

# LES ATELIERS SNCF

SYNTHÈSE :

SAISON 1 : QUESTIONS DE MOBILITÉ

LES TRANSPORTS, FACTEUR ET VECTEUR  
D'ÉGALITÉ TERRITORIALE ?



# ATELIER SNCF

## DU MARDI 18 DÉCEMBRE 2012

### LES TRANSPORTS, FACTEUR ET VECTEUR D'ÉGALITÉ TERRITORIALE ?

EN PRÉSENCE DE

**Sophie BOISSARD** - Directrice Générale Déléguée Stratégie et Développement

**Bernard EMSELLEM** - Directeur Général Délégué Ecomobilité

**Christian PROUST** - Président du SMTC de Belfort

**Marta SÁNCHEZ-BORRÀS** - Chef du département Transport Ferroviaire  
au CENIT – UPC BarcelonaTech (de Barcelone)

**Bernard RIVALTA** - Président du SYTRAL

Débat animé par

**Bernard EMSELLEM** - Directeur Général Délégué Ecomobilité

---

---

## SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
INTERVENANTS	2
SYNTHÈSE	4
QUELQUES REPÈRES POUR EN SAVOIR PLUS	9

Avec ses premiers ATELIERS, SNCF a donc créé un espace d'échanges autour de ses métiers, des attentes des voyageurs mais aussi des différents partenaires et décideurs locaux.

Pour ce premier regard croisé, le 18 décembre dernier, nous vous avons proposé de réfléchir sur le rôle des transports en tant que facteur et vecteur d'égalité territoriale... Beaucoup d'interrogations sont venues nourrir le débat autour de la question de l'attractivité du territoire mais aussi de la qualité de vie quotidienne sans oublier la problématique de la mobilité au sein du périmètre urbain et rural.

Il faut vivement en remercier nos trois intervenants. Au travers de trois exemples contrastés, il a été possible de traiter de ce sujet capital de l'égalité territoriale. Non pas de le régler, mais d'en dégager les problématiques et d'en souligner les défis. **Aborder l'égalité territoriale c'est s'attaquer à l'imbrication des enjeux de maillage des territoires, de financement des équipements et matériels, de désenclavement de certaines zones, de diversification des motifs de déplacement et de modification de nos vies quotidiennes.** Ce n'est pas, pour autant, parler indifféremment de tout. Il ressort clairement un souci d'équilibre, entre le client et le contribuable pour le fonctionnement du système, entre les différents modes de transport (plus ou moins également accessibles), entre une offre conçue d'abord comme de l'infrastructure ou du service. Le point crucial est probablement de ne pas viser une mythique égalisation de toutes les conditions de déplacement, mais davantage d'équité dans une offre globale de mobilité, une offre adaptée aux besoins locaux, aux spécificités territoriales, mais aussi aux capacités économiques.

Les débats ont été riches, percutants et c'est avec plaisir que je vous adresse ce document qui reprend les points saillants des constats, des échanges mais surtout des propositions formulées au long de ces deux heures.

Bien à vous

SOPHIE BOISSARD  
Directrice Générale Déléguée  
Stratégie et Développement



# INTERVENANTS



## **Christian PROUST**

Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC 90), créateur du réseau Optymo.

Christian Proust préside depuis 2004 le Syndicat mixte des transports en commun, (SMTC), qui est l'autorité organisatrice des transports du Territoire-de-Belfort. Il a également été Président du Conseil Général du Territoire de Belfort jusqu'en 2004.

A Belfort, le Syndicat mixte de transports en commun s'est engagé dès 2005 dans un plan de déplacements urbain exemplaire, appliquant la démarche à l'ensemble du département et associant, à travers un contrat de mobilité, tous les partenaires privés et publics du territoire. Ce projet intitulé Optymo, qui vise un double objectif, environnemental (réduction des émissions de GES) et social (désenclavement du territoire, accessibilité financière et physique des transports en commun) a été par ailleurs labellisé par le pôle de compétitivité Véhicule du futur.

Ce projet repose sur un partenariat étroit entre la Communauté d'agglomération de Belfort (CAB), les communautés de communes et le Conseil général, et a été approuvé à l'unanimité par les élus en 2004.

Le diagnostic a été piloté par l'Agence d'urbanisme en partenariat avec Orange et le laboratoire SET (Laboratoire de recherche sur l'intelligence de la mobilité) de l'Université de technologie de Belfort-Montbéliard.

L'objectif de ce projet ambitieux est de réduire l'utilisation de la voiture de 9 % à l'horizon 2016, au profit des transports en commun, de la marche à pied et du vélo. Pour y parvenir, l'ensemble des politiques de mobilité ont été regroupés et articulés. Ainsi le SMTC gère le réseau de bus urbains, le réseau suburbain, le service de transports spéciaux scolaires, le service de transports à la demande et celui des personnes à mobilité réduite. Il intégrera prochainement d'autres services de transports : la location de voiture, le vélo, le co-voiturage. ■



**Marta  
SÁNCHEZ-BORRÀS**

**Chef du Département  
Transport Ferroviaire**

Ingénieure diplômée de  
l'INSA de Lyon et de

l'École Supérieure des Ponts et Chaussées de l'UPC-BarcelonaTech (ETSICCPB), docteur de l'UPC-BarcelonaTech avec mention européenne et MBA d'ESADE Business School (diplôme prévu pour Juin 2013), Marta Sánchez-Borràs dirige le Département des Transports Ferroviaires du CENIT – Centre d'Innovation du Transport et est professeure associée à l'UPC-BarcelonaTech, où elle enseigne des matières liées au transport ferroviaire et à l'économie du transport. Avec une large expérience en projets ferroviaires, notamment dans le domaine de la grande vitesse et de la tarification de l'infrastructure ferroviaire, elle est membre du Comité scientifique-académique de RFF chargé de la validation scientifique des redevances ferroviaires pour l'année 2014.

Elle a été également invitée en tant qu'experte au Parlement de la Catalogne pour donner une opinion experte sur la Proposition de loi de modification de la Loi du Secteur Ferroviaire espagnol. ■



**Bernard RIVALTA**

**Président, SYTRAL**

Bernard Rivalta est un homme de convictions. Entré très tôt en politique, fort de sa formation

d'ingénieur, Bernard Rivalta s'engage sur tous les dossiers liés à la vie des citoyens : urbanisme, logement social et transports.

C'est dans le domaine des transports que l'expertise de Bernard Rivalta s'exerce majoritairement aujourd'hui.

A la tête depuis 2001 du SYTRAL, autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise, gérant le deuxième réseau français après celui de Paris, il a acquis une connaissance approfondie des systèmes d'interconnexion des réseaux.

Pour lui « *toute politique de transport en commun doit répondre aux attentes de citoyens en termes de choix, de liberté et de sécurité* », avec pour défi, l'articulation avec les grands enjeux de société : choix respectueux de l'environnement, renforcement des solidarités sociales et économiques tout en respectant les aspirations individuelles.

Conduire des grands projets structurants pour offrir aux citoyens des grandes métropoles européennes les meilleures conditions de déplacement, tel est le défi quotidien de Bernard Rivalta. ■



## LES TRANSPORTS : FACTEUR ET VECTEUR D'ÉGALITÉ TERRITORIALE ?

**80 %**

de la population vit en zone urbaine.

Le sujet de l'égalité territoriale se pose à la fois à l'intérieur du territoire et entre les territoires. Les transports sont-ils seulement révélateurs ou sont-ils également réparateurs d'inégalités ?

**D'après Bernard Rivalta**, les enjeux de l'agglomération lyonnaise sont de trois ordres. Ils tiennent au tissu social, au développement économique et à la protection de l'environnement. Le transport représente la principale préoccupation des habitants de l'agglomération. Cette dernière a donc beaucoup investi dans son réseau de transports en commun, en faisant le plus performant de France. Un Lyonnais effectue en moyenne 320 déplacements en transport en commun par an, et le nombre de déplacements quotidiens atteint 1,4 million.

## **A Belfort, la dépense est clairement la préoccupation centrale. Le budget transport représente environ 16 à 17 % du budget des ménages.**

Si ces déplacements sont aussi importants, c'est que l'offre est nombreuse et de qualité. De plus, les transports organisent le développement de la ville. D'ailleurs, seul le MEDEF du Rhône-Alpes ne s'est pas attaqué au versement transport, reconnaissant l'efficacité économique, en matière d'emploi, de ce dispositif.

Au-delà d'enjeux de couverture, il subsiste des enjeux de maillage. Dans un département du Rhône un peu atypique du fait de sa petite taille, l'objectif de l'autorité organisatrice consiste, avec des lignes fortes, à capter la population qui vit autour de l'agglomération. 80 % de la population vit en zone urbaine, et il n'y a pas d'avenir dans les zones urbaines sans développement des transports en commun. **Aux élus de prendre leurs responsabilités en matière de financement, sachant que c'est bien dans les entreprises que se trouve le savoir-faire.**

A Belfort, la dépense est clairement la préoccupation centrale. Le budget transport représente environ 16 à 17 % du budget de ménages. La dépense des ménages, mais aussi celle des collectivités, doit diminuer. **Pour Christian Proust, cela passe par une réduction des coûts et une amélioration de la productivité.** Un travail de réorganisation du réseau a donc été entamé. La distribution a été modifiée en profondeur sur le réseau suburbain. La fréquentation est liée à la fréquence. Le coût par heure du réseau est très lourd, avec des recettes qui ne sont pas du tout à la hauteur. En dehors de la fréquence, le système de correspondance doit être

organisé à l'échelle de la plaque urbaine. En France, ce sujet de la correspondance est peu géré. A Belfort, la fréquence n'est pas assez élevée.

**Enfin, il faut libérer les gens de la dépendance automobile. Pour cela, les réseaux de transports en commun doivent intégrer une offre voitures.** C'est ce que fera Belfort en décembre 2013 via une offre en auto-partage d'une très grande simplicité d'accès qui complètera les offres de bus et de vélos. Tout cela ne peut se faire qu'en réduisant la dépense publique par voyage. L'objectif consiste à passer ce coût de 1 euro à 0,60 euro. Les réseaux ont beaucoup trop travaillé sur les sujets de production et pas suffisamment sur les sujets de vente. Or la dépense publique ne peut plus augmenter. Ce que l'utilisateur ne paie pas en dépense, il le paie en impôt. La question de l'efficacité des dispositifs mis en place est donc posée.

A Barcelone, les enjeux tiennent également au maillage du réseau et, partant de là, au développement économique. Evidemment, le thème de la dépense publique représente un véritable enjeu. La ville de Barcelone



a réalisé d'importants investissements ces dernières années. Tous les arrêts de métro ont au moins une bouche adaptée aux personnes à mobilité réduite. De même, 90 % de bus sont adaptés aux personnes à mobilité réduite.

**Pour Marta Sánchez-Borràs**, il est à présent nécessaire de repenser la manière de compenser les nouvelles dépenses de construction et de maintenance. L'offre de transport public fait aujourd'hui l'objet d'un véritable débat en Catalogne. Les ressources doivent être gérées de la meilleure manière.

Il est très important de connaître les attentes de la population. Dans la région lyonnaise, des enquêtes sont régulièrement réalisées. Pendant très longtemps, les nouvelles lignes passaient par l'urbanisme existant. A présent, il faut aller vers l'extérieur, mais dans le cadre de politiques coordonnées.

A Belfort, 91 % des voyageurs utilisent le système de post-paiement. Cela permet de suivre leurs déplacements, donc d'emmagasiner des centaines de milliers de données. Il sera même possible de croiser les données issues des bus, des vélos en libre-service et de l'auto-partage.

**La manière dont la clientèle réagit à l'offre commerciale est une donnée véritablement essentielle. Ces informations par profil et par âge donnent une idée très claire des différents motifs d'utilisation du réseau, parfois même par station.**

Les gens choisissent des systèmes de mobilité. Aujourd'hui, le seul système qui assure

# 91 %

des voyageurs à Belfort utilisent le système de post paiement

l'égalité territoriale est la voiture. Cela renvoie au sujet de l'étalement urbain. Ces dix dernières années, Lyon a gagné presque 100 000 habitants. Les économies que les couches populaires ont réalisées en partant habiter loin de la ville, où les terrains sont moins chers, elles les ont perdues en coût de transport. Il faut y faire très attention. La liberté des uns et des autres s'arrête dès lors qu'il n'est plus possible de payer cette liberté.

A Barcelone, la question s'est posée, il y a deux ans, de mettre en circulation le métro la nuit. Après enquête, la décision a été prise d'ouvrir le métro la nuit le week-end, mais il n'y avait pas beaucoup de monde dans les rames. Aujourd'hui, le métro ne fonctionne que la nuit du samedi à dimanche, et plus la nuit du vendredi au samedi. En fait, les gens sont habitués à avoir un métro toutes les 2 mn. La nuit, ce n'est pas possible, sans compter les problèmes d'insécurité qui découlent d'une ouverture nocturne. L'ouverture du réseau de métro la nuit est régulièrement posée à Lyon. **Pour Bernard Rivalta**, la réponse est simple : il n'y a pas suffisamment d'argent pour cela. En outre, cette ouverture nuirait au travail de maintenance, qui s'effectue nécessairement la nuit. Les lignes de bus constituent de très bonnes solutions alternatives.

Au final, tout ramène à la dépense, donc à l'amélioration de la productivité. Pour offrir du service, il faut faire entrer de l'argent. A Belfort, les lignes de bus ont déjà été prolongées jusqu'à 22h30, et l'objectif consiste, dans les 3 ans, à les prolonger jusqu'à 1h ou 2h du matin le week-end. La rentabilité de chaque euro dépensé doit être mesurée. **Il faut sortir de la logique**





**infrastructure et entrer dans une logique de service.** Pour Christian Proust, cette conversion culturelle est importante.

Il ne peut pas y avoir de lignes de bus, de métro ou de tramway partout, chaque minute. Pourtant, c'est ce que les utilisateurs demandent. Cela nécessite de la pédagogie. Les transports en commun ne sont pas un service obligatoire, mais un service de confort. La seule manière de vendre est d'avoir des vendeurs. C'est le grand problème des réseaux : souvent, il n'y a pas de vendeurs. Une conversion complète est nécessaire dans la relation clientèle. La communication est également fondamentale.

Les habitants de Barcelone ont compris qu'ils ne pouvaient pas tous avoir accès au métro. D'après Marta Sánchez-Borràs, ce sont les hommes politiques qui ont du mal à le comprendre. En revanche, ce qu'il faut faire comprendre aux gens, c'est que le transport a un coût. En Catalogne, les prix ont augmenté de 10 % d'une année sur l'autre, mais les gens ne le comprennent pas. Il faut les informer, beaucoup communiquer. Par le passé, cet exercice de communication n'a pas été réalisé.

Pour Christian Proust, **l'offre d'une solution globale de mobilité est un enjeu central.**

Si le coût du transport en commun est supérieur à celui d'une voiture, les gens continueront d'utiliser leur voiture. Les gens ne sont pas idiots. Ils doivent être respectés. Il faut être en capacité de leur proposer de vraies solutions.

L'amélioration du territoire est nécessaire entre les zones urbaines, semi-urbaines et rurales, mais les coûts sont évidemment importants. La recherche technologique, par exemple avec des bus hybrides, serait



une manière d'y remédier. De même, les bus pourraient être achetés en gros entre réseaux voisins.

Le territoire de Belfort, qui est juxtaposé au pays de Montbéliard, a construit avec la région une organisation commune aux deux réseaux de transport. La vraie complémentarité serait la liaison de centre à centre - le pôle urbain de Belfort concentre 320 000 déplacements par jour -, mais cela pose question quant à l'évolution des positions de la région. Selon Christian Proust, les conseillers régionaux ont une vision des transports totalement archaïque. Des centaines de millions d'euros sont dépensés de manière aberrante, au nom de l'égalité des territoires. Une approche plus rationnelle est possible. Certaines lignes n'ont plus aucun sens, mais elles sont très difficiles à fermer. **Une vision raisonnable est nécessaire, mais cela suppose de tenir un langage de vérité sur la dépense publique et la dépense privée.**

*Ce qu'il faut faire comprendre aux gens, c'est que le transport à un coût.*



Les grandes organisations de transport en France n'ont jamais produit de discours clair sur ces sujets.

En Catalogne, l'autorité de transport métropolitaine a été créée en 2001. Elle est constituée de tous les opérateurs de transport public de la région. Les mairies sont également impliquées, en fonction de leur poids dans le territoire. Le gouvernement catalan et l'Etat peuvent aussi être amenés à prendre des décisions. Il existe une véritable intégration tarifaire en Catalogne : avec le même abonnement, il est possible de passer d'un mode de transport à un autre. C'est la ressource qui fabrique la cohérence. Tous les territoires ne sont pas égaux.

Ils n'ont pas les mêmes ressources, ni le même poids économique. A Belfort, la solidarité se construit sur de la réussite, pas sur de l'impôt ou de la dépense supplémentaire. Il faut affirmer le droit au déplacement, mais sur la base d'une dépense publique raisonnable. La diminution de la dépense publique par voyage est la seule solution. Ce raisonnement pourrait être appliqué à l'échelle des régions, mais également à l'échelle nationale.

Dans l'agglomération lyonnaise, un problème supplémentaire tient à la géologie : l'est du territoire est plat, tandis que l'ouest est vallonné. Il est donc plus facile de construire de nouvelles lignes à l'est qu'à l'ouest. Pour autant, un constat demeure : il faut réduire les coûts de fonctionnement. En Espagne, l'égalité en termes d'infrastructures s'est parfois faite en dépit de la rationalité économique. Dans la région de Valence, des aéroports ont même été fermés.

**Pour Bernard Rivalta, davantage que l'égalité, c'est l'équité qui doit être mise en avant.** Par exemple, ceux qui ont fait le choix de partir loin doivent en assumer les conséquences. Pour Marta Sánchez-Borrás, l'égalité est très importante, mais il faut toujours avoir présent à l'esprit ce qu'elle implique. ■



# QUELQUES REPÈRES POUR EN SAVOIR PLUS

## **Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux**

*PAUL-DUBOIS-TAINE O., Centre d'Analyse Stratégique, Février 2012, 130 p.*

Confrontés dans nos déplacements à de multiples enjeux, la congestion dans les grandes villes, le changement climatique, le renchérissement des prix de l'énergie qui pèse sur le budget de ceux qui sont obligés de se déplacer en voiture et les considérations liées à l'équité sociale. Ce constat confirme l'urgence de repenser la place de l'automobile dans la société.

## **Les politiques locales de déplacements : le grand tournant**

*ASSEMBLÉE DES COMMUNAUTÉS DE FRANCE, Intercommunalités, n°162, décembre 2011, 11 p.*

Trente ans après leur émergence, les politiques locales de déplacements semblent parvenues au stade de la maturité.

Les collectivités locales, et au premier chef, les communautés, doivent néanmoins aborder un nouveau tournant : aspirations à de nouvelles solutions de mobilités en milieu rural et périurbain, extension des compétences des autorités organisatrices, mise en concurrence des gares, incertitudes sur la viabilité du modèle de financement...

## **Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux**

*RAOULE, CASTEIGTS M, Ministère de l'Écologie, Ministère de l'Intérieur, juillet 2011, 61 p.*

Entreprises et particuliers s'interrogent sur la mobilité. Cette problématique ne renvoie pas seulement à la qualité de leur vie quotidienne, mais aussi à l'attractivité économique des territoires. Ce rapport, après avoir identifié les enjeux et dressé un état des lieux des problématiques de mobilité et de transport dans les territoires ruraux, esquissera progressivement les contours de cette politique,

en définissant ses principes et délimitant ses champs d'action prioritaires.

## **Des transports pour la société**

*OCDE, Forum International des Transports, 2011, 32 p.*

Ce document de référence s'articule autour du thème « *Des transports pour la société* ». Cela implique une focalisation sur l'amélioration de la contribution des transports au bien-être des citoyens et par extension, au bien-être collectif. Les sujets traités sont la mobilité durable, l'accessibilité, l'environnement et la santé, la sécurité, la sûreté, les coûts et la tarification et la mobilité urbaine.

## **Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe**

*Asbl Pour la solidarité, décembre 2009, 303 p.*

Ce Cahier de la Solidarité s'attache à définir le concept de mobilité durable, à en saisir les multiples dimensions ainsi qu'à interroger les enjeux d'une nouvelle mobilité. Il propose une série de bonnes pratiques innovantes, réparties en sept thématiques, qui sont autant de sources d'inspiration pour promouvoir la mobilité durable dans les territoires.

## **Les outils disponibles en matière de stratégies territoriales pour définir une politique de mobilité et de déplacements sont-ils adaptés ?**

*L'ÉNA, Promotion 2007-2009, février 2009, 44 p.*

Les déplacements se réalisent aujourd'hui sur une palette de distance élargie qui implique de penser la mobilité au sein de l'aire urbaine, périurbaine et interurbaine comme dans l'espace rural. Les citoyens combinent de plus en plus sur un même parcours plusieurs modes de transport enchaînés ou utilisés alternativement. Les investissements très lourds consentis à l'échelle nationale, régionale et locale tendent à offrir une offre alternative à l'usage de la voiture de plus en plus concurrentielle.

SNCF, Direction des Relations Extérieures et des Partenariats  
34, rue du Commandant Mouchotte  
75699 PARIS CEDEX 14  
snf.com

