



Conférence du 26 février 2025

Mobilité et aménagement du territoire

Avec Alain Krakovitch, directeur de TGV-Intercités, SNCF

Patricia Perennes, Consultante senior chez Trans-Missions,
ancienne Conseillère transports de Régions de France.

,

La conférence a été accueillie par Christophe Jerretie, ancien député de Corrèze, président du comité d'orientation des finances locales de la Banque postale, et co-animée par Nicolas Portier, président du CPAT, et Olivier Crépin, responsable du développement territorial, Transdev, administrateur du CPAT.

Introduction

Christophe Jerretie, ancien député de Corrèze, président du comité d'orientation des finances locales de la Banque postale

Merci au Cercle pour l'aménagement du territoire et à Nicolas d'avoir sollicité la Banque Postale pour accueillir cette conférence. Nous sommes ici au cœur de la banque d'investissement et de financement (BFI) de la Banque Postale. Comme vous le savez, la Banque Postale fait partie du groupe La Poste, membre désormais d'un groupe financier public plus large avec la Caisse des dépôts et la Banque publique d'investissement (BPI). Au sein de la Banque Postale, cohabitent la banque de détail, le secteur financement, et l'activité assurance depuis le rachat de la CNP. Avec ces métiers, nous sommes aujourd'hui le 7^{ème} groupe de banque-assurance en Europe.

L'activité de la BFI (ou la BEDL, la banque de développement des entreprises et des services locaux) d'organise à travers quatre entrées :

- les collectivités territoriales (première banque des collectivités),
- les PME et ETI,
- les entreprises du CAC40
- et des institutionnels et mutuelles.

Nos activités vont du prêt classique jusqu'à la salle des marchés et la titrisation. Nous avons donc tous les panels de financements disponibles, orientés vers quatre domaines d'expertise développés au cours des dernières années : la santé, l'énergie, la défense et la mobilité dont vous allez discuter. Le thème de la conférence de ce soir nous intéresse donc particulièrement.



Nicolas Portier, président du CPAT

Au nom du Cercle, je tiens à remercier très vivement les équipes de la Banque postale qui nous accueillent, et plus particulièrement Christophe Jerretie, que j'ai plaisir de retrouver. Je veux également en votre nom remercier nos invités de ce soir, à savoir **Alain Krakovitch**, directeur de TGV-Intercités à la SNCF et **Patricia Perennes** qui est aujourd'hui consultante spécialisée dans les transports régionaux, et qui a travaillé il y a quelques années à Régions de France et à la direction des transports de la Région Centre-Val de Loire.

Notre souhait est d'aborder ce soir deux échelles de mobilités et de réfléchir à la manière de les articuler. Nous sommes, par ailleurs, encore en février de cette année 2025, qui marque le 30^{ème} anniversaire de la loi d'orientation d'aménagement du territoire (LOADDT du 4 février 1995) qui a tracé les grandes lignes de l'aménagement des décennies passées. Cette loi a été très importante dans le domaine des transports. Elle a favorisé l'expérimentation de la régionalisation des transports ferroviaires et fixé des principes de raccordement des territoires aux réseaux de la grande vitesse (tant autoroutière que ferroviaire). L'effort d'équipement accompli a été très important et le maillage du territoire par ces réseaux n'a plus rien à voir. Au-delà des mobilités, la loi de 1995, révisée en 1999, a longtemps cadré nos grandes politiques d'aménagement et d'organisation du territoire. Elle a eu des effets très structurants mais nous sentons bien que nous arrivons à la fin d'un cycle.

LOADT du 4 février 1995

Art. 17. - I. - En 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse.

Au sujet du programme à venir du Cercle pour l'aménagement du territoire, nous souhaitons proposer un colloque au printemps avec les anciens auditeurs de IHEDATE et le cercle Colbert, ainsi qu'une journée de réflexion sur la France de 2050, pour reprendre la question du temps long. Par ailleurs, nous avons prévu de consacrer une conférence le 8 avril au pilotage de l'aménagement du territoire et aux partages de responsabilité entre les différentes échelles d'action publique.

Pour revenir à nos débats de ce soir, la première séquence porte sur la grande distance et les relations inter-urbaines. Nous voulons rappeler combien la France du TGV a transformé les

équilibres entre métropoles, régions, rapports Paris-province. Si les cartes isochrones donnent une idée des réductions des temps de transport entre la région-capitale et le reste du territoire, des questions se posent aujourd'hui en matière d'articulation et de complémentarité entre la grande vitesse et le réseau secondaire.

Notre deuxième séquence sera dédiée aux déplacements longs du quotidien, ceux qui se déploient pour l'essentiel dans un cadre régional mais au-delà de la ville dense. Ce sont ces déplacements qui sont peu couverts par les transports intra-urbains, difficiles à reporter vers le ferroviaire ou d'autres solutions de transports collectifs mais qui représentent en volume une part très importante des kilomètres parcourus par les Français.



Temps 1 De la grande vitesse ferroviaire dans l'aménagement du territoire national

La première partie de la conférence est donc centrée sur la place de la grande vitesse ferroviaire dans l'aménagement du territoire national, à partir de l'intervention d'Alain Krakovitch. Cette séquence est l'occasion d'évoquer les grandes mutations provoquées par la France du TGV depuis la loi d'orientation du 4 février 1995 en rappelant les efforts qui ont été accomplis pour mailler le territoire national et connecter de nombreuses métropoles (Lyon, Lille, Marseille, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Rennes...) au réseau grande vitesse.

Alain Krakovitch,

Merci Nicolas. Ce débat tombe très bien, car ces dernières semaines ont été marquées par une forte actualité sur le lien entre grande vitesse et aménagement du territoire.

Avant d'aborder ces débats, je voudrais dresser une rapide carte d'identité de TGV-Intercités au sein de SNCF. SNCF est découpé en cinq sociétés anonymes : SNCF Réseaux, SNCF Voyageurs (au sein de SNCF Voyageurs se trouvent le TGV, le TER et les transiliens), le Fret, Gares & Connexions et la SA de tête. Deux filiales s'ajoutent à ce paysage : Kéolis qui gère du transport quotidien dans le monde entier, et Géodis qui est un logisticien.

TGV-Intercités se situe donc au sein de SNCF Voyageurs. La longue distance à la SNCF concerne 9 pays en Europe avec des marques différentes. En France, il s'agit de TGV InOui, Ouigo pour le low cost et Intercités pour la longue distance conventionnée. En Europe, ce sont les marques Eurostar sur le nord de l'Europe, Lyria vers la Suisse, les liaisons vers l'Allemagne et l'Italie et, depuis quelques années, Ouigo Espagne. Un chiffre représente bien ce que cela implique : on compte 163 millions de voyageurs en Europe dont 137 millions en France en 2024. SNCF vise 200 millions de voyageurs en 2030. Ce nombre de voyageurs correspond en réalité à un nombre de voyages dans l'année. En effet, en voyageur unique, on en compte 30 millions. Un voyageur fait donc, en moyenne, 5 voyages par an. Mais cette moyenne est trompeuse, car la moitié des voyageurs fait moins d'un aller-retour par an. Beaucoup de voyageurs sont donc exceptionnels. La distance moyenne augmente. En revanche, la distance moyenne des trajets tend à augmenter. Par ailleurs, 70 % de nos voyageurs se déplacent en

moyenne pour une activité de loisirs et 30 % pour un motif professionnel. Ces derniers représentent en revanche 40 % du chiffre d'affaire.

Un autre chiffre intéressant à signaler : la grande vitesse ferroviaire c'est en moyenne 750 trains par jour.

Ces dernières années, l'évolution du TGV a été très importante. Nous avons connu un véritable boom lié à une « envie de train » récente que nous avons constatée, en particulier depuis la fin du Covid.

Alors d'où vient cette envie de train, qui se traduit aujourd'hui par une majorité de trains complets ? J'y vois trois explications principales

1. L'envie de mobilité, frappante depuis la fin du covid, n'est pas seulement une *revenge travel*, de gens qui se vengent de ne pas avoir pu bouger pendant le covid. C'est en réalité une tendance au long cours. On constate même une forme d'inversion de la pyramide de Maslow, puisque certaines personnes sont prêtes à sacrifier une partie de leur alimentation pour préserver leur déplacement. Cette envie de mobilité favorise tous les modes de déplacement.
2. Une deuxième raison explique le boom du transport ferroviaire de la longue distance. Il s'agit d'une envie de moins prendre l'avion au bénéfice du train. Ce phénomène est difficile à quantifier, sauf au sein des entreprises. Une part croissante d'entreprises demandent à leurs employés de renoncer à l'avion s'il existe une offre de train pour moins de 4, 5, parfois 6 heures. Certaines entreprises vont jusqu'à donner un jour de congés à des personnes prenant le train plutôt que l'avion pour partir en vacances. D'autres réfléchissent à comptabiliser le temps de travail à partir de la montée dans le train.
3. La troisième cause de la croissance de cette envie de train, c'est le télétravail longue distance. Ce dernier s'est beaucoup développé, et facilite l'installation de personnes à plusieurs centaines de kilomètres de leur lieu de travail.

La SNCF vise 200 millions de passagers à horizon 2030. Toutefois, cela confronte la SNCF à plusieurs risques, notamment celui de la saturation. On peut aujourd'hui identifier quatre risques de saturation, certains sont intuitifs, d'autres le sont moins.

1. Le premier risque de saturation est celui du réseau. Il existe une limite à faire circuler des trains sur une voie. Le risque est toutefois limité puisque les nouvelles technologies de signalisation permettent d'augmenter le débit et la fréquence des trains. Sur la ligne à grande vitesse Sud-Est par exemple, des travaux récents ont permis le passage de 13 à 16 trains par heure.
2. Le deuxième risque de saturation concerne le matériel. Nos échanges avec Alstom sont souvent médiatisés. On attend aujourd'hui avec impatience de nouvelles rames. Beaucoup de rames du TGV M ont été commandées (115 commandes) et sont en attente. Cela correspond à un investissement considérable, de plus de 3,5 milliards d'euros. C'est donc une saturation momentanée, puisque ces trains vont arriver.
3. Les technicentres de maintenance sont aussi confrontés à un risque de saturation. Il n'est pas possible de faire rouler des trains sans les entretenir. On investit beaucoup pour créer de nouveaux technicentres. Là-aussi, les travaux des prochaines années permettront de résoudre ce risque.
4. Enfin, une dernière saturation, la plus compliquée à gérer, c'est celle des gares. Il ne s'agit pas de la gestion du flux de voyageurs, mais du nombre de voies. En gare Montparnasse, il y a 23 voies, il n'est pas possible de pousser les murs. C'est vrai pour beaucoup de gare, à Lyon Part-Dieu, à Strasbourg, etc.

Cela est d'autant plus vrai avec l'arrivée de la concurrence. Celle-ci devient réalité. *Trenitalia* fait déjà rouler des trains entre Paris et Lyon. Il y a aussi la *Renfe* vers Barcelone. D'autres concurrents arrivent comme *Kevin Speed*, qui veut faire du transit de grande distance. Il faut aussi mentionner Le Train qui est une société qui veut faire rouler des trains entre les grandes villes du Sud-Ouest sans passer par Paris, ou encore *Proxima* qui vise aussi l'Ouest et qui a déjà levé un milliard d'euros pour commander 12 TGV-M. La SNCF s'était habituée à l'idée que les concurrents seraient les équivalents étrangers. Ce sont finalement des acteurs parfois plus petits qui parviennent à lever beaucoup d'argent pour entrer dans l'activité. Cela signifie aussi que des banques et des fonds sont prêts à investir massivement dans ce secteur, ce qui est un signal positif pour l'avenir

Concernant l'aménagement du territoire, un débat important a lieu sur les dessertes déficitaires de TGV. Le modèle économique de TGV c'est la péréquation nationale. En effet, TGV ne reçoit aucune subvention (à la différence de Transilien ou TER qui passent des contrats avec des autorités organisatrices). TGV n'est donc financé que par ses billets. Mais par cette péréquation nationale, on est en responsabilité d'aménagement du territoire. Schématiquement, 1/3 des dessertes sont déficitaires, 1/3 sont équilibrées et 1/3 sont bénéficiaires. De façon caricaturale, cela signifie que Paris-Lyon finance Paris-Sedan. Ce modèle économique historique est en partie cassé par l'arrivée de la concurrence. Nos concurrents se positionnent sur les dessertes bénéficiaires. Je ne crois pas que les concurrents que j'ai cités aillent sur le Paris-Sedan, ils préfèrent les Paris-Lyon, Paris-Rennes ou encore Paris-Bordeaux. Donc l'équilibre économique qu'on avait va être rompu puisque la marge sur les dessertes bénéficiaires va diminuer.

Question de la salle

Comment qualifiez-vous les TER-GV dans ce paysage?

Alain Krakovitch

Nous n'avons pas de subvention actuellement, à deux exceptions près. L'entreprise a passé une convention avec la Région Bretagne pour augmenter le nombre de dessertes terminales. Naturellement, dans un raisonnement commercial, on irait 4 fois à Quimper, 5 fois à Brest et 1 fois à Saint-Malo. La Région nous demande d'aller plus en bout de ligne et finance l'écart d'impact commercial en demandant d'aller 8 fois à Quimper, 9 fois à Brest et 3 fois à Saint-Malo. De la même manière, la Région Hauts-de-France, nous demande de desservir l'étoile d'Arras avec des TGV et nous compense le manque à gagner du fait de ces dessertes. Ce sont des exceptions par des conventions avec des Régions. Quand on a ces mêmes échanges avec des maires souhaitant préserver la desserte de leur ville, les enjeux économiques ne leur permettent pas d'assurer ces dessertes.

Par conséquent, tout l'enjeu est de trouver aujourd'hui le modèle pour financer demain les dessertes déficitaires, dans un contexte d'arrivée de la concurrence. Cette question est née dans la presse avec le cas de Saverne, petite ville près de Strasbourg. Historiquement, un TGV partant à 6h de Saverne arrive avant 9h à Paris et permet donc un aller-retour dans la journée. La difficulté de cette desserte est que le TGV contient 35 personnes entre Saverne et Nancy, pour 400 places, et pose un problème de modèle économique. Notre indicateur principal est le taux de remplissage, puisque l'objectif de TGV pour être rentable est de dépasser un taux de 75 % pour InOui et 90 % pour Ouigo. On a proposé la solution d'un TER partant à 6h et permettant de prendre un TGV à Strasbourg, ce choix permettant aussi de gagner une rame et d'ajouter un trajet sur la ligne entre Paris et Strasbourg, qui est saturée. Malgré l'accord du ministre et de la

Région, l'opposition des élus locaux a entraîné une annulation de ce changement. Mais ce cas de Saverne a permis de soulever la question du modèle économique de TGV.

Pour assurer ces dessertes déficitaires, les débats actuels consistent à réfléchir aux solutions. Deux solutions nous semblent aujourd'hui intéressantes, au-delà d'une réflexion sur la délégation de service public, qui fait entrer dans un autre modèle de participation de l'État.

La première solution consiste à travailler sur le panachage. Par exemple, si vous voulez faire trois Paris-Bordeaux, il vous faut faire un Paris-Angoulême. Cela permet d'empêcher de se positionner uniquement sur des dessertes bénéficiaires. Dans ce cas, ce ne sont pas des lots, comme en Espagne qui faisait face à un réseau sous-utilisé. En France, le réseau est déjà arrivé à maturité, donc nous sommes dans une logique dans laquelle SNCF Réseaux, garant des décisions, sous couvert du régulateur (l'ART), pourrait attribuer des sillons.

La deuxième solution à creuser est celle de la modulation des péages, en baissant le péage des liaisons déficitaires et en augmentant les péages des dessertes rentables, pour équilibrer les recettes de SNCF Réseaux.

Pour terminer, nous avons constaté plusieurs nouveautés ces derniers mois. Un changement s'est opéré sur le ferroviaire, en libérant des tabous, notamment pour les trains longs. On pensait que le train n'avait aucune perspective au-dessus de 4 heures. Ce tabou est tombé. L'exemple du Paris-Berlin en 8 heures le prouve, puisque le train est plein. On pensait que ce serait un succès commercial grâce au cabotage. À 75 % le train est rempli par des passagers qui font Paris-Berlin. Le Paris-Barcelone est plein de la même manière. Le renouveau et la demande sur les trains de nuit sont très spectaculaires. On a lancé Ouigo train classique, qui est une offre à vitesse classique qui vise, non pas à faire de l'aménagement du territoire, mais à faire du report modal en se positionnant sur les lignes en parallèle des autoroutes les plus empruntées. C'est une offre peu chère et qui bénéficie de trains quasiment pleins.

Patricia Perennes,

Dans le cas de Saverne, on passe du TGV au TER, on passe donc d'un transport qui était gratuit pour la Région à un transport qui est payant pour la collectivité. Pour le territoire, non seulement la commune n'est plus desservie, mais en plus cela entraîne des coûts.

La question du financement face à l'ouverture à la concurrence, , a été largement abordée lors du pacte ferroviaire. On connaissait cette question, qui a été tranchée par la ministre Élisabeth Borne. Concernant les propositions actuelles, j'ai l'impression qu'on change les règles du jeu. C'est vrai pour le panachage, notamment avec l'exemple de *Proxima* qui a déjà levé un milliard avec certaines règles du jeu. Il en est de même pour le changement des péages.

Alain Krakovitch

En pratique, nous ne faisons rien contre les Régions. Dans l'accord passé dans le cas de Saverne, nous ajoutions aussi un Paris-Strasbourg qui était très important pour la Région.

Par ailleurs, nous sommes conscients de la difficulté du changement des règles du jeu. Ces dernières ne sont pas pour autant figées, le montant des péages peut évoluer. Cela nous confronte donc à une équation quasi-insoluble.

Questions de la salle

Isabelle Lesens

Il ne faut pas oublier que c'est génial de prendre le train. Plus on peut le prendre, plus on le prend. Pour autant, vous oubliez la question du confort des trains, qui n'est pas toujours optimal, voire qui se dégrade.

Intervenant

Dans un système de panachage, comment assure-t-on la comparabilité de la mesure de la rentabilité des trains ? Comment avoir des chiffres normatifs sur la rentabilité des lignes ?

Intervenant

Dans le cas espagnol, il y avait en effet de la place sur les lignes, mais pas dans la gare. C'est cela qui a permis la répartition par lot. Dans les gares espagnoles, à cause de la différence d'écartement, quand on voit une gare, il y en a en réalité deux, car tous les trains ne peuvent pas aller sur toutes les voies. Concernant la deuxième solution, et la modulation des péages, celle-ci ne semble pas compatible avec la direction européenne qui impose de calculer le péage uniquement à partir du coût engagé par la circulation du train sur les voies.

Intervenant

Comment fait-on pour gérer ce succès du train en aval ? L'augmentation du nombre de clients entraîne aussi une hausse des circulations autour des gares, c'est aussi une question d'aménagement du territoire.

Jean-Pierre Duport

Une anecdote, l'arrêt à Saverne a une raison historique. Le maire de Saverne était Adrien Zeller, président du Conseil régional d'Alsace et administrateur de RFF.

Une fois le schéma directeur TGV engagé, il fallait aller jusqu'au bout. Les lignes à grande vitesse rapprochent des territoires et en éloignent d'autres. Il fallait aller au bout du schéma, certaines liaisons ne sont toujours pas faites, à l'image des liaisons normandes.

On ne peut pas ne pas s'interroger sur Paris-Limoges, Paris-Clermont, Paris-Le Havre, ces territoires qui se sont éloignés de Paris avec le développement de la grande vitesse. Il ne faut pas oublier que l'état du réseau est déplorable.

J'ajouterai deux questions. Tout d'abord, quel est l'effet de la hausse du trafic sur l'usure des voies et des caténaires ? Une deuxième question porte sur la dépendance au quasi-monopole d'Alstom.

Jean-Pierre Aubert

Je rebondis sur la question du schéma directeur du TGV. Il ressortait de cela une vision nationale. N'y a-t-il pas aujourd'hui un émiettement de la vision d'ensemble de la SNCF ? Ne va-t-on pas vers une vision tâtonnante ? Quelle est la place d'une vision à 25 ans de la place du ferroviaire en Europe ?

Christophe Jerretie

Sur la levée de fonds, nous avons organisé une réunion l'an dernier avec des investisseurs et constaté que la mobilité lève facilement des fonds. C'est attractif aujourd'hui.

Vous parlez de lignes TGV déficitaires. Ne va-t-on pas aller vers des fermetures de petites lignes, comme on a pu le faire il y a 30 ans ? Quand on a fait la loi de l'ouverture à la concurrence, a-t-on oublié une réflexion sur le modèle économique ? Enfin, que pensez-vous de la division de l'autorité organisatrice de la mobilité ?

Nicolas Portier

Il y a un effet tunnel de la grande vitesse, qui tend à renforcer les extrémités et polariser. On constate en contrepartie un regain de la part modale du ferroviaire dans des déplacements qui ont explosé, ce qui n'était pas gagné il y a quelques décennies. Ce retour du train est largement attribuable à la grande vitesse. Beaucoup attendent de la rentabilité de la grande vitesse, mais cette rente doit justement permettre de financer les petites lignes déficitaires. Cela concerne à la fois la régénération du réseau dont nous n'avons pas encore parlé. En ce qui concerne les mobilités du quotidien, les enjeux d'investissement sur le réseau sont considérables, notamment pour faire face à l'adaptation au changement climatique. Le réseau a vieilli dans beaucoup d'endroits et accumule une « dette grise ». Est-ce que la bonne rentabilité de la grande vitesse permettra justement de financer des réseaux complémentaires ? Après les avoir longtemps opposés, ne faut-il pas aujourd'hui en voir les co-bénéfices et la complémentarité.

Alain Krakovitch

Je vais essayer de répondre aux différentes questions et remarques. Aujourd'hui, TGV-Intercités c'est 10 milliards d'euros de chiffres d'affaire. Sur ces 10 milliards, 4 milliards vont au réseau, via les péages et le fonds de concours sur les bénéfices car la SNCF ne paye pas de dividendes. Ces contributions permettent l'équilibre économique de Réseaux et au fait que, malgré tout, demeure une maintenance des lignes d'aménagement du territoire.

Le financement par l'État de SNCF-Réseaux n'a rien à voir en France par rapport à d'autres pays européens. En investissement par habitant, c'est deux fois moins qu'en Allemagne. La collectivité française décide de moins financer le réseau. Cela a des conséquences. Quand on parle des Intercités, quand on parle de la Normandie ou de la transversale sud entre Bordeaux et Marseille, les enjeux d'investissement sont importants. Les grands équilibres des lignes d'aménagement du territoire reposent sur le choix de l'État de mettre de l'argent sur ces lignes, notamment pour éviter la dégradation des temps de trajet (qui se dégradent aussi du fait de l'augmentation des arrêts intermédiaires). C'est grâce à cela qu'on va recevoir en 2027 des nouveaux matériels roulants neufs, qui sont de CAF (et pas Alstom) et qu'on va avoir des aménagements sur ces lignes. Mais cela ne va pas changer radicalement l'expérience client. On va par exemple continuer à faire avec 200 passages à niveau entre Bordeaux et Marseille, qui sont facteur de risques et d'irrégularités. Sur le financement de l'infrastructure, la décision de construire trois lignes à grande vitesse, ce sont l'État et les collectivités qui la prennent, pas la SNCF.

Sur le dernier kilomètre, il s'agit de la question de la desserte une fois en gare. C'est un sujet important, qu'on connaît depuis 30 ans à la SNCF. C'est très difficile de s'y attaquer en France à cause de la diversité des acteurs concernés. C'est à la fois un sujet foncier, immobilier, institutionnel et politique. On aurait beaucoup à apprendre des exemples du Japon ou de Hong Kong.

Sur les dessertes déficitaires, il faut évidemment entrer dans le détail de la définition. On identifie trois grands types de dessertes déficitaires : celui des intersecteurs (les trains province-province), celui des lignes avec arrêt intermédiaire, et celui des bouts de ligne. Dans chacun des cas, les solutions pour rétablir l'équilibre sont différentes. Dans le moins de cas possible, on fait appel à la collectivité, et on essaye de ne pas changer les règles du jeu.

Sur le monopole d'Alstom, en Île-de-France, on avait trouvé un concurrent qu'est Bombardier. CAF et Siemens ne veulent pas venir davantage sur le territoire français. Aujourd'hui, les appels d'offre sont très réglementés, il n'y a pas de choix politique. Cela se fait sur des critères techniques, le gagnant est irréfutable. Peu de constructeurs répondent.

Laurent Fournelle, Kevin Speed

Avec *Kevin Speed*, on essaye d'apporter un plus avec une desserte qui arrivera en 2028 avec Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Strasbourg en s'arrêtant dans toutes les gares intermédiaires construites le long des LGV.

Sur le dernier kilomètre, il s'agit plutôt des derniers 50 kilomètres. Avec le train, on est sur des distances très longues, même en s'arrêtant souvent. Il faut que ces derniers kilomètres soient les plus efficaces. Il faut pouvoir drainer l'ensemble du territoire. On a besoin d'un discours sur l'aménagement du territoire. On a besoin d'une prise de relais à 50 km. Dans les grandes agglomérations, ce sont les SERM (Service express régional métropolitain), mais cela ne suffit pas.

Temps 2 : Les mobilités intrarégionales

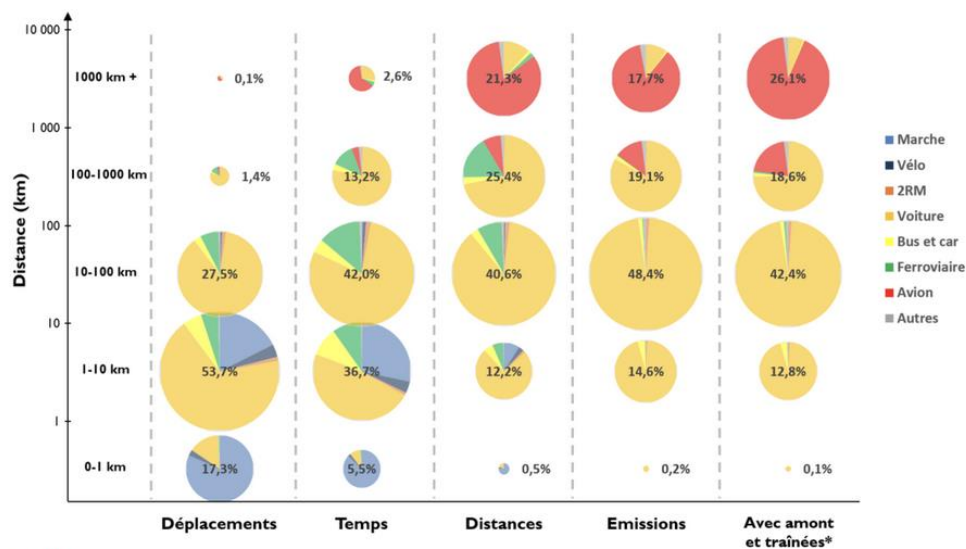
La seconde séquence de la conférence est centrée sur les mobilités intrarégionales et les déplacements quotidiens longs (10 à 100 km) qui représentent 27% des trajets mais plus de 40% des kilomètres parcourus, très majoritairement en voiture.

Nicolas Portier

Depuis plusieurs années, ce sont vers ces mobilités dites du « quotidien » que s'orientent les priorités des politiques publiques et les recommandations de nombreux rapports (cf. rapports Duron) pour mettre l'accent sur la régénération du réseau ferroviaire secondaire (30 ans de moyenne d'âge), mais aussi pour préserver la qualité des routes et ouvrages d'art, améliorer les politiques intermodales, tendre vers des billettiques intégrées... Plusieurs transformations sont intervenues dans l'organisation des mobilités régionales depuis une vingtaine d'années, notamment face aux enjeux de mise en œuvre de la loi LOM de 2019 en matière de coordination des autorités organisatrices et d'organisation des bassins de mobilité. Quel premier bilan peut-on dresser de cette dernière ? Quels sont les suppléments d'offre proposés par les AO matière de transports collectifs ou de solutions alternatives à la voiture individuelle ?

Répartition des caractéristiques de mobilité par classe de distance

En %



* En comptabilisant les émissions en amont ainsi que les traînées de condensation et autres effets non-CO₂ de l'aviation (voir méthodologie)

Lecture : 40,6 % des distances parcourues concernent des déplacements dont la distance est supérieure ou égale à 10 km et strictement inférieure à 100 km.

Champ : déplacements des individus de 6 ans et plus résidant en France métropolitaine.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

Olivier Crépin, responsable du développement territorial, Transdev, administrateur du **CPAT**

Cette deuxième partie vise à interroger comment on articule bassin de mobilité du quotidien et longue distance. Patricia, toi qui accompagnes les Régions depuis longtemps sur ces sujets, comment penses-tu que l'on peut disposer de cette vision globale ? Est-ce aux Régions d'avoir cette approche intégrée ? Depuis la LOM, elles sont chefs de file des mobilités et de l'intermodalité. Cela permet-il de sortir de la fragmentation entre les offres ferroviaires d'un côté, des offres de cars d'un autre côté ? Est-ce que le train régional est un outil d'aménagement du territoire ?

Patricia Perennes,

Merci à Olivier et au Cercle pour l'invitation. Je suis économiste du transport ferroviaire. J'ai été conseillère transport ferroviaire à Régions de France, puis directrice adjointe des transports à la Région Centre-Val de Loire. J'habite Bourges dans le Berry, donc le centre de la France, cette diagonale du vide. Je suis aussi grande utilisatrice du train, que ce soit pour aller à Paris, Marseille ou encore Rouen, ce qui me fait emprunter des Intercités, TGV ou TER. Dans mon entreprise, si un train existe, on ne prend pas l'avion.

J'ai en effet travaillé il y a quelques années à Régions de France, en tant que conseillère transport ferroviaire, après avoir fait une thèse chez RFF. La mission est donc centrée sur la transport ferroviaire, domaine historique des Régions depuis 2002. Tout ce qui est nouvelle



mobilité, ou autocar avec le transfert des Départements aux Régions est à la charge d'un collègue. Pendant la LOM (loi d'orientation des mobilités), je découvre ce sujet dont je récupère la responsabilité. J'arrive au moment des assises de la mobilité. Les lois MAPTAM et NOTRE définissent deux acteurs : la Région et l'Intercommunalité.

La LOM fait suite à une situation dans laquelle une grande partie de la France ne dispose pas d'AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités) par Intercommunalités. Il n'y a donc pas de binôme d'acteurs dans ces territoires, seulement la Région. Pour combler ce trou, faut-il une organisation de la mobilité par Intercommunalités ou par la Région ? Les premières sont certes plus proches mais sont parfois peu dotées en ressources. La loi décide donc de laisser les communes et Intercommunalités décider. S'y ajoute les contrats de mobilité par lesquels les Régions construisent, avec les acteurs

locaux, les mobilités dans le territoire.

Au moment où j'arrive à la Région Centre-Val de la Loire en 2019, la LOM est adoptée. Le SRADDET de la Région est alors en train d'être adopté. Je suis en charge de la convention TER et des trains du quotidien. Ce que je retiens alors des échanges entre la Région et les Intercommunalités, c'est une volonté de la Région que les Intercommunalités ne prennent pas la compétence, ce qui n'est pas la position de toutes les Régions. On voit sur la carte (ci-dessous) une division assez forte entre des présidents de Régions qui ont encouragé les Intercommunalités à prendre la compétence et d'autres qui les en ont dissuadé.

Quand on est AOM, on peut lever le versement mobilité. Dans ma région, c'est Chinon qui a pris le versement mobilité, notamment grâce à la présence de la centrale nucléaire qui apporte beaucoup de recettes. Chaque situation présente ses avantages. Dans les parties en vert, les Intercommunalités ont choisi d'exercer la compétence à leur échelle. Elles sont plus proches, mais n'ont pas nécessairement la technicité de mise en œuvre. C'est donc un arbitrage à opérer entre l'enjeu des moyens et celui de la connaissance du terrain.

Dans tous les cas, la loi LOM demande de définir les bassins de mobilité, puis de négocier des contrats de mobilité à leur échelle. A ce stade, ce sont majoritairement des contrats d'intention, avec peu de moyens affichés et qui ne sont pas très contraignants. Ces contrats ont des objectifs de mobilité souvent assez larges, mais n'impliquent pas nécessairement un fléchage de crédits.

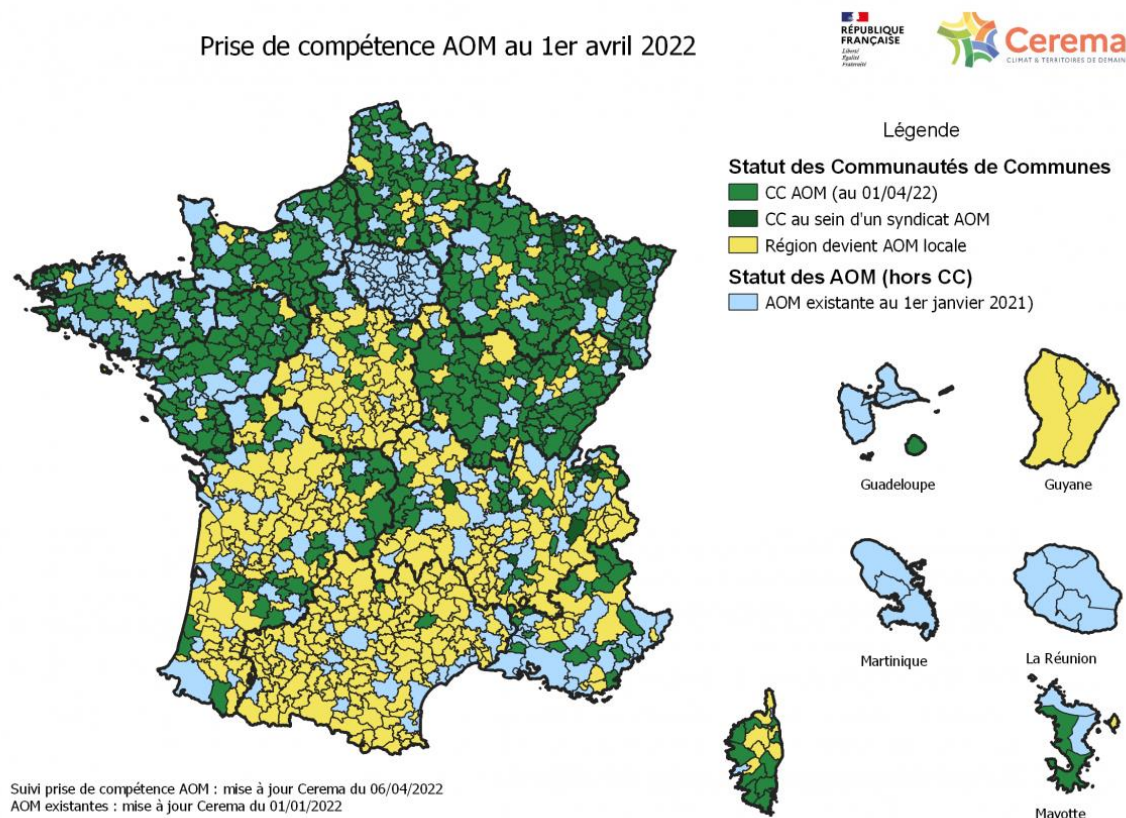
Olivier Crépin

C'est peu performatif comme outil de politique publique. Sens-tu progresser l'animation des politiques multimodales ?

Patricia Perennes

Le problème de ces évolutions, c'est l'absence de moyens. Les SRADDET ont été élaborés, ils contiennent des schémas de mobilité, on sait définir les nœuds à traiter. On dispose donc de la connaissance mais cela n'entraîne pas nécessairement des accords dans la concrétisation.

On n'a pas besoin d'une nouvelle réforme institutionnelle, mais d'une meilleure articulation des acteurs. Si je reprends le SRADDET de ma Région, il énonce 13 objectifs en matière de mobilité : baisser la part modale de la voiture, mettre en œuvre une gouvernance partenariale renforcée et des coopérations à l'échelle régionale sur la mobilité, etc. On disait à l'époque que les objectifs devaient être SMART (spécifiques, ambitieux, réalistes et temporellement définis). Ce n'est pas le cas des objectifs du SRADDET.



Comme le disait Alain, on constate une énorme demande de mobilité, notamment dans les grandes villes et les territoires denses. On note une hausse de 25 % dans le TER par rapport à 2019, entraînant des TER pleins. Apparaît aussi le phénomène de TER complets qui sont aujourd'hui confrontés à l'obligation de réservation. Or, un TER n'étant jamais rentable, il est difficile de programmer des trains supplémentaires sans cela coûte très cher à la Région.

Olivier Crépin

Aujourd'hui, ce qui est alloué au transport est considérable dans le budget des Régions. Certaines d'entre elles sont très impliquées dans la revitalisation du réseau. Face à ces choix budgétaires, est-ce que cela ne va pas encourager les Régions à optimiser les services de trains régionaux ?

Patricia Perennes

Un tiers du budget des Régions est déjà consacré au transport. L'équation est complexe entre la hausse de la fréquentation dans les grandes villes, la multiplication des demandes des territoires ruraux et des fonds régionaux qui restent limités. Certaines Régions ont aussi mis des moyens dans l'infrastructure, pourtant en dehors de leur compétence. Elles ne parviennent plus à répondre pleinement aux usagers.

Quels sont les outils à disposition des Régions ? L'ouverture à la concurrence devrait permettre de faire circuler plus de trains avec le même budget. Pour la Région PACA, sur l'étoile de Nice, 70 % de trains en plus pour le même budget. Pour la ligne Marseille-Nice, a priori, c'est deux fois plus de train pour le même coût. Un autre outil est le versement mobilité régional qui vient d'être voté. Mais cela se limite à 500 millions d'euros maximum, face à 4 milliards de budget TER. Un autre objet émerge aussi, ce sont les SERM labélisés, sans nouvel investissement. La demande augmente, la sensibilité des territoires ruraux et moins denses augmente aussi, l'articulation à deux niveaux entre Régions et Intercommunalités est imparfaite et cela crée une grande frustration.

Questions de la salle

Nicolas Portier

Il n'y a pas que le ferroviaire et d'autres modes fonctionnent comme la combinaison avec les cars. Les SERM peuvent aussi se faire avec les cars, comme avec les car-express. Une deuxième question est celle de la contribution de l'utilisateur. Il faut avoir en tête que dans le milliard de kilomètres parcourus, 27 % concerne les déplacements quotidiens longs (10 à 100 km), soit plus de 40% des kilomètres parcourus, très majoritairement en voiture.

Intervenant

On parle de moyens, mais certaines solutions comme le cadencement et la capacité des entités à parler peuvent être déterminantes. La correspondance et la cohérence des horaires sont déterminantes et, à ce titre, l'échelle de l'EPCI n'est sans doute pas optimale.

Jean-Pierre Duport

Il n'y a pas de politique de transport satisfaisante sans projet de territoire. Il n'y a pas d'idéologie favorable à l'Intercommunalités ou à la Région, la plus pertinente étant celle qui parviendra à mettre en œuvre un projet de territoire. L'ANCT devrait aider les territoires à monter des projets de territoire.

Isabelle

La notion de cadencement est déterminante. Vous dites que le versement mobilité régional est faible mais il peut probablement financer les dessertes qui manquent pour permettre un meilleur cadencement.

François Taulelle

En Occitanie, nous avons un opérateur de la Région, liO, assez visible et intégré. Quelle est la différence en termes d'efficacité et de performance pour les usagers selon l'organisation du service de transport ?

Intervenant

La conférence est divisée en deux parties, la partie SLO (service librement organisé) et la partie DSP, la partie non service public et la partie service public. Toute la discussion d'aménagement

du territoire est là : le noyau du problème est sans doute dans la division un peu artificielle qu'on a faite. On a dit que le TGV était commercial et le TER un transport du quotidien. Ne faut-il pas une lecture nouvelle, divisant le réseau entre le rentable en SLO et le non rentable en DSP ?

Intervenant

Pour reprendre la projection à 25 ans évoquée précédemment, peut-on imaginer les effets de la croissance du ferroviaire ? Quand on parle d'une hausse de 10 % par an dans le TER, cela implique un doublement tous les 7 ans. Quand on regarde la part modale du TER, cela semble dérisoire. Sauf que cela implique des enjeux énormes en nombre de trains et en gestion des usagers.

Patricia Perennes

Sur le car, c'est important de les intégrer aussi dans l'intermodalité. Pour autant, ils sont complémentaires mais pas égaux. On a fait une étude sur le sujet et on voit que, pour le même temps de trajet et les mêmes horaires, le passage du train au car entraîne une perte de 40 % des voyageurs.

Sur le cadencement, le premier est celui du lien entre TGV et TER. Pour cela, il faudrait contraindre TGV, pour ajuster les horaires entre les deux niveaux. Toutes les directions régionales de TGV n'y sont pas favorables.

Sur le manque de coordination Intercommunalité et Région, les cars régionaux ne sont souvent pas coordonnés avec les trains ou transports urbains. Le manque de coordination est important. Il faut un portage politique, mais j'ai rarement vu des élus régionaux en charge des transports dont la priorité politique était la coordination des horaires entre autocars et trains.

Alain Krakovitch

Sur le cadencement, tu dis qu'un élu n'arrive pas à coordonner un TER (ou transilien) et un bus. Effectivement, il y a des situations dans lesquelles le bus ou car part deux minutes avant l'arrivée du train. Si on regarde ce que fait le car, il est possible que sur son trajet, il doive desservir une école, et qu'il doive y être à 16h30. Il faut parfois regarder autre chose que la simple connexion train et bus.

Pour le cadencement TGV, plusieurs choses sont mises en place. En 2012, avec l'organisation horaire des trains, un travail a été fait pour faire arriver des trains à l'heure ou à la demi-heure. Il faut faire un choix de modèle. Le modèle allemand est cadencé avec des trains qui partent à grande fréquence, qu'il soit longue ou moyenne distance. C'est un schéma maillé (pas comme en France) et des contraintes différentes. La régularité en Allemagne est de 60 % et le taux de remplissage des trains est de 50 à 60 % avec un équilibre économique différent de ce qu'on a sur le TGV. En France, on a une contrainte d'être un SLO avec une nécessité de résultat et l'objectif que je fixe à mes équipes c'est le 80 % de taux de remplissage. Et on a atteint 84 % l'an dernier. La rentabilité se résume à ça. Soit on a un train rentable, soit on a un système suisse, financé par la collectivité.

Pourquoi les TER ne sont-ils pas rentables ? Aujourd'hui, c'est du 80-20, c'est-à-dire que le financement est couvert à 80 % par la Région et à 20 % par les utilisateurs. Ce n'est pas une fatalité. C'est un choix politique de faire peu payer les usagers. De plus, cela relève du prix des

péages, qui sont plus importants pour les TER français que dans d'autres pays européens. D'autres exemples de transport de proximité sont rentables.

Patricia Perennes

Pour revenir sur les RER et l'usage des 500 millions. Il y a deux sujets : faut-il renforcer les dessertes tôt le matin et tard le soir ? Dans ce cas, cela coûte cher car il faut acheter de nouveaux trains. Un train régional coûte 10 millions. L'offre en France est à dos de chameau : des trains le matin, d'autres le soir et rien au milieu. Un conducteur roule entre 2 et 3 heures en France, contre 6 ou 7h en Allemagne. Donc le coût des trains supplémentaires dans la journée est moins élevé. Dans ce cas, les 500 millions peuvent financer ce premier choc d'offre. Dans les systèmes allemands et suisses, ce n'est pas problématique de rater une correspondance grâce au cadencement, l'attente pour le train suivant est nettement moindre.

Pour l'exemple de liO en Occitanie, la différence tient surtout à l'approche volontariste de la Région. Cela ne renvoie pas nécessairement à des questions de compétence, car liO couvre essentiellement le transport régional.

Nicolas Portier

Nous n'avons pas parlé du tarif. Pourrais-tu nous dire un mot sur la tarification des billets et le choix du *yield management* ?

Alain Krakovitch

Le chameau évoqué par Patricia est en train de se transformer. Le transport en France suivait un schéma simple : un chameau pour le train de la proximité et les pointes du vendredi soir et du dimanche soir pour la longue distance. Les évolutions post-covid sont en train de casser ça. Les bosses du chameau sont un peu écrasées, les déplacements sont beaucoup plus variés. Sur la longue distance, s'ajoutent la pointe du jeudi soir, et progressivement celles du lundi matin, du mardi matin et du mercredi soir. On est sur un lissage extrêmement bénéfique pour nous.

Sur le rapport à la rentabilité, la frontière entre rentable et non rentable est quand même floue, entre SLO et DSP aussi. On est rentable sur la ligne Paris-Strasbourg car on met en place les trains et horaires qui nous permettent de l'être. Si la collectivité demande un cadencement toutes les demi-heures, le taux de rentabilité va évidemment baisser. Dans ce cas, est-ce un SLO ou une DSP ?

Sur la tarification, le *yield management* désespère beaucoup de gens. Si je retourne la question, TGV doit réaliser 10 milliards de chiffre d'affaire pour couvrir les coûts et les investissements. On a essayé d'autres méthodes. Quand on a lancé « Ouigo train classique, » on a commencé par des prix fixes commençant à 20 €. Les taux de remplissage n'étaient pas satisfaisant. En passant au *yield*, avec des prix partant de 10 €, les gains de remplissage et de chiffre d'affaire ont été de 20 %. Le *yield* cherche à remplir des trains. Il implique une double variation : la date (le train de juillet est plus cher que celui de mars) et l'anticipation. C'est intellectuellement peu satisfaisant de se dire que dans un même train, des personnes payent un billet à un prix différent pour le même service. Pour autant, c'est le mécanisme le plus efficace pour remplir le train. C'est aussi un phénomène un peu « robin des bois », puisque ce sont les gens qui sont capables d'acheter le billet au dernier moment à un prix élevé qui financent ceux qui l'achètent trois mois avant à un prix beaucoup plus bas.



Compte rendu réalisé par Thibaud Bages