriche de l'Italie et qui servait déjà d'axe de circulation au temps des Romains. Du côté autrichien, la ligne inaugurée en 1867, à une époque où le col ne formait pas une frontière internationale : le sud du col comme le nord relevaient tous du Tyrol et, donc, de la souveraineté de Vienne. Il s'agit d'une ligne à deux voies qui grimpe jusqu'à une altitude maximale de 1 370 mètres, celle du col du Brenner. Du côté français, le tunnel du Fréjus, long de 14 kilomètres, inauguré en 1871.

Nous avons une ligne en tunnel et l'autre en col, mais elles ont en commun d'être deux lignes de faîte, construites à la même époque, et de culminer à une altitude comparable (1 370 mètres au col du Brenner contre 1 324 mètres pour l'altitude maximale à Bardonecchia), à laquelle elles accèdent par des lignes de vallée à déclivité et sinuosité très marquée, jusqu'à 25 ‰ et 264 mètres de rayon minimal pour la ligne du Brenner.

Mais si la matérialité des lignes est comparable, l'état du trafic et des marchés ne l'est pas du tout. Il convient, afin de prendre du recul, d'analyser les flux de marchandises transalpins dans leur globalité. Ceux-ci représentaient, pour l'année 2021 et pour l'ensemble des modes de transport, 232 millions de tonnes, dont 147 millions en Autriche, 47 millions en France et 38 millions en Suisse<sup>1</sup>. À l'évidence, l'Autriche porte le fardeau le plus lourd, d'un ordre de grandeur trois fois supérieur à ceux observés en France. Qui plus est,

de tous les points de passage transalpins, quel que soit le pays, le col du Brenner voit passer le plus de marchandises, avec 40 millions de tonnes par la route et 15 millions par le train, soit près du quart de l'ensemble<sup>2</sup>. Il n'est d'ailleurs pas à exclure que les mesures de dissuasion des traversées par la route que la Suisse a mises en place aient pour résultat de reporter une partie du trafic de poids lourds vers le trafic routier du col du Brenner.

Par rapport à 1999, les flux de marchandises « tous modes de transport » ont augmenté de 44 %, ceux de marchandises transportées par le rail de 27 % seulement. Dans l'ensemble des trois pays, le trafic ferroviaire a donc perdu des parts de marché par rapport à la route, mais n'en a pas moins augmenté en volume.

Et l'évolution est très différente selon les pays. Le trafic ferroviaire transalpin a ainsi augmenté de 54 % en Suisse, de 39 % en Autriche et diminué de 63 % en France<sup>3</sup>. La part modale du train est passée de 69 à 75 % en Suisse, de 32 à 26 % en Autriche et de 20 à 7 % en France<sup>4</sup>. L'Autriche connaît donc une hausse absolue mais une baisse relative et représente une sorte de voie moyenne entre la chute absolue et relative de la France et la hausse relative et absolue de la Suisse. Ajoutons un mot sur la Slovénie, où le trafic transfrontalier représente 42 à 45 millions de tonnes, soit un total comparable à la France, pour dire que le rail, avec 5,8 millions de tonnes, y représente une part modale de l'ordre de 12 %, supérieure à celle de la France, qui est vraiment le bonnet d'âne des quatre pays<sup>5</sup>.

Les partisans du Lyon-Turin arguent que ces mauvais résultats ont pour cause une mauvaise adéquation des infrastructures actuelles, que la mise en service du nouveau tunnel a précisément pour objet de contrecarrer la tendance. Stéphane Guggino, délégué général de La Transalpine Lyon-Turin, explique ainsi que « *la France et l'Italie sont aujourd'hui reliées par une petite ligne qui date de Napoléon III et donc forcément*

<sup>1</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, « Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins : Rapport annuel 2021 », 2023, p. 5.

<sup>2</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, doc. cit., p. 40.

<sup>3</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, doc. cit., p. 7.

<sup>4</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, doc. cit., p. 9.

<sup>5</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, doc. cit., p. 61.

*obsolète en termes de capacité, de fiabilité et de performance* »<sup>1</sup>.

Nous lui répondrions que la ligne du col du Brenner date du temps de l'impératrice Sissi et que cela ne l'empêche apparemment pas d'assurer l'écoulement d'un trafic autrement plus conséquent que la liaison entre la France et l'Italie... D'une manière générale, les marchandises transitent par l'Autriche et la Slovénie sur des voies ferrées du XIX<sup>e</sup> siècle, et n'en ont pas moins des parts modales autrement supérieures à celles de la France. Par ailleurs, la Suisse a certes inauguré trois tunnels de base au XIX<sup>e</sup> siècle, le Lötschberg en 2007, le Gothard en 2016 et le Ceneri en 2020, mais le trafic ferroviaire concerné y convoyait une masse considérable de marchandises comme de voyageurs et y augmentait même avant la mise en service du premier d'entre eux, alors que, là encore, il circulait dans des infrastructures qui dataient aussi du XIX<sup>e</sup> siècle, la mise en service du tunnel de faite du Saint-Gothard par exemple remontant à 1882. Par ailleurs, une partie substantielle du fret ferroviaire italo-suisse continue de passer aujourd'hui par le tunnel du Simplon, certes situé à une altitude beaucoup moins élevée que le tunnel du Fréjus, mais ouvert peu après (en 1906), beaucoup plus long (19 kilomètres au lieu de 13), et où, de 1999 à 2021, le trafic ferroviaire a augmenté de... 197 %, soit un quasi triplement<sup>2</sup>.

Bien sûr, le transit de marchandises est plus aisé dans un tunnel de base inauguré au XXI<sup>e</sup> siècle que dans un tunnel de faite inauguré au XIX<sup>e</sup>. Mais les faits repris ci-dessus montrent que la médiocre performance de la France n'est pas liée à la génération de l'infrastructure utilisée, mais à la politique ferroviaire générale du pays. Pour étayer encore cette affirmation, notons que la déconfiture du fret ferroviaire transalpin franco-italien a surtout touché la décennie 2000, avec une baisse de 71 % de 1999 à 2009, suivie d'une timide remontée à 63 % de baisse (par rapport à 1999) en 2021... seulement<sup>3</sup>. Or, le fret ferroviaire français pris dans sa globalité évolue de manière très similaire, la décennie 2000 correspondant à la mise en œuvre des différents « plans de sauvetage » de Fret SNCF, où celle-ci

a abandonné des trafics jugés non rentables. L'évolution du fret transalpin est donc liée à des choix de politique générale propres à l'ensemble du pays. Un tunnel supplémentaire, aussi gigantesque soit-il, a peu de chances d'y changer quoi que ce soit, à politiques ferroviaires égales.

En d'autres termes, faute de politique générale favorable au fret ferroviaire, le Lyon-Turin est voué à devenir une cathédrale dans un désert ferroviaire, simple cache-misère d'un réseau appauvri.

Ajoutons, à titre subsidiaire, qu'au cours de la quinzaine d'années écoulées, le trafic est resté stable à travers les deux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, très substituables l'un à l'autre, alors qu'il a assez nettement augmenté à Vintimille, sur la côte. Autrement dit, la hausse du trafic routier a touché uniquement le passage le plus au sud, le plus éloigné du Lyon-Turin, ce qui met encore plus en cause la pertinence de ce dernier. Par ailleurs, les solutions de merroutage, sans être la panacée, ont transporté plus de 3 millions de tonnes de marchandises entre l'Espagne et l'Italie, et ont peut-être plus de pertinence que le percement d'un nouveau tunnel.

Il reste une dernière question, plus philosophique, celle du flux de marchandises : le Brenner, comme le Lyon-Turin d'ailleurs, a-t-il pour vocation un report modal de la route vers le fer ou une croissance indéfinie des flux de marchandises ? On sait en effet que les infrastructures ferroviaires comme routières induisent un trafic nouveau, à une époque où il conviendrait de stabiliser le mouvement perpétuel de marchandises bien plus liées au fonctionnement en flux tendus du capitalisme qu'au souci d'une augmentation du bien-être de la population. À notre avis, le tunnel du Brenner ne peut avoir de sens que s'il vise, non seulement à un report modal, mais aussi à restreindre les flux routiers de marchandises comme de passagers. Est-ce son objet et sera-ce son effet ? Rien n'est moins sûr.

<sup>1</sup> Entretien paru dans le magazine *Lyon People* le 5 juin 2024, propos recueillis par Morgan Couturier.

<sup>2</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, doc. cit., p. 8.

<sup>3</sup> Commission européenne et Office fédéral des Transports, doc. cit., p. 7.

## Autriche et France : des situations comparables ?

Les considérations de cet article posent en creux une question ; la politique autrichienne est-elle applicable en France ? On sait qu'au sein de l'établissement ferroviaire dominant, le discours est souvent de dénier toute exemplarité aux situations étrangères, au motif que les deux situations ne seraient « pas comparables ».

Présentons le pays d'une manière plus générale. Longtemps métropole d'un empire qui a inclus l'ensemble de l'Europe centrale<sup>1</sup>, le pays découle, dans ses frontières actuelles, des traités de Saint-Germain qui en a fait un « confetti » avec seulement 83 882 km<sup>2</sup>. Mais le confetti s'étale d'est en ouest, et Vienne est située à l'extrémité la plus à l'est : il en résulte que les distances entre grandes villes sont assez grandes, ainsi, le trajet entre Vienne et Graz est comparable à Paris-Nancy.

Le pays est membre de l'Union européenne depuis 1995, en revanche, au terme d'un traité de 1955, il n'appartient pas à l'OTAN. Ses dépenses militaires ne constituent que 1 % de son PIB, ce qui facilite sans doute des investissements ferroviaires massifs. Son PIB par habitant est supérieur à celui de la France d'environ 20 %. Ces points sont des différences qui peuvent expliquer la possibilité de dépenses ferroviaires plus élevées.

De la même façon, la part de l'industrie dans le PIB est supérieure de 7 % en Autriche par rapport à la France, ce qui favorise l'existence d'un fret ferroviaire prospère<sup>2</sup>. En contrepartie, étant dépourvue d'accès à la mer, l'Autriche n'a pas de ports, or les ports sont des points de massification du trafic qui devraient favoriser le fret ferroviaire en France.

Ainsi, les défenseurs de la politique malthusienne menée en France invoquent souvent la densité de population élevée de l'Allemagne et de la Suisse pour nier toute pertinence à la politique de cadencement, ce qui a servi à justifier la politique de la SNCF, rétive au cadencement systématique. Pour ce qui est de l'Autriche, ce point doit être écarté : le pays a une densité de population de

109 habitants au kilomètre-carré, très comparable (voire légèrement inférieure) à celle de la France, qui s'établit à 119 habitants au kilomètre-carré pour la métropole. À la différence de la France et de l'Allemagne, l'Autriche ne compte aucune concentration urbaine notable : les deuxième, troisième, quatrième villes du pays, à savoir Graz, Linz et Salzbourg, sont comparables respectivement à Nancy, Reims et Troyes. Si on raisonne par *Land*, sept *Länder* sur les neuf que compte le pays ont une densité inférieure à celle de la France.

Rang	Stadt	POPREG 2023
1.	<b>Wien</b>	1.982.097
2.	<b>Graz</b>	298.479
3.	<b>Linz</b>	210.118
4.	<b>Salzburg</b>	156.619
5.	<b>Innsbruck</b>	131.358
6.	<b>Klagenfurt</b>	104.332
7.	Villach	65.135
8.	Wels	64.385
9.	<b>St-Pölten</b>	57.639

On pourrait conclure en disant qu'il faut sortir du mythe de l'étanchéité totale et que, sans doute, bien des points de la politique autrichienne pourraient être appliqués en France, à commencer par une politique de modernisation lourde des voies ferrées classiques.

<sup>1</sup> Dans ses limites de 1914, l'empire d'Autriche (divisé en Autriche et Hongrie depuis 1867) comptait tout ou partie de l'Autriche, la Hongrie, l'Italie, la Slovaquie, la Croatie, la Tchéquie, la

Slovaquie, la Pologne, l'Ukraine, la Bosnie-Herzégovine, la Serbie.

<sup>2</sup> Banque mondiale, industrie, valeur ajoutée (% du PIB).

## Les instruments publics en retard d'une guerre ?

Gilles Dansart

Rédacteur de Mobilettre<sup>1</sup>

Je n'ai d'intérêt dans aucun grand projet, je suis juste un observateur, et c'est vrai que le thème « L'état des infrastructures et les grands projets » m'intéresse. Je vais simplement essayer de poser quelques questions. En écoutant tout à l'heure le débat sur les RER métropolitains, en fait, je me disais, peut-être que, pour employer un grand mot, la révolution qui est en train de se faire dans les métropoles pour envisager autrement l'avenir des dessertes devrait aussi se produire pour les grands projets.

Qu'est-ce que je veux dire par là ? On passe peut-être progressivement d'une époque où, effectivement, il y avait la fascination du ruban à couper, du grand projet, de la maîtrise d'ouvrage, fascination qui était un mélange d'attraction politique, de croyance technologique, de focalisation d'ingénieurs, à une nouvelle époque où la logique de service devient centrale. Benoît Lanusse l'a dit sur Toulouse en montrant une approche de la technique plus pragmatique orientée vers l'amélioration de la vie des gens, ce qui devrait être quand même le premier critère. Sur les grands projets, en réfléchissant aujourd'hui, je me demandais si, finalement, ce n'était pas la même évolution qu'il faudrait trouver. Parce que, si on pose les questions de façon assez simple, la première : est-ce que les grands projets sont suffisamment connectés aux territoires et aux besoins ?

Manifestement, non. C'est-à-dire que si on se contente d'avoir un grand projet et de l'envisager sous la seule optique de liaison d'un point A à un point B, sans prendre en compte tout le reste, effectivement, il y a de grandes chances, ou de grands risques, qu'on aille vers l'échec. Je vais prendre quelques exemples. On nous a dit pendant longtemps que l'axe Paris-Lyon était

saturé et, donc, qu'il ne nous fallait faire que du Paris-Lyon, parce qu'on ne pouvait plus s'arrêter au Creusot ou à Mâcon. Et là, y a une dizaine de jours, on apprend, par SNCF Réseau, qu'il y a un contrat-cadre de 10 ans qui est envisagé avec un futur acteur et qui va faire des liaisons cadencées, régulières, Paris-Le Creusot-Mâcon-Lyon.

Qu'est-ce que ça veut dire ? Cela signifie que la grande vitesse peut être amendée et qu'on peut la faire de façon un peu plus intelligente, connectée aux territoires, pour reprendre les mots de Georges Ribeill. On se rend compte que c'est finalement possible. À voir.

D'une certaine façon, il faut ouvrir le champ de ce que j'appellerais la compétence ferroviaire. On peut peut-être faire différemment avec des grands projets. On peut peut-être obtenir qu'ils soient mieux connectés. Ce nouveau rapport au territoire supposera probablement des transformations techniques sur le matériel roulant, il devra freiner et accélérer, mais cela touchera également l'organisation du service pour réduire les temps à quai, transformer les routines d'embarquement et de débarquement. Il faut donc ouvrir le champ de ce qu'on appelle l'innovation pour voir comment faire autrement.

Est-ce qu'on peut vraiment faire du cadencement Angoulême-Bordeaux, faire en sorte que les gens qui prennent leur voiture tous les jours, prennent plutôt le train parce que l'offre va être adaptée ? Est-ce que c'est possible avec un matériel un peu différent, en travaillant sur les graphiques ? Il faut vraiment ouvrir le champ des réflexions.

Même avec des lignes qui ont été conçues selon un modèle clairement jacobin, de liaison au plus rapide entre Paris et une grande métropole, on peut peut-être faire les choses autrement. Par conséquent, si on prend les choses bien en amont,

---

<sup>1</sup> <https://www.mobilettre.com/>

ces nouveaux projets pourraient être beaucoup plus utiles à l'ensemble des territoires et aux besoins des populations. Et là, j'en viens à GPSO, le grand projet Sud-Ouest, peut-être que l'on aurait pu envisager, au lieu de rester scotchés sur un projet de 2010, qui est un projet d'ancien monde, de le faire évoluer pour qu'il soit davantage connecté à tous les besoins des territoires entre Bordeaux et Toulouse. Il y a des choses à inventer.

La question n'est pas tant de se demander s'il faut continuer les grands projets ou pas, mais plutôt comment les faire de manière plus intelligente, au sens de leur connexion aux besoins ? Cela suppose de s'interroger sur ce que sont les besoins.

Il y a une demande en lien avec des aspirations différentes qui est devenue beaucoup plus forte. Les choses évoluent beaucoup plus, contrairement à ce qu'on dit, et cela a commencé à venir petit à petit dans les débats publics. Ce n'est pas le Covid qui a tout d'un coup fait survenir une demande explosive, ça a commencé avant. Et, d'ailleurs, nos voisins italiens et espagnols l'avaient bien compris. Il y a une demande qui est de plus en plus forte sur la dimension écologique et, donc, il faut s'adapter à cette demande. Il faut voir si les grands projets, tels qu'ils ont été conçus il y a 15 ans ou plus, ne doivent pas être adaptés. Je reviendrai tout à l'heure sur Lyon-Turin en deux mots.

S'adapter aux priorités écologiques, c'est une évidence si on prend en compte la vie des gens comme un impératif. La qualité de l'atmosphère doit être prise en compte ; la qualité de vie au quotidien doit être prise en compte ; la consommation de CO<sub>2</sub> doit être prise en compte. Évidemment, cela modifie considérablement les études faites dans un temps où ce n'était pas à l'ordre du jour.

J'étais à Bordeaux cette semaine, et le président du conseil régional, Alain Rousset, favorable au GPSO, disait qu'il avait dû batailler des années pour la ligne nouvelle Paris-Bordeaux parce qu'on lui opposait que la ligne n'allait générer comme nouveaux voyageurs que ceux qui venaient de l'aérien. C'était absolument faux, un mensonge pour le dire franchement. Il y a un trafic induit très fort qui vient du TER. 20 à 25 % des gens qui prennent le TGV à Bordeaux viennent du TER. On a nié cette réalité-là alors qu'elle s'avère de plus en plus forte. Il y a aussi

de plus en plus fortement une demande, un besoin de correspondances ferroviaire-ferroviaire entre les TER et les TGV, les intercités et les TGV, les intercités et les TER, mais il y a aussi un besoin de plus en plus fort d'intermodalité au sens large : TGV-car ou bus, TGV-vélo, etc.

Cette réalité-là, il faut évidemment la prendre en compte dans les nouveaux projets et, pourquoi pas, sur le GPSO et sur la façon dont ces projets d'augmentation de la capacité ferroviaire doivent être menés. C'est vrai qu'on se heurte à une sorte d'inertie. J'avais d'ailleurs proposé à Vincent Doumayrou d'intituler cette session, de façon un peu provocante : « Les instruments publics sont en retard d'une guerre. » On est en retard d'une guerre dans les instruments publics, c'est-à-dire d'adaptation à la guerre contre le réchauffement climatique et à la guerre en faveur d'une amélioration des conditions de vie de nos concitoyens. Je suis assez fasciné de voir comment on peut, assez vite, avec des technologies digitales, inciter les gens à modifier leurs comportements.

Donc, un grand projet pour un grand projet, non, mais un grand projet qui prend davantage en considération l'évolution de la demande et celle des conditions écologiques, cela me semble important. D'ailleurs, si je prends un projet comme la LNPCA, la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur, ce projet a assez bien pivoté. On se souvient que c'était un projet de plus de 10 milliards, qui allait défigurer une grande partie du littoral. On faisait vraiment une catastrophe écologique et environnementale, et là, le projet, tel qu'il est connecté avec Marseille, Nice, Toulon, devient beaucoup plus respectueux, en optimisant la capacité, certes en faisant un grand projet, sous la gare de Marseille pour augmenter la capacité, mais ce n'est rien comparé au premier grand projet qui était vraiment d'aller au plus vite à Nice. Cet exemple montre que, même avec l'inertie des instruments publics, on peut, s'il y a une pression suffisante d'un certain nombre d'acteurs – élus, associations, syndicats... –, faire évoluer les projets. Ce projet de LNPCA devient connecté au projet de RER métropolitain, avec vraiment, comme principal objectif, l'augmentation des capacités.

Cela me semble plus intéressant d'ouvrir cette possibilité d'amendement des projets, plutôt que, *a priori*, de les refuser, parce que, s'il y a bien un palmarès où la France est assez mal placée, c'est

celui des parts modales. On a aujourd'hui des parts modales très faibles en faveur du ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Pour faire augmenter la part du ferroviaire, il ne faut pas augmenter l'attractivité du ferroviaire tout seul, avec des projets de LGV, de Paris vers des métropoles régionales qui la feront évoluer de seulement quelques pourcents, et encore. Cela ne fait pas augmenter la part du ferroviaire sur le long terme, cela transforme simplement la carte ferroviaire et notamment la représentation mentale des espaces de notre pays, de sa géographie.

L'objectif, c'est bien de faire en sorte que, par la reconstitution d'un système de mobilité cohérent où l'ensemble des modes sont bien conçus, bien connectés, on arrive à faire progresser les parts modales du ferroviaire et des autres modes alternatifs à la voiture ou à l'aérien. On a des exemples de ce type de débats, de batailles qui finissent par parvenir à des résultats intéressants. Par exemple, en Île-de-France, j'ai visité récemment la nouvelle gare du RER E à la Défense. On n'a pas encore les chiffres sur la table mais, il y a 10 ans, le projet était de mettre cette gare à 500 mètres de la station Défense du RER, en obligeant les voyageurs, pour faire la correspondance avec les autres offres de transport, à revenir sur la dalle, redescendre, etc. Il y a eu un gros affrontement, mais finalement on a conclu que : « *On va dépenser plus d'argent, mais on va la faire sous le CNIT.* » Aujourd'hui, je pense que cela va être un succès très fort assez vite, car on a aménagé des conditions de passage d'une offre à une autre, des conditions d'intermodalité qui, à mon avis, vont faire progresser les parts modales et l'usage de ces nouveaux modes de transport. Donc c'est possible de le faire.

Le Grand Paris Express, c'est mitigé parce que, là aussi, au début, on a surtout fait une cartographie avec des positionnements de gares, en creusant, et on s'est un peu tardivement occupé de toutes les solutions d'intermodalité en surface, avec les bus, les vélos, etc. On y est arrivé, un peu difficilement, mais on y arrive. C'est de nature à augmenter les parts modales.

Donc, c'est possible de faire évoluer les choses avec l'irruption de nouveaux acteurs, et Benoît Lanusse est là pour en témoigner. Cela existe également dans d'autres métropoles, avec peut-être des acteurs moins visibles, qui ont moins

d'antériorité que Rallumons l'étoile, mais cela montre bien que l'on peut peser sur la façon dont les élus envisagent les choses.

Quand j'étais à Bordeaux cette semaine pour animer un colloque sur le SERM, on a bien vu que les collectivités, dans leur ensemble, rejettent de façon assez claire et spectaculaire la tentative de récupération politique nationale des SERM. Ils disent : « *Mais nous, on a pris notre destin en main. De toute manière, on sait que l'État ne nous donnera pas d'argent, ou alors, quelques dizaines ou centaines de millions d'euros, ce n'est pas à la mesure des besoins. Donc on a pris notre destin en main et, de toute manière, on le fera, en essayant d'échapper à des visions un peu trop nationales. On va essayer de prendre en compte les besoins tels qu'ils sont exprimés.* » Le suffrage universel validera ou non les projets. La décentralisation des projets peut devenir vertueuse.

Je terminerai sur Lyon-Turin. J'y suis plutôt favorable, je le dis comme ça, non pas parce que je suis fasciné par un tel grand projet, non pas parce que, depuis que je travaille à la mobilité, j'entends parler du sujet et, donc, comme s'il y avait une petite musique d'inéluctabilité du projet, et j'entends bien les impératifs de saturation des axes existants et les problèmes écologiques que cela pose, mais il y a aussi deux, trois aspects que je veux évoquer.

Premièrement, très en amont, c'est vrai que dans le transit de marchandises à l'échelle européenne, il y a du gâchis, il y a sans doute des excès de la machine libérale ; l'histoire des petits pois, on peut le reproduire sur plein d'autres exemples, mais il y a quand même beaucoup de marchandises qui circulent parce qu'il faut qu'elles circulent, pour le bienfait des industries, des citoyens, de l'agriculture, etc. Donc il n'y a pas que du trafic inutile, il y en a aussi qui est inéluctable et pas marginal. Ce trafic est quand même majoritaire. Deuxièmement, la vie des gens et l'écologie des vallées. C'est vrai que je n'habite pas cette vallée de la Maurienne, contrairement à certains d'entre vous. Je n'y habite pas même si j'ai grandi là-bas. Je ne vais donc pas prétendre me mettre à votre place, mais je connais bien une autre vallée qui est celle de Chamonix. J'ai vu aussi quelques chiffres sur les autres vallées, bon, le tout-camion, c'est un désastre écologique. Donc l'objectif, ce n'est pas de voter plutôt pour ou contre Lyon-Turin,

l'objectif, c'est du report modal massif. Et, d'une certaine façon, les Suisses ont réussi quelque chose et, s'ils l'ont réussi, c'est qu'ils ont fait deux grands tunnels. S'ils ont réussi, c'est que, à un moment, ils ont osé des choses et ils les ont osées il y a longtemps. Je pense que si l'on se dit – ce qui est tout à fait entendable – : « *Saturons d'abord et on verra ensuite* », je crains que l'on perde du temps.

La grande force des Suisses, avec notamment Rail 2000, c'est d'anticiper très fortement, et de se dire : « *On sera au rendez-vous de la croissance des trafics* » et, quand les trafics ont crû, ils les ont accaparés. De ce point de vue-là, je pense qu'il y a des leçons à en tirer, d'autant plus que sur le Lyon-Turin, à mon avis, le grand problème – et cela peut constituer effectivement un scandale –, c'est que l'on n'a pas traité, ni envisagé les voies d'accès dès aujourd'hui. C'est comme si on faisait une autoroute avec un chemin vicinal pour y accéder. C'est véritablement de l'irresponsabilité.

J'en reviens à mon antienne qui est de dire : les instruments publics sont quand même en retard. On devrait subordonner la construction d'un grand projet comme celui-là, qui pourrait quand même être un peu plus respectueux aussi de l'environnement, à la certitude absolue que les voies d'accès permettront d'en optimiser l'usage. Ce projet est colossal, pas seulement avec les 30 milliards d'euros, mais du point de vue de l'aménagement et de l'avenir de l'Europe dans cette liaison entre la France et l'Italie. Il y a là une forme d'irresponsabilité collective.

Maintenant, je considère qu'être contre le tunnel maintenant c'est un combat d'arrière-garde ; s'il fallait l'arrêter, il fallait l'arrêter il y a 15 ou 20 ans. Là aussi, il y a une forme d'irresponsabilité.

Je pense que, de tous les échanges que j'ai, de par mon métier, je constate qu'il y a de plus en plus de critiques d'un État qui a du mal à adapter ses *process* et ses réflexions. Je ne sais pas si c'est dû au développement très fort des échanges d'idées, des données, à l'irruption de nouveaux acteurs mais, en tout cas, beaucoup de choses circulent et l'État est un peu en retard pour intégrer tout cela.

Même si les services de l'État ont de grandes compétences, cela ne progresse pas suffisamment.

Il faut donc se méfier des projets qui ne sont plus suffisamment adaptés à la façon dont les choses

évoluent. De ce point de vue-là, je suis assez intéressé de voir que des infrastructures en réseau gérées par des collectivités très puissantes comme les métropoles, que des acteurs nouveaux envisagent d'autres façons de faire, comme pour la rénovation de toute la desserte de l'ouest de la France, avec des origines / destinations qui ne sont pas simplement du Paris-Bordeaux ou du Paris-Nantes, mais qui suivent des tracés qui correspondent davantage aux déplacements des gens, parce qu'on a étudié les traces téléphoniques, parce qu'on sait qu'il y a des flux à capter. De ce point de vue-là, je pense qu'il y a toute une période nouvelle qui s'amorce, à partir du moment où on desserre cet étau jacobin et où on donne aux différents acteurs, collectivités, mais aussi entreprises nationales, comme SNCF Réseau, comme d'autres, la possibilité d'envisager les choses autrement.

Donc je ne suis pas fasciné par les grands projets, je ne les rejette pas et je reste confiant en une capacité à les envisager de façon plus vertueuse et plus féconde.

## DÉBATS

**Michel Caniaux** (Vice-président d'ALTRO, Association Logistique TRansport Ouest) : Sur le Lyon-Turin, je vais revenir sur l'aspect voyageurs, vous ne l'avez pas du tout abordé, Julien. Or, on se parlait ce matin, justement, des *low cost*, du fait qu'il fallait réduire l'aviation et, effectivement, le Lyon-Turin permettrait de rapprocher la France de l'Italie, de nos voisins, de nos cousins italiens, notamment de Turin et de Milan qui, aujourd'hui, développent pas mal de liaisons aériennes.

Je voulais dire aussi qu'il y a eu l'éboulement qui a bloqué les circulations et, si je ne m'abuse, c'est sur le tronçon qui serait concerné par le Lyon-Turin. Et donc, le Lyon-Turin, c'est un peu comme une mise en sécurité des circulations. Et, par exemple, on a vu ça sur le projet Montpellier-Perpignan, où la FNE, la Fédération nationale de l'environnement, elle-même, est en faveur d'une ligne nouvelle, justement, pour éviter les inondations. Donc on voit bien qu'il y a des éléments naturels qui nous poussent aussi à nous replier, quelque part, et à adopter ce projet.

Et enfin, je dirais que nous, à l'association ALTRO, on défend le projet Via Atlantica, donc un projet de véritable transversale. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on dit que le Lyon-Turin, c'est un cul-de-sac sur un axe est-ouest européen inachevé. On a fait plusieurs colloques au Parlement de Bruxelles, ou avec les Italiens, les Espagnols, qui, effectivement, déploraient un manque de structuration de l'Europe du Sud par rapport à l'Europe du Nord. Et, donc, le Lyon-Turin a vocation à se diriger vers la façade atlantique, c'est-à-dire avec une ligne nouvelle – j'ai bien dit « ligne nouvelle », je n'ai pas dit « LGV » – qui permettrait d'entraîner dans le développement aussi nos régions « reléguées », pour le dire de cette manière. Donc ce que je veux dire, c'est qu'il faut au contraire donner plus de sens au Lyon-Turin, en le musclant... Et je partage tout à fait ce que tu as dit, Gilles, sur

le fait qu'il faut donner plus de sens à ces projets, puis, effectivement, les faire évoluer.

Le Lyon-Turin en soi, effectivement, n'est pas une panacée, mais si on arrive à le muscler, à lui donner de la consistance pour vraiment créer une grande transversale européenne qui profiterait aussi à la France, le projet change de sens. Parce qu'on voit bien que ce qui manque aujourd'hui à la France, c'est une transversale performante et digne de ce nom.

**Luc Humbertjean** (Cadre honoraire de la SNCF) : Moi, je voudrais faire deux remarques : d'abord, quand on regarde un certain nombre de projets autoroutiers actuellement, notamment, je crois, la création de l'autoroute A69, on peut se poser vraiment la question de savoir si on n'est pas en retard d'une guerre. Ça, c'était simplement une première remarque que je voulais faire.

En ce qui concerne le transport de marchandises, les flux européens sont majoritairement des flux nord-sud, des flux *via* les Alpes. Il y a 20 ans, 10 ans, aujourd'hui, et ce sera comme ça, je pense, à l'avenir, il y a majoritairement des flux nord-sud. Ces flux nord-sud vont depuis l'est jusqu'à l'ouest par le col du Tarvis, le col du Brenner, le col du Loetschberg, le col du Gothard et le mont Cenis. Il y a des flux énormes de marchandises qui se répartissent entre ces différents points de passage et, quoi qu'il en soit, il faut quand même être en mesure de pouvoir traiter ces flux très importants. Et alors, que ce soit avec la création d'un tunnel à 30 milliards ou une amélioration des voies d'accès, peu importe, mais il faut pouvoir les traiter. J'ai traversé l'Italie du Nord l'été dernier, quand j'ai vu l'importance du trafic de poids lourds sur les itinéraires nord-sud qui provenaient des différents passages alpestres, c'est énorme. Et donc, ces trafics vont devoir être traités, il faudra trouver des solutions. On ne peut pas continuer à avoir ces colonnes de poids lourds ou de camions.

**Julien Troccaz** (Secrétaire fédéral SUD-Rail) : Sur la partie « voyageurs », en quelques mots, la SNCF a un projet, qu'ils appellent le projet Allegro, c'est d'aller faire des TGV M en Italie. En gros, la direction de la SNCF considère que le marché, c'est entre 8 et 10 TGV France-Italie. Les 10 TGV, je peux vous assurer qu'on peut les rajouter sur la ligne. Le tunnel de base, en fait, ce qui se passe, aujourd'hui, c'est qu'on est en train de construire une cathédrale au milieu d'un désert. Parce que moi, sur le financement des accès français, j'attends par exemple Laurent Wauquiez. Laurent Wauquiez, qui a des choix politiques à faire sur le TER. Et, aujourd'hui, quand on a un tour de table financier pour ces accès au projet et que tout le monde se défile, à juste titre, que ça soit pour le RER grenoblois, ou Doucet, ou Wauquiez, tout le monde se défile. Les accès français, au moment où le tunnel va arriver, ils n'existeront pas. Et donc on aurait dû commencer par les accès français et faire le tunnel de base après. Alors que le tunnel de base, aujourd'hui, ne sert qu'à quoi ? C'est sur le même axe, il y a eu un petit retombé... Sauf qu'il y a encore une vallée au-dessus, la vallée de la Haute Maurienne, et il y a aussi du transport de marchandises local avec un report modal, parce qu'il y a encore des industries, un peu, en Maurienne, qui n'existeront plus avec le Lyon-Turin.

Et l'éboulement de Maurienne – qui était prévisible, il y a des travaux qui ont été faits en 2019-2020 – ce qu'on dit aujourd'hui, c'est qu'il faut agrandir la galerie. Vous savez ce qu'on nous répond ? Non, pour des raisons financières. L'argent. Mais on peut faire pareil sur le Bordeaux-Paris, avec la ligne Polt. Où tout le monde se bat. Aujourd'hui, les financements du ferroviaire, il y a des priorités. Aujourd'hui, on dit : « Il faut agrandir la galerie » et donc non, il n'y a pas de possibilité, parce qu'au niveau financier, on met l'argent ailleurs.

Et après, je finirai aussi là-dessus, il y a la question des trafics dans le tunnel de base. On est capable de dire : sur 1,4 million de camions qui circulent dans le tunnel du Fréjus et le tunnel du Mont-Blanc, on va en sortir 900 000. Et on me dit qu'aujourd'hui, le tunnel de base qu'on est en train de construire, c'est pour faire 300 trains tous les jours. Ça veut dire qu'il faut produire encore plus, pour rentabiliser, parce que 300 trains aujourd'hui, on ne les a pas avec

1,4 million de camions. Ça veut dire qu'on est dans une démarche qui consiste à justifier ce projet avec le fait de toujours produire plus. Et donc moi, je suis désolé, je faisais tout à l'heure référence à la *fashion* je ne sais pas quoi, mais je ne suis pas sur ce truc-là.

Et je finirai sur la Haute-Savoie : il y a évidemment le tunnel de Chamonix, c'est intéressant, il y a aussi un report modal voyageurs. Et aujourd'hui, par exemple nous, ce qu'on revendique sur la vallée de l'Arve, qui est une voie unique, c'est par exemple de doubler la voie. Et c'est passé au conseil d'administration de la SNCF, on a fait des propositions ; et, évidemment, on est à mille lieues de ça, on nous répond : « De toute façon, on est en incapacité, parce que ça, toujours pareil, c'est un sujet de financement. » Et il y a une incompréhension, et moi, on ne pourra pas m'emmener sur le débat : c'est de l'argent européen, c'est de l'argent français, je considère qu'on a des choix politiques à faire. Et donc oui, il y a des solutions, même pour la vallée de l'Arve, tout de suite, parce que le report modal, il y a le camion, mais il y a surtout – nous, c'est ce qu'on pense pour la vallée de l'Arve – le voyageur et la voiture particulière.

**Gilles Dansart** (Directeur de Mobilette) : Juste, deux minutes, sur la vallée de l'Arve. C'est vrai qu'on peut accroître la capacité sur la vallée de l'Arve, mais elle va desservir la Suisse, elle ne desservira pas l'Italie, donc ça n'aidera qu'une petite partie. Il faut s'attendre à ce que le tunnel du Mont-Blanc soit fermé aux camions d'ici, je ne sais pas, 10 ans, probablement, très probablement. Les Italiens, eux, voudraient faire un deuxième tunnel du Mont-Blanc. Donc, il faut bien se dire, à un moment, il y aura tellement de pression qu'il faudra leur céder et faire un deuxième tunnel du Mont-Blanc, ce qui est complètement aberrant. Et donc, là, il y a des choses à arbitrer.

Et je voulais aussi juste dire que, effectivement, le diable est dans les détails. Si, comme le disait Michel Caniaux, il faut faire plus de trains entre la France et l'Italie, il va falloir aussi regarder l'économie d'exploitation. Si les péages continuent à représenter 50 à 60 % du tarif grand public, pour la grande vitesse, on ne va pas arriver à faire en sorte que le TGV, ou plutôt le train longue distance, sous toutes ses formes, devienne populaire, ou redevienne populaire

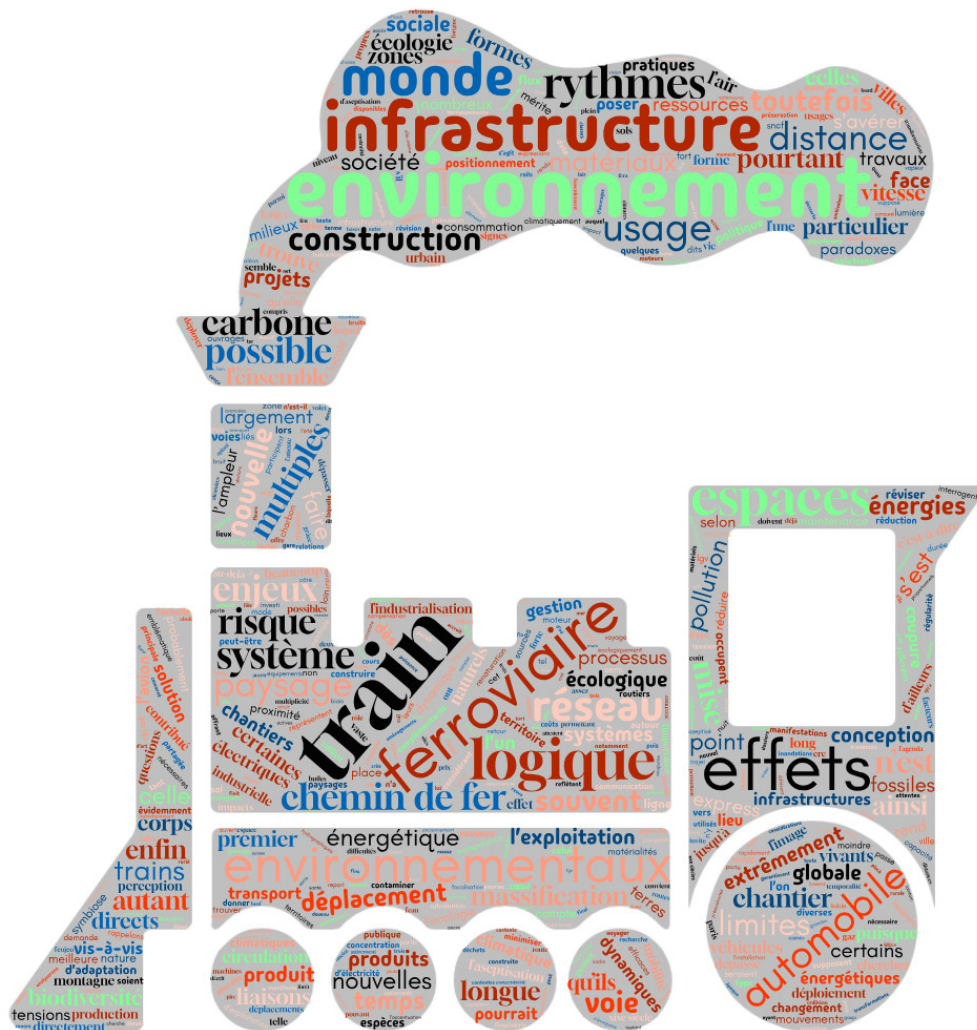
– il l’a été, quand même, ou il l’est à certains moments de l’année. Mais il va falloir quand même aborder cette question des tarifications et de la valorisation des transports environnementaux et écologiquement économes en carbone. Sinon, effectivement, on fera des grands projets, mais Perpignan-Figueras, on a dépensé beaucoup d’argent, il n’y a personne. Il y a peu de trains de fret et il y a peu de trains voyageurs. Et donc, effectivement, on avait oublié, entre guillemets, de faire le tronçon Montpellier-Perpignan. Mais à un moment, il faut être cohérent dans le dispositif général, mais il faut être cohérent aussi dans les questions de tarification, de prix public, etc.

Qu’est-ce qu’on veut faire exactement ? Est-ce qu’on veut faire de la marge très fortement sur le TGV, pour éviter à l’État de subventionner le transport ferroviaire, parce que Bercy n’a pas envie ? Ou est-ce qu’on veut vraiment doper la fréquentation ferroviaire parce qu’elle est bonne pour tout le monde et, à ce moment-là, on revoit toute l’équation et le modèle économique du train longue distance.

**Vincent Doumayrou** (Président de Ferinter) :  
Je partage les mêmes analyses que Gilles, mais avec une conclusion différente, peut-être, sur les déficiences dans les mesures d’intérêt des grands projets. Le problème vient du fait qu’on n’ait pas prévu les fameux accès ferroviaires au Lyon-Turin, c’est un peu l’opposition que j’ai essayé de faire avec l’Autriche : là-bas, ils ont prévu les choses, non seulement sur les accès, mais sur l’ensemble de leur réseau. Et là, ça a un sens. Mais le fait que les autorités françaises fassent le Lyon-Turin – parce que, malgré tout, c’est en cours, il faut être clair, c’est un coup quasiment parti – sans avoir fait auparavant les accès, ça témoigne d’un manque de stratégie. En revanche, on aurait pu à la limite faire les accès sans faire le Lyon-Turin, parce qu’ils avaient un intérêt, comme l’a dit Julien, pour les Rhônealpins.



# 10<sup>e</sup> session : Quelle écologie pour quels systèmes ferroviaires ?



Arnaud Passalacqua



## Quelle écologie pour quels systèmes ferroviaires ?

**Arnaud Passalacqua**

Université Paris Est Créteil, LAB'URBA, F-94010 Créteil, France

Le train est aujourd'hui largement décrit par la société contemporaine comme l'une des solutions à la décarbonation des transports, face aux deux systèmes les plus dépendants des énergies fossiles, l'automobile et l'avion. Si la première semble promise à un horizon d'électrification prédit comme rapide par les intérêts industriels comme les instances de gouvernement – dont nous ne discutons pas ici –, le deuxième est confronté à une temporalité de transformation bien plus longue et à des incertitudes encore plus fortes sur l'intérêt et la faisabilité des voies envisagées (agrocarburants, électrification, hydrogène). Dans ce paysage, le train peut se targuer de son électrification – incomplète mais largement dominante pour les trafics de personnes – et de l'efficacité énergétique du contact roue-rail pour figurer comme un système permettant des déplacements à longue distance en restant dans un cadre conforme aux engagements climatiques.

Pour autant, le train est aussi l'héritier de l'industrialisation fondée sur les énergies fossiles. Il est même l'exemple typique du macro-système technique, ces dispositifs dont l'ampleur est telle qu'ils transforment la société, les territoires et les économies par un effet de réseau qui dépasse de loin la somme des effets propres de chacune de leurs composantes<sup>1</sup>. Parmi ses nombreuses interfaces avec les autres constituants de nos sociétés, ses matérialités s'inscrivent dans leur environnement et y occupent une place loin d'être neutre, que ce soit de façon locale (traverses, tunnel...) ou de façon plus globale (production énergétique, usage du béton...). La question de l'impact écologique du

train dépasse celle du carbone, comme pour les autres systèmes de transport. C'est d'ailleurs le sens des évaluations environnementales qui sont imposées aux projets et qui abordent les effets sur la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage<sup>2</sup>.

Cette question de l'écologie du ferroviaire est rarement abordée dans le débat public ou juste de façon ponctuelle, par exemple lorsque l'actualité met en lumière l'usage du glyphosate par SNCF Réseau. Au contraire, la SNCF a investi depuis quelques années l'enjeu écologique par le biais d'une communication portant sur le faible impact carbone du train, rapporté à celui de ses concurrents, ou de slogans plus globaux, comme dans la campagne de 2018-2019 « *Merci tout naturellement* »<sup>3</sup>, qui montre des explosions de fleurs, qui seraient autant de signes du caractère écologiquement vertueux du train. Ces signes reflètent l'effet de la focalisation quasi exclusive sur l'enjeu du carbone dans la quête de mobilités à plus faible impact environnemental, pour lequel le train est bien placé.

La question est pourtant plus large, si l'on considère les impacts directs et matériels sur l'environnement. Mais elle mérite aussi d'être analysée du point de vue plus indirect des effets du chemin de fer sur les modes de vies et les représentations sociales. Le train a beaucoup pesé dans notre perception des paysages dits « naturels », tout en contribuant à nous poser à distance de cette « nature », par l'aseptisation du voyage qu'il a produit, autant que par la concentration des populations dans les

---

<sup>1</sup> Gökalp I., « On the Analysis of Large Technical Systems », *Science, Technology, & Human Values*, vol. 17, n° 1, 1992, pp. 57-78.

<sup>2</sup> Code de l'Environnement, article L. 122-1 III.

<sup>3</sup> Campagne conçue par TBWA.

agglomérations qu'il a contribué à accentuer. Ces premiers paradoxes invitent donc à mener une réflexion plus transversale. Le projet ferroviaire lui-même n'est-il pas à reconsidérer, si l'on souhaite trouver une résonance plus acceptable entre les activités humaines et celles des autres vivants ? Figure-t-il du côté des solutions pour rentrer dans les limites planétaires ou n'est-il pas l'un des catalyseurs de leur dépassement ? Que faire des idées de réseau et de vitesse, inscrites au cœur de ce projet ?

L'objet de ce texte est donc d'apporter quelques réflexions sur ce que pourrait être une nouvelle écologie du ferroviaire qui tienne compte de ces considérations. En suivant une approche très matérialiste, nous partirons d'abord des impacts directs du système ferroviaire, avant d'explorer ce qu'il a façonné de notre rapport à l'environnement. Enfin, nous esquisserons comment la prise au sérieux de l'inscription environnementale du ferroviaire invite à redéfinir ce qu'est l'écologie du train.

## 1. Les effets environnementaux directs du train : au-delà du carbone

Les effets environnementaux directs du chemin de fer peuvent être analysés en suivant le déploiement du système ferroviaire, c'est-à-dire en démarrant par le chantier, puis en détaillant les effets de l'infrastructure une fois construite et, enfin, en retraçant les facteurs liés à l'exploitation. Pour ce faire, nous nous fondons sur des sources diverses, que ce soit des dossiers d'enquête publique<sup>1</sup>, des travaux issus de programmes de recherche publique<sup>2</sup> ou des rapports portés par des structures internationales<sup>3</sup>.

### 1.1 Les chantiers ferroviaires : de vastes zones aux effets multiples

Les chantiers ferroviaires occupent des espaces extrêmement vastes du fait de l'ampleur au sol du déploiement d'une infrastructure nouvelle dans ce secteur. Les bases de travaux requièrent des surfaces pouvant aller jusqu'à 30 à 40 ha et

leur implantation peut donner lieu à des controverses, comme dans le cas de celle de l'Estagnol près de Carcassonne, pourtant située sur d'anciens terrains ferroviaires. Ces grands espaces, utilisés de façon intense pendant la durée des chantiers, voient leur sol être compacté par les nombreux passages et sont des zones de forte érosion, du fait que les sols y sont nus. Des mesures de renaturation et de décompactage des sites sont donc prévues pour une forme de remise en état.

Les chantiers supposent de nombreux flux de véhicules, majoritairement à motorisation thermique, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, ce qui contribue à la pollution locale et au réchauffement climatique. Ces véhicules participent aux nuisances sonores du chantier, qui s'ajoutent aux vibrations provoquées par l'usage d'explosifs dans la construction de voies nouvelles. Autres flux, ceux des différents produits utilisés dans un chantier : dérivés pétroliers, huiles de vidange des véhicules, huiles des sous-stations électriques... Ils sont prévus pour être maîtrisés, mais font courir un risque constant de pollution si des écoulements échappent au contrôle des équipes et viennent contaminer les réseaux hydrographiques à proximité.

Les chantiers sont évidemment aussi un lieu de brassage de matériaux. Si, en zone rurale, ces mouvements peuvent paraître sans risque, il en va différemment en zone dense, là où justement sont appelés à se déployer de nombreux projets ferroviaires, par exemple les services express régionaux métropolitains. En ville, les terres brassées peuvent s'avérer être polluées par l'usage antérieur du foncier concerné. Le cas du CDG Express, dont le tracé passe sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz de La Villette, est ici emblématique des difficultés que pose ce type de projets. La création d'une tranchée couverte s'opère dans un contexte marqué par des traces de cyanure et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques dans les sols comme dans la nappe phréatique,

<sup>1</sup> Voir, par exemple, RFF, Scetautoroute, *Les impacts d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV)*, 2004.

<sup>2</sup> Etrillard C., « Favoriser la biodiversité le long des voies ferrées », *Droits de la voirie*, n° 228, 2022.

<sup>3</sup> Voir, par exemple, UICN, Club infrastructures linéaires et biodiversité, *Corridors d'infrastructures, corridors écologiques ? État des lieux et recommandations*, 2015.

dont la remontée en surface du fait des travaux constitue un risque<sup>1</sup>.

De longue date, l'ingénierie ferroviaire a cherché à minimiser les mouvements de ces matériaux lourds, par exemple en utilisant les terres excavées pour créer des merlons à proximité. Toutefois, le réemploi complet de tous les matériaux n'est pas possible et le chantier doit donc aussi être conçu comme producteur de déchets. Le Grand Paris Express a mis en lumière cette question : le projet ferroviaire, pris dans la logique sociale de l'économie circulaire, cherche à inscrire ces déchets dans des formes de réutilisation, au risque de déstabiliser les processus existants du fait de son ampleur<sup>2</sup>. Le positionnement économique de ces écomatériaux produits à partir des terres excavées est une affaire délicate : leur coût n'est pas très compétitif par rapport aux matériaux neufs et leur usage doit se faire dans un périmètre étroit, afin que les coûts financiers et environnementaux de leur transport ne soient pas rédhibitoires.

Enfin, la question des nouveaux matériaux apportés sur le chantier pour constituer l'infrastructure touche aussi le bilan environnemental de leur production et de leur transport. De ce point de vue, les matériaux typiques du ferroviaire, l'acier et le béton, figurent parmi ceux à bilan carbone élevé. La réduction de ces impacts est à l'agenda des entreprises et des maîtres d'ouvrage, la Société du Grand Paris s'étant par exemple illustrée par le déploiement de rails « bas carbone » et des tests de voussoirs dits « ultra-bas carbone », mais les enjeux sont encore lourds, en particulier ceux touchant à la durée dans le temps d'ouvrages souvent massifs et prévus pour une vie très longue, ce qui relativise, à tort ou à raison, l'impact carbone des matériaux utilisés.

## 1.2 L'infrastructure : les multiples visages des effets de coupure

Une fois construite, l'infrastructure est un dispositif aux effets environnementaux multiples, qui relèvent des effets de coupure, souvent mieux identifiés en milieu urbain<sup>3</sup> que rural. L'ampleur d'une telle infrastructure mérite d'abord d'être rappelée : une LGV consomme 10 ha par km, en incluant l'ensemble des éléments qui la composent (voie, aménagements paysagers, stations électriques...). L'infrastructure est au cœur d'un vaste projet de remaniement du paysage, notamment lorsqu'il y a des remblais de grande hauteur, mais aussi du fait qu'elle rend possible le déploiement de plantations au long de sa trajectoire.

Les effets latéraux de l'infrastructure pèsent sur l'agriculture, par des coupures d'exploitation et des destructurations de parcelles, certaines parcelles devenant trop petites pour être rentables. L'infrastructure est donc le moteur d'un projet de réaménagement foncier. Mais c'est aussi du point de vue de la faune et de la flore sauvages que ces enjeux se posent. L'infrastructure représente une perte en milieux humides et couverts tout en produisant une fragmentation des habitats qui peut menacer les modes d'existence de certaines espèces. La question des clôtures, destinées à protéger certaines espèces du train mais qui peuvent en empêcher d'autres de circuler dans des espaces qui leur sont pourtant indispensables, est ici centrale, sans oublier de mentionner le coût de ces équipements. Par exemple, des ouvrages dits de « transparence écologique » sont réputés permettre aux batraciens de relier lieu de vie et lieu de ponte, s'ils sont séparés par la voie ferrée. Selon la logique « éviter, réduire, compenser » (ERC), dont le volet compensation fait l'objet de controverse<sup>4</sup>, le dispositif ultime consiste à aménager des lieux de vie de substitution, comme des mares. Les effets de certains équipements ferroviaires peuvent aussi s'avérer

<sup>1</sup> CDG Express, « Étude d'impact sur l'environnement, dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique », 2007.

<sup>2</sup> Bastin A., « Vers une gestion circulaire des matières inertes issues de la démolition et des travaux publics en région parisienne : une lecture croisant transition sociotechnique et approches

territoriales », *Flux*, vol. 116-117, n° 2-3, 2019, pp. 42-57.

<sup>3</sup> Héran F., *La Ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 2011.

<sup>4</sup> Pour une réflexion sur la question, voir Grimont B., « Réparer le vivant : éthique de la compensation », *Revue juridique de l'environnement*, vol. 42, n° 4, 2017, pp. 681-691.

dangereux pour les milieux, comme le relargage de la créosote qui imprègne les traverses.

Enfin, l'infrastructure interfère avec les questions d'eau. Elle propose une gestion nouvelle des eaux pluviales, fondée sur d'imposants bassins d'écêtement des eaux de ruissellement pour contrôler les volumes rejetés et limiter l'érosion et le ravinement. Mais elle perturbe aussi les nappes phréatiques et l'écoulement naturel des eaux, qui peut être reproduit par l'installation de buses. Dans le pire des cas, les remblais accroissent les risques d'inondation, loin d'une possible « transparence hydraulique ».

Inscrits avec l'eau au cœur du chemin de fer dès le XIX<sup>e</sup> siècle, le feu se retrouve aussi dans les effets environnementaux produits au XXI<sup>e</sup> siècle. La présence du train accroît les risques d'incendie, du fait de l'accentuation de la propagation par la circulation de l'air le long de la voie, de l'assèchement des sols de l'infrastructure ferroviaire et, historiquement, des éventuelles étincelles, une thématique très liée à la vapeur et au charbon<sup>1</sup>. Toutefois, une voie crée aussi un couloir antifeu, puisqu'il s'agit d'un espace surveillé, débroussaillé et planté d'essences moins facilement combustibles.

### 1.3 L'exploitation ferroviaire : au-delà de l'énergie

Les effets de l'exploitation ferroviaire sont très largement focalisés dans l'opinion publique sur la question énergétique et les émissions de gaz à effet de serre associées, du fait de l'importance des enjeux climatiques, mais aussi de l'intérêt des exploitants de mettre en avant ce facteur sur

lequel le train est extrêmement compétitif face à l'automobile et à l'avion. Nous choisissons ici de développer d'autres thématiques qui méritent aussi un éclairage.

Même si l'on n'est plus à l'époque où les locomotives à vapeur entraient en compétition pour les ressources en eau utilisées localement pour d'autres usages<sup>2</sup>, la propulsion des machines, lorsqu'elles sont thermiques, produit également une pollution locale, qui peut s'avérer extrêmement problématique, en particulier dans les lieux d'exploitation où ces machines se concentrent. L'air respiré au sein de la gare de Paddington à Londres est ainsi plus pollué que celui de l'artère pourtant très circulée de Marylebone<sup>3</sup>. Ce problème dépasse les espaces ferroviaires pour contaminer leur voisinage : un risque accru de cancer a ainsi été constaté autour du gigantesque dépôt de BNSF Railway Hobart Railyard à Los Angeles<sup>4</sup>. Le rail urbain n'est pas exempt de ces difficultés, comme en attestent les travaux à propos de la qualité de l'air du réseau de métro parisien, contaminé par les particules de freinage<sup>5</sup>.

S'il est assez performant énergétiquement, le train l'est moins du point de vue du bruit qu'il produit. Les conditions locales influent fortement sur le niveau sonore, que la ligne soit en remblais, en déblais ou en profil rasant. Comme dans des contextes routiers, le bruit constant ne constitue pas un trouble fort. Les bruits aléatoires ponctuels sont plus nocifs : ils interfèrent avec le sommeil et le rythme cardiaque. Or, le train en produit beaucoup, notamment en ville (crissements, frottements...)<sup>6</sup>. Merlons et murs antibruit

<sup>1</sup> Émile A., « La locomotive à vapeur et le monde rural : une relation incendiaire. Compagnies ferroviaires et riverains face au risque incendie (1837-1937) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 57, 2022, pp. 94-118.

<sup>2</sup> Jarrige F., « Les eaux captées par le chemin de fer : prises d'eaux et conflits environnementaux au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (tunnel de Blaisy, Côte d'Or) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 57, 2022, pp. 36-50.

<sup>3</sup> Boies A.-M., Chong U. et Swanson J.-J., « Air quality evaluation of London Paddington train station », *Environmental Research Letters*, n° 10, 2015, 094012.

<sup>4</sup> Li W. (dir.), *Health Risk Assessment for the BNSF Railway Hobart Railyard*, Sacramento, California Environmental Protection Agency, 2007.

<sup>5</sup> Anses, *Pollution chimique de l'air des enceintes de transports ferroviaires souterrains et risques sanitaires associés chez les travailleurs*, 2015.

<sup>6</sup> Fredianelli L., Licitra G., Petri D. et Vigotti M.-A., « Annoyance evaluation due to overall railway noise and vibration in Pisa urban areas », *Science of the Total Environment*, n° 568, 2016, pp. 1315-1325 ; Hahad O. et al., « Acute exposure to simulated nocturnal train noise leads to impaired sleep quality and endothelial dysfunction in young healthy men and women: a sex-specific analysis. », *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 19, n° 21, 2022, 13844.

peuvent permettre de réduire les niveaux d'exposition, mais le traitement des causes est plus difficile.

Les enjeux liés à l'exploitation portent aussi sur la biodiversité, alors qu'ils sont souvent plus visibles dans la conception des ouvrages que dans le fonctionnement du réseau<sup>1</sup>. Par exemple, le train provoque une mortalité directe par collision avec des mammifères, batraciens ou autres reptiles. De ce point de vue, l'électrification est une solution contestable, puisque les caténaires représentent un danger pour les oiseaux, qu'ils peuvent toutefois apprendre à éviter. On peut noter également que c'est lorsque le train se retire que la biodiversité revit, selon l'image des voies désaffectées et des friches ferroviaires. Les dépendances vertes des infrastructures ferroviaires représentent d'ailleurs un fort potentiel de préservation de la biodiversité, sous la forme de refuges écologiques potentiels, moindre que celles des installations électriques, mais plus important que celles du réseau routier<sup>2</sup>.

Du chantier à l'exploitation, le train est donc un moteur de transformations écologiques diversifiées, souvent assez peu mises en lumière, qui le rapprochent par bien des aspects de l'automobile et du camion, puisque les effets de la route sont en grande partie similaires<sup>3</sup>. La présentation de ces effets sous une forme de catalogue invite donc à chercher derrière leur multiplicité une logique globale qui pourrait se poser en moteur de cette relation particulière au monde, qui est celle portée par le chemin de fer.

## 2. Le projet ferroviaire et l'ambivalence de son lien à la nature

Deux dynamiques majeures participent de cette logique globale, que nous présentons ici dans une forme de tensions, qui peut se comprendre

comme une opposition ou une complémentarité, selon les points de vue. Le train a en effet produit à la fois un monde plus aseptisé et une sensibilité environnementale plus forte. Ces tensions interrogent plus généralement sur ce que le train porte comme rapport au monde, lorsque l'environnement devient une question majeure.

### 2.1 Le train, vecteur de l'aseptisation du monde

L'ensemble des effets environnementaux du chemin de fer décrits plus haut peut se comprendre comme autant de manifestations d'une dynamique plus large : celle de la construction d'un rapport industriel au monde. Rappelons ici le rôle qu'a tenu le train dans l'essor de l'industrialisation, dont il est à la fois l'un des produits les plus manifestes et l'un des catalyseurs les plus efficaces. La logique industrielle sous-tend le monde ferroviaire, que ce soit par la massification des flux ou par leur concentration, par l'accélération inédite des vitesses de déplacement ou par la consommation gigantesque de ressources (eau, bois, fer, charbon...). La logique du réseau, dont il est l'une des expressions les plus abouties, substitue ses espaces, temporalités et métriques à celles préexistantes fondées sur des rythmes et matérialités plus directement ancrées dans les milieux naturels.

Même s'il est arrivé dans une époque héritière d'un XVIII<sup>e</sup> siècle déjà engagé dans une nouvelle conception du temps<sup>4</sup>, le train a été la matrice d'un rapport au monde des individus en déplacement inédit, qui s'est confirmé avec l'automobile puis l'avion. Cette nouvelle écologie s'est constituée par des avancées face aux limites imposées jusqu'alors par l'environnement. Le train a rendu possible de franchir des distances très longues à l'aune des capacités humaines en un temps rapide, y compris pour des marchandises lourdes. Il a ainsi aboli la limite de la fatigue physique, même si

<sup>1</sup> Etrillard C., « Favoriser la biodiversité le long des voies ferrées », *Droits de la voirie*, n° 228, 2022.

<sup>2</sup> Denis Francois D., Etrillard C. et Medous L., « Refuge écologique dans les emprises d'infrastructures linéaires de transport : estimation du potentiel de France métropolitaine », *RTS. Recherche, transports, sécurité*, 2022, 16 p.

<sup>3</sup> Passalacqua A., « La route au cœur des tensions écologiques entre mobile et immobile. Faire enfin la paix après la bataille de la vitesse ? », *in*

Flonneau M. et Monlouis Félicité F. (dir.), *Comprendre la route. Imaginaires, sens et innovations*, à paraître.

<sup>4</sup> Herr-Laporte C., « Être à l'heure : une histoire de la coordination temporelle dans les transports terrestres au cours d'un long XVIII<sup>e</sup> siècle en France », thèse de doctorat en histoire, sous la direction de G. Bernasconi et L. Pérez, Université de Neuchâtel et Université Paris Cité, 2022.

les voyages en train peuvent s'avérer épuisants pour des corps urbains progressivement habitués au confort industriel. Malgré ou du fait des limites des pentes admissibles, le train a aussi aplani les territoires grâce aux ouvrages d'art (tunnels, viaducs...), rompant ainsi avec les dénivelés éprouvants pour les corps et les équipages. Le train a également rompu avec le rythme circadien anciennement ancré qui rendait difficile tout trajet nocturne, du fait des limites de l'éclairage disponible dans le monde préindustriel. Le réseau rend possibles des liaisons nocturnes sans incident pourvu que la maintenance soit assurée, jusqu'à la possibilité de voyager allongé et endormi dans des trains de nuit, d'abord proposée aux plus riches à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Enfin, le train a aussi effacé les aléas climatiques et les rythmes saisonniers<sup>1</sup> en assurant des relations au long de l'année, indépendamment des conditions extérieures. L'hiver devient ainsi aussi propice au déplacement que l'été, alors qu'il l'était bien moins sur les routes préindustrielles.

Le train, pionnier en la matière, a donc ouvert la voie à un vaste projet d'aseptisation du monde occidental, auquel ont également contribué d'autres moteurs, qui se sont affirmés de façon concomitante au long des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles : l'urbanisation généralisée, l'hygiénisme, la tertiarisation du travail... Le train y a d'autant plus contribué qu'il présente rapidement un caractère de consommation de masse, en offrant une capacité de voyager pour un coût abordable à une part importante des populations des pays industrialisés, quitte à longtemps les catégoriser en trois classes. L'ensemble de ces dynamiques est fondée sur l'usage de nouvelles énergies, en premier le charbon, avant les autres ressources fossiles et les diverses sources d'électricité, qui sous-tendent cette aseptisation, dont il est manifeste qu'elle s'accompagne aussi de multiples formes de pollution<sup>2</sup>. Autrement dit, l'environnement, en même temps qu'il est mis à distance, se trouve également transformé, en tant

que vaste réceptacle de ce qui se trouve conceptualisé comme « externalités ».

Ce processus de mise à distance auquel le train participe et que nous n'évoquons ici que rapidement explique la tension qui surgit lorsque l'environnement se rappelle à son souvenir. La promesse d'aseptisation formulée par le train se trouve en faillite lorsqu'un sanglier est heurté par une locomotive, lorsque des inondations empêchent la circulation ou lorsque la chaleur torride de l'été impose des ralentissements du fait de la possible déformation des rails, dont la fragilité fait ainsi surface de façon inattendue. Dès lors, les horizons d'accélération, de circulation par tous temps et de massification doivent être revus. Mais, pour l'instant, ces phénomènes sont cadrés dans une optique d'immédiateté, pour gérer une situation perçue comme temporaire, qui doit dans un terme court laisser la place au retour des conditions réputées « normales » de circulation.

## 2.2 Le train et la sensibilité environnementale

Toutefois, le processus de mise à distance entre les individus et leur environnement du fait du train n'est pas univoque. Le chemin de fer a aussi participé de la construction d'un regard sur cet environnement, qui n'a pu se développer que lorsque cette distance s'est formée. L'exemple le plus connu d'un tel processus est l'affiche ferroviaire, qui illustre bien les paysages que le chemin de fer rend accessibles, de la montagne à la mer, en montrant souvent comment l'individu peut les traverser dans le cocon confortable et protecteur du compartiment. De même que pour certaines routes de montagne<sup>3</sup>, l'infrastructure ferroviaire est elle-même mise en scène dans ces paysages, jalonnée de chefs-d'œuvre de l'ingénierie, comme le viaduc de Garabit, qui garantissent un trajet sans heurts dans des reliefs pourtant accidentés. Le cas suisse est ici emblématique d'un pays équipé par le ferroviaire à des fins touristiques, dont le paysage finit par intégrer comme élément

<sup>1</sup> Subsistent tout de même des horaires d'été et des horaires d'hiver, plutôt liés aux pratiques sociales en général qu'à la possibilité ou non de proposer les liaisons.

<sup>2</sup> Jarrige F. et Le Roux T., *La Contamination du monde. Une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Paris, Le Seuil, 2017.

<sup>3</sup> Mouret E.-S., « Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route. Histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors (1824-2020) », thèse de doctorat en histoire, sous la direction d'A.-M. Granet-Abisset, Université de Grenoble, 2023.

essentiel au tableau une voie ferrée avec son tunnel ou son viaduc<sup>1</sup>. Et ce, même si le paysage vu du train est aussi un paysage transformé par lui, du fait des terrassements nécessaires à l'installation de son réseau<sup>2</sup>.

Ce rôle du ferroviaire dans la construction de notre rapport au paysage est aussi net dans l'espace urbain. L'affirmation des quartiers de gare comme repères dans beaucoup de villes, l'identification de certaines métropoles à leur métro ou, même, la construction d'un nouveau paysage urbain à l'occasion de l'implantation des tramways dans les villes françaises des années 1990-2010 sont autant de signes de la centralité du train dans la perception sensible des villes.

Le ferroviaire est donc l'un des révélateurs du processus ambivalent que l'industrialisation a porté, qui voit se développer à la fois une mise à distance vis-à-vis de l'environnement et des formes d'admiration, de préservation et de consommation par les loisirs de ces espaces réputés « naturels ». La forêt de Fontainebleau, premier espace ayant bénéficié d'une politique de protection à l'échelle mondiale en 1853 – pour son paysage –, le doit à une desserte ferroviaire ouverte en 1849, qui l'ouvre aux foules autant qu'elle fait monter l'idée d'une protection devenue nécessaire<sup>3</sup>.

Toutefois, la question environnementale paraît avoir été peu abordée directement par le monde ferroviaire, avant que les contraintes à ce sujet se fassent plus pesantes, entre les années 1970 et nos jours.

### 2.3 Le train comme solution environnementale ?

En effet, un autre volet des relations entre train et environnement s'est affirmé depuis que la question des énergies fossiles s'est trouvée sous tension. Ce fut le cas dans les années 1970, mais assez marginalement. Les efforts de la chasse au « gaspi » se sont d'abord fondés sur une meilleure façon de conduire sa voiture, plus que

sur un report vers le train pour les déplacements longue distance. En ville, le constat est un peu différent puisque les transports collectifs ont bénéficié d'une politique visant à ce fameux report modal, néanmoins sans résultat massif.

Sans retracer ici cette histoire du rapprochement entre les intérêts ferroviaires et les impératifs environnementaux, qui reste encore à dresser au moins dans le cas français, constatons que la SNCF n'a investi que tardivement ce champ, du moins dans sa communication, qui ne s'est ancrée sur ce thème que depuis une dizaine d'années, du fait de la priorité donnée à la notion de « mobilité » avant celle d'« écologie » dans les discours tenus par l'entreprise au cours des années 2000-2015<sup>4</sup>. Depuis lors, le train se trouve pris en France dans de multiples paradoxes. Son rapport à la massification, par exemple, est plein d'ambivalence. Alors que ce n'est qu'en étant bien rempli que le train thermique, souvent le TER, est climatiquement plus pertinent que l'automobile ou l'autocar, c'est dans les trains électriques que la massification s'opère jusqu'à la saturation, comme l'illustrent les liaisons en TGV depuis quelques années. En découle une hausse des prix sur les liaisons qui nécessitaient le moins d'être remplies, qui déstabilise l'image globale du système ferroviaire comme mode devenu inaccessible au moment même où il est promu comme le plus souhaitable. Métissée d'une perception floue, voire négative, des pratiques de tarification dite « dynamique », l'image sociale du train en pâtit. Pourtant, derrière ces prix élevés sur nombre de liaisons, pèsent les péages pour usage de l'infrastructure, qui reflètent en partie cette nécessité de faire tenir le réseau face à l'environnement.

Ces diverses tensions dans les relations entre le chemin de fer et l'environnement interrogent sur le sens que notre société peut donner à son système ferroviaire. S'agit-il d'un mode de substitution à des systèmes moins efficaces climatiquement parlant ? S'agit-il d'un moyen

<sup>1</sup> Voir Tissot L., *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX<sup>e</sup> siècle*, Lausanne, Payot, 2000.

<sup>2</sup> Magalhães N., *Accumuler du béton, tracer des routes. Une histoire environnementale des grandes infrastructures*, Paris, La Fabrique, 2024.

<sup>3</sup> Kalaora B., « Naissance et développement d'un loisir urbain : la forêt de Fontainebleau », *Études rurales*, n° 83, 1981. pp. 97-115.

<sup>4</sup> Le projet Planète Voyages, en janvier 2021, montre que la communication de la SNCF a choisi alors de se centrer de façon très nette sur les questions environnementales, mais ces enjeux étaient moins lisibles auparavant.

de maintenir une société métropolisée jouissant d'une vitesse élevée<sup>1</sup>, au risque de l'injustice sociale du fait de l'inégal accès au ferroviaire qui est proposé aujourd'hui ? Le paradoxe n'est-il pas atteint lorsque l'on constate la multiplication des liaisons ferroviaires récentes (ligne 14), en cours de construction (ligne 17, Charles-de-Gaulle Express) ou en projet (ligne 19), dont l'objectif est de rallier les aéroports parisiens, lieux dont les vertus environnementales paraissent douteuses ? D'autres paradoxes semblent encore lisibles, comme dans le cas de gares nouvelles, dont la conception s'ancre dans un souci environnemental élevé, mais dont la localisation rend rédhitoire toute liaison autre qu'en automobile, du fait de la focalisation sur la vitesse, qui caractérise la conception française du ferroviaire, comme à Nîmes Pont-du-Gard.

On comprend que la situation du train est prise dans des paradoxes qui ne pourront être résolus que par un retour sur certains des ingrédients historiques à l'origine même du projet ferroviaire. C'est ce que nous explorons ici, en cernant ce que pourrait être une nouvelle écologie du ferroviaire.

### 3. Quelle écologie pour quels trains ?

Comment trouver un nouvel équilibre entre un système ferroviaire rénové et l'environnement dans lequel il se déploie ? Pour ce faire, nous analyserons ici les possibilités d'ajustement de la logique héritée de l'industrialisation en vue d'une meilleure symbiose, si tant est qu'elle soit possible. Il s'agit là de premières réflexions qui permettent avant tout de jalonner certains sujets, plus que de les épuiser.

#### 3.1 Réviser le projet ferroviaire ?

D'abord, rappelons que le ferroviaire n'est que l'un des volets de l'ensemble des vecteurs de mobilité de nos sociétés et que le premier levier de cette écologie est une réduction de la demande de déplacement<sup>2</sup>. Cela passe en premier lieu par un projet de territoire visant à redessiner les

espaces autour d'activités plus en résonance avec les limites du monde, probablement plus lentes, plus locales, mais aussi plus actives au sens de nos corps, plus exposés à la fatigue et à l'environnement. Cet impératif ne fera pas l'objet ici d'une discussion et nous poursuivrons l'analyse en considérant les mouvements portés par le ferroviaire qui doivent tout de même perdurer.

Dans ce nouveau territoire, il pourrait s'avérer que de nouvelles lignes ferroviaires doivent être construites, même si la priorité doit être donnée à l'existant, exploité ou à réhabiliter. La conception de cette infrastructure devrait tenir compte de nouvelles logiques, en particulier celle d'une moindre vitesse et d'une multiplicité d'usages. Le choix du tracé peut minimiser les effets sur l'hydrologie et la biodiversité, pourvu que les moyens soient disponibles pour ce faire et que la volonté politique de prioriser ces critères soit manifeste dans les évaluations socio-économiques. Une telle démarche ne peut s'envisager que si notre société a déployé au préalable une bonne connaissance des milieux, c'est-à-dire investi en amont dans des savoirs non immédiatement rentables. Les prémisses d'un tel positionnement vis-à-vis des autres vivants sont lisibles dans certains projets récents, comme la LGV Bretagne-Pays de la Loire<sup>3</sup> : évitement des zones naturelles sensibles, prise en compte des rythmes des espèces dans les travaux, renaturation de cours d'eaux... Toutefois, la logique de compensation (ERC) et la recherche de vitesse (LGV) constituent aujourd'hui des piliers de ce type de projets, dont l'abandon paraît indispensable mais semble aujourd'hui lointain.

De leur côté, les dynamiques de mise à jour écologique des chantiers paraissent aujourd'hui encore faibles. La puissance des énergies fossiles, qui a rendu possibles ces terrassements massifs, semble peu susceptible d'être substituée par d'autres formes énergétiques à court ou moyen terme. D'où l'importance de privilégier d'abord le réemploi d'infrastructures plutôt que la création de nouvelles, même si la maintenance

<sup>1</sup> Guigueno V., « Building a high speed society. France and the aerotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, 2008, vol. 49, n° 1, pp. 21-40.

<sup>2</sup> Bigo A., « Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et

ralentissement », thèse de doctorat en économie, gestion, sciences sociales, sous la direction de G. Meunier et P. Crifo, Institut polytechnique de Paris, 2020.

<sup>3</sup> Etrillard C., « Favoriser la biodiversité le long des voies ferrées », *Droits de la voirie*, n° 228, 2022.

demande également de grandes puissances. Cette logique peut se justifier aussi en considérant les effets de coupure nombreux développés préalablement.

Certains effets environnementaux du ferroviaire sont directement liés à l'usage du train, comme la consommation énergétique ou la production de bruits et de vibrations. D'autres sont plus indépendants du niveau d'usage, comme les effets de coupure. D'autres encore occupent une position intermédiaire de ce point de vue, comme la maintenance des voies. La massification de l'usage doit donc se penser en accroissant le moins possible les effets proportionnels au passage des trains. Faut-il prévoir des trains moins fréquents et plus concentrés dans le temps, mais plus longs et mieux remplis, c'est-à-dire imposant d'accorder nos rythmes sociaux – les horaires – sur ces impératifs d'un moindre dérangement fait à l'environnement ferroviaire, et offrant donc moins de confort à bord ? Ce sont bien nos corps qui se retrouvent au final au premier plan, ce qui conduit à repenser les rythmes du voyage.

### **3.2 Vers une synchronisation entre rythmes du voyage et rythmes de l'environnement ?**

Puisque le train a été l'un des moteurs de la construction d'une relation aseptisée au monde, la rénovation de son modèle suppose d'interroger cette notion. L'aseptisation craque lorsque des inondations empêchent les circulations ferroviaires ou lorsque la climatisation d'une voiture est hors-service en plein été. Mais ces situations sont toujours décrites comme temporaires. Une autre façon de les percevoir serait de les considérer comme les manifestations plus ou moins régulières d'un retour des éléments naturels dans l'expérience ferroviaire. Cette perméabilité retrouvée du déplacement longue distance n'est-elle pas également lisible dans le basculement vers des sources d'électricité fondées sur les énergies renouvelables ? Une offre de transport dont l'alimentation se fonde sur l'éolien ou le solaire sans batterie ne serait-il pas conduit à réviser sa régularité et sa prévisibilité en fonction de la disponibilité énergétique de ces ressources non

pilotables ? Si le foisonnement permis par la diversification des ressources et par la mise en réseau à l'échelle européenne offre d'envisager que cette situation soit plus exceptionnelle que courante, n'y aurait-il pas là un horizon de recalage des rythmes du déplacement sur ceux de la nature et d'alignement de nos attentes énergétiques en fonction des puissances instantanément disponibles, dans une logique de flux et non de stock ? Ou notre dépendance à la régularité et à la prévisibilité ne nous conduirait-elle pas à nous doter de locomotives dotées de batteries, permettant de dépasser ces aléas, au risque de réduire leur vertu environnementale ?

La principale vision que le monde ferroviaire développe aujourd'hui sur les enjeux énergétiques se focalise sur sa capacité à produire de l'électricité renouvelable grâce à ses vastes espaces susceptibles d'être équipés en panneaux photovoltaïques, dans une logique de réduction du changement climatique. Mais n'y aurait-il pas également une voie d'adaptation qui conduirait à réviser les attentes sociales vis-à-vis de la logique de maîtrise du monde que suppose le rapport porté par le réseau ? Comment penser des trains qui seraient plus poreux aux facteurs environnementaux ? Dont les horaires et les vitesses s'ajusteraient à ces limites ?

### **3.3 Vers une symbiose entre l'infrastructure et son environnement ?**

Plus largement, c'est un nouvel équilibre entre l'infrastructure et son milieu qu'il convient de construire. Dans une logique de cohabitation entre les humains et les autres vivants<sup>1</sup>, ne conviendrait-il pas d'élaborer une gestion partagée des espaces ferroviaires ? D'ores et déjà, les pratiques d'entretien évoluent, mais pour réduire l'usage des produits phytosanitaires dans les espaces ferroviaires, l'horizon à dépasser est celui d'une révision des standards contemporains en termes d'acceptation de végétation sur la plateforme. Si la zone centrale doit évidemment demeurer vierge de végétation, les zones alentour (bande de proximité de 3 m et abords) peuvent probablement en accueillir plus qu'actuellement. On retrouve ici la logique à l'œuvre opposant des plateformes de tramway extrêmement entretenues dans les villes

<sup>1</sup> Balaud L. et Chopot A., *Nous ne sommes pas seuls. Politique des soulèvements terrestres*, Paris, Le Seuil, 2021.

françaises face à leurs équivalentes allemandes, dont l'entretien est extrêmement réduit. Évidemment, le passage d'un entretien chimique à un entretien mécanique induirait des coûts directs bien plus élevés. C'est là l'une des expressions de la dynamique globale selon laquelle une mobilité plus vertueuse écologiquement est plus coûteuse, ces coûts pouvant toutefois être plus mutualisés si l'usage du train s'intensifie. Comme souvent, les pratiques anciennes n'ont d'ailleurs pas totalement disparu : le débroussaillage mécanique par des agents existe encore aujourd'hui dans les espaces où il est impossible de disperser des herbicides, en particulier en amont des captages d'eau potable. Enfin, dans une logique de gestion partagée de l'infrastructure ferroviaire, l'écopâturage peut aussi trouver sa place dans le monde ferroviaire. Si son bilan global mérite d'être dressé, il est probablement une piste intéressante pour la construction d'un autre regard sur l'insertion de l'infrastructure ferroviaire dans son environnement.

À une autre échelle, du fait que le territoire habitable à l'échelle planétaire se réduit, c'est l'ensemble des infrastructures qui devront réviser leur place. Dans le cas français, le réseau ferroviaire se trouve, dans certaines zones, très proche d'un trait de côte appelé à bouger. En montagne, il est exposé aux éboulements dont l'ampleur s'accroît avec le changement climatique. La Cour des comptes a souligné la nécessité d'inscrire dans la gestion et l'entretien du réseau ferroviaire ces nécessaires dynamiques d'adaptation<sup>1</sup>. Le repli des infrastructures ne concerne pas que le chemin de fer, mais il se joue en particulier dans les espaces que le chemin de fer a ouverts aux pratiques citadines, celles vantées par ses célèbres affiches. Le train devra accompagner ce nouveau rapport au monde qui reste à construire, comme il l'a fait au XIX<sup>e</sup> siècle.

## Conclusion

On l'aura compris, le positionnement du train comme système évidemment écologique est discutable. Héritier d'une logique industrielle

très largement ancrée dans ses matérialités et ses références, le système ferroviaire est mis en tension par les enjeux environnementaux par de multiples biais explorés dans notre texte. Pour sortir de ces tensions, les pistes sont elles aussi contradictoires. Alors que la massification de l'usage du train est vantée comme une solution alternative à l'avion et à l'automobile, le risque est fort d'accroître sa logique industrielle aux dépens d'une approche plus artisanale, susceptible d'offrir une meilleure symbiose entre le train et son environnement. La clé de ces contradictions est à chercher dans l'illusion selon laquelle des mobilités aussi rapides et peu coûteuses qu'aujourd'hui seraient toujours possibles en tenant compte sérieusement des limites du monde. C'est dès lors d'abord dans le sens d'une révision de ce modèle qu'il convient de chercher des issues possibles, dans un monde moins aseptisé pour nos corps humains, mais peut-être plus convivial pour ceux des autres vivants. Le ferroviaire, qui présente indéniablement un train d'avance sur les enjeux énergétiques, mériterait ici de profiter de cet avantage pour se poser comme pionnier sur ces questions environnementales, au-delà de la question majeure du changement climatique.

Ces enjeux d'adaptation du système ferroviaire à une nouvelle donne énergétique et environnementale supposent une réflexion sur les rythmes d'évolution. Sur ce sujet, on sait que le train est peu agile, marqué par une temporalité propre très lente<sup>2</sup>. Dès lors, un décalage entre l'urgence environnementale et l'attente sociale de solutions alternatives à l'automobile est inévitable. Il est très lisible dans l'attente sociale autour de la relance des trains de nuit, qui tarde à se concrétiser, malgré une mise à l'agenda qui date de plusieurs années. Le ferroviaire ne peut donc se poser comme la solution unique, ni même peut-être principale, ne serait-ce que pour ces questions de rythmes. En assumant ses propres limites, il doit ouvrir la porte à d'autres systèmes, qui se fondent nécessairement sur des usages diversifiés des infrastructures routières. Les configurations territoriales engagent dans une même direction la nécessaire complémentarité entre le ferroviaire et d'autres systèmes, existants ou à inventer, qu'ils se

<sup>1</sup> « L'adaptation du réseau ferroviaire national au changement climatique », in Cour des comptes, *Rapport public annuel*, Paris, 2024, pp. 391-422.

<sup>2</sup> Passalacqua A., « Temps court et temps long en histoire des mobilités : de la flèche du progrès au cercle du réenchantement », *Artefact*, à paraître.

fondent sur le vélo et ses multiples formes, sur les véhicules intermédiaires ou, peut-être, sur des usages collectifs de la route, regroupés aujourd'hui sous l'appellation hétéroclite de « *car express* ». L'écologie du train doit donc passer par une révision de son statut d'animal dominant et par une attention accrue vis-à-vis de ses auxiliaires.



## DÉBATS

**Hermann Schneider** (Objectif RER Métropolitains) : J'ai une remarque et une question. Une remarque : on n'a pas trop parlé de la durabilité, qui me semble quand même aussi une caractéristique des infrastructures ferroviaires. En ce qui concerne les SERM, ce qu'on appelle le S-Bahn en Allemagne, on a évoqué l'autre jour son centenaire à Berlin. On voit donc, même dans ce cas, des infrastructures qui ont été construites bien avant, dans les années 1880, qui tiennent toujours debout et où il y a un train toutes les deux minutes. On n'a jamais changé ces viaducs qui traversent Berlin, à travers la ville, d'est en ouest. Cette infrastructure-là tient debout depuis presque 150 ans. On a parlé des infrastructures alpines : le tunnel du Saint-Gothard, de la même manière, a été inauguré en 1882. Donc c'est de cette durabilité qu'on doit parler.

Et la question aussi, qu'on a un tout petit peu évitée, même si elle a été évoquée à la fin, c'est celle de l'énergie. Et donc, j'ai l'impression que ça vaut la peine, quand même, de revenir un peu là-dessus, avec la question des disponibilités. Moi, je me pose par exemple la question : la France est donc un pays excédentaire, en termes d'électricité, or on a des réseaux de transport, notamment ferroviaires, qui ne sont pas extrêmement électrifiés par rapport à d'autres pays, à peine plus de 50 %. Certaines régions, c'est en dessous, comme la Normandie, qui pourtant est largement excédentaire, par rapport à ça. Le transport urbain, c'est pareil, on a quelques petits réseaux et deux, trois bus, on se casse la tête avec des batteries, qui sont très lourdes, dans les bus, qui coûtent très très cher. Pourquoi on n'électrifie pas les lignes, comme on avait fait il y a presque cent ans ? Des choses qui ont fait leurs preuves, quoi. Voilà, donc je voulais parler un peu de ces sujets-là aussi.

**Arnaud Passalacqua** : Merci. Alors effectivement, j'avais un petit passage sur la question des durabilités et du temps long, que j'ai un peu passé parce qu'il fallait aller vite,

mais c'est un très grand atout du train de pouvoir compter là-dessus, évidemment. Mais si tant est qu'on sache prendre soin du système ferroviaire. Je renvoie à cet ouvrage récemment sorti, *Le Soins des choses*, de David Pontille et Jérôme Denis, qui est vraiment une sociologie de la maintenance, avec différents types d'objets. Et donc le système ferroviaire, prenons-en soin ; mais exactement comme la route. Aujourd'hui, vous savez qu'on a des collectivités qui ont beaucoup de mal à financer l'entretien des routes. Donc la durabilité oui, mais seulement si on passe au quotidien un peu de temps et d'énergie à l'assurer. Ce qu'on sait peut-être de moins en moins faire.

Sur l'énergie, alors j'ai fait un peu exprès de parler d'autre chose, parce que c'était pour se décaler et ne pas parler que carbone. Mais je n'en conclurai qu'une chose, en revenant sur les transports urbains. Je suis ravi que vous ayez parlé du trolleybus, qui est une solution qui paraît évidente et qui, dans l'espace français, paraît invisible, ou qu'on ne veut pas voir. Et pourtant, elle suppose juste une chose, c'est que nous acceptions que notre rapport au paysage est un construit social, construit de l'époque industrielle. Et qu'on pourrait peut-être faire un peu évoluer notre rapport au paysage urbain, dans des villes qui sont très profondément industrielles, en acceptant qu'on ait deux lignes aériennes de contact, pour les trolleybus. C'est un bus électrique qu'on sait faire depuis un siècle.

**George Raymond** (Consultant indépendant en fret ferroviaire) : Les bus électriques, ils ont des batteries, donc ils n'ont plus besoin de caténaires, non ?

**Arnaud Passalacqua** : Oui, mais on a besoin de batteries, donc le bilan matières est très mauvais, il y a des conditions de stationnement dans les dépôts, avec des dispositions de sécurité très contraignantes, qui font qu'il faut repenser les dépôts, mettre des distances, des murs de

protection, etc. ; il y a des questions de tableaux de marche, par rapport à la disponibilité du matériel, qui n'est pas la même. Le tout pour une durée de vie qui, à mon avis, est moindre que celle d'un trolleybus, qui est de 25 ans.

**George Raymond** : Tu sais, en Suisse, ils ont des caténaires partout, ils passent tout en batteries.

**Arnaud Passalacqua** : Et moi, je fais des conférences en donnant l'exemple de la Suisse ! [rires]

**Intervention dans la salle** : Ils mériteraient d'être français. [rires]

**Intervenant dans la salle** : Sur la durabilité du projet, justement, on parlait du Lyon-Turin tout à l'heure, c'est vrai que le projet est vendu comme quelque chose qui va durer dans le temps. Mais après, c'est vrai que, par rapport au coût faramineux qui est indiqué aujourd'hui, on se dit : « Est-ce que les réalités économiques feront que l'infrastructure durera, ne sera pas abandonnée, etc. ? »

Il y a aussi le projet autour de ce Lyon-Turin, c'est-à-dire les accès, qui ne sont finalement pas prévus au programme ; il y avait la déclaration d'utilité publique qui allait jusqu'en 2028, si je ne me trompe pas, pour faire les nouveaux accès, si on change d'itinéraire ou pas. Il y avait aussi les craintes écologiques sur l'utilisation de l'itinéraire par Aix-les-Bains, donc contournant le lac du Bourget, et la peur de renverser les trains frets dans ce magnifique lac. Donc c'est vrai que, à ce niveau-là, il est important de penser l'intégration d'un projet ferroviaire sur un territoire, et pas qu'un petit territoire, un territoire qu'il y a autour, sur le cheminement que l'on souhaite faire, et c'est quelque chose d'assez compliqué, en réalité.

**Arnaud Passalacqua** : Je ne sais pas si c'était une question ou plutôt un commentaire, mais je suis d'accord qu'il y a plein d'échelles d'intégration. Moi, je rajouterai un élément, sur le train Lyon-Turin, c'est le changement climatique, c'est-à-dire qu'en fait, l'Italie, aujourd'hui, produit beaucoup de tomates et de choses comme ça ; progressivement, ils vont en produire probablement moins, et l'Allemagne mangera moins de produits italiens. Je pense qu'il y aura une réduction du trafic, notamment sur la ligne en question, et qu'il est bon de ne pas avoir trop de capacité pour ces échanges, puisqu'ils sont probablement appelés à se réduire.

**Marnix Dressen** : Mais il y aura des tomates italiennes en Allemagne.

**Arnaud Passalacqua** : Ce sont des tomates qui iront dans l'autre sens, de l'Allemagne vers l'Italie. [rires]

**Second intervenant dans la salle** : Moi, j'avais une question sur l'acceptation de la sobriété. On a parlé des différents impacts et de l'acceptation, par exemple, du changement climatique, du dérèglement climatique, et aussi peut-être de moins maîtriser la nature, par rapport aux situations ferroviaires. Mais on voit que, socialement, c'est quand même des choses qui sont difficiles à faire accepter. On le voit sur l'A69, c'est quand même un projet où, juste, le politique n'arrive pas à politiser l'acceptation de la sobriété et de pas être toujours dans une croissance des déplacements. Est-ce qu'on a des exemples historiques de sobriété réussie, dans le transport ferroviaire ou dans le transport, qui pourraient peut-être donner un peu d'espoir pour l'avenir ?

**Arnaud Passalacqua** : Alors moi, je pensais aux guerres, donc ce n'est pas forcément... [rires] Plus sérieusement, il y a un exemple que je ne connais pas très bien dans les détails, qui est la mise en place à l'hiver 1973-1974 de quotas d'essence aux Pays-Bas, qui a duré un ou deux mois, très très peu, mais qui a pas mal participé, je crois, à la transformation des Pays-Bas, au réaménagement de la place de la voiture par rapport au vélo. Malheureusement pas celle de l'avion, c'est un pays qui pratique beaucoup l'avion, mais qui en ville pratique des modes assez vertueux. Ce sont des moments de crise, c'est clair. Mais on y est déjà, dans la crise.

**Robin Foot** : Il y a un exemple, c'est celui de Singapour. Bon, il faut un peu une dictature !

**Troisième intervenant dans la salle** : Il y a un autre exemple, c'est Paris. La circulation automobile a diminué de 50 %, et les deux tiers de la population n'ont pas de voiture.

**Arnaud Passalacqua** : Oui, la voiture diminue à Paris depuis Jean Tiberi, donc c'est grâce à la droite chiraquienne que la voiture a diminué [rires].

**Troisième intervenant dans la salle** : Je ne discutais pas de cela, mais de fait, pour répondre à sa question, ça existe.

**Vincent Doumayrou** : Personnellement, j'ai peut-être l'exemple d'une offre qui n'implique pas de nouveau trafic, parce que je pense que

c'est ça le problème. Les Suédois ont fait une enquête sur leur train de nuit qui relie Stockholm au Grand Nord. Et l'une des questions consistait à demander : « Qu'auriez-vous fait s'il n'y avait pas eu ce train de nuit ? » Et certains ont dit la voiture, l'avion, le train, etc., et ce qui m'avait frappé – j'essaierai de retrouver ça –, c'est que personne n'avait dit : « Je ne me serais pas déplacé. » Et ça, je trouve que c'est intéressant. C'est un exemple qu'il faudrait étayer, mais ça tend peut-être à nous dire que le train de nuit n'induit pas de nouveaux trafics et ne nécessite pas de nouvelles infrastructures, puisqu'en général, il utilise les voies qui existent déjà. La suppression du train de nuit Paris-Lyon date de 2003, il me semble. C'est facile à rétablir. Enfin, il suffit d'avoir le matériel roulant, ce qui n'est pas le cas.

**Patricia Rochès** : Ils ont remis le Paris-Aurillac. On espère qu'il ira jusqu'à Saint-Flour.





