



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

DINER du 25 septembre 2019
Restaurant du Sénat, salon Napoléon

Jean-Pierre LOUBINOX
Directeur Général Honoraire de l'UIC
(Union Internationale des Chemins de fer)

Ce dîner ouvre un nouveau cycle de géopolitique sur des domaines divers. Nous abordons ici le rail avec ses aspects de communication mais également de liens économiques comparatifs avec notamment les canaux sur lesquels nous avons commencé à travailler avec les ramifications portuaires et qui verra un événement spécifique sur la question, prévu de longue date. L'exposé et le débat qui a suivi ont abordé le sujet de façon globale avec des réalités diverses à la fois notamment techniques, politiques, industrielles, économiques, sociales, de défense qui mériteront certains approfondissements ou rapprochements décroisés spécifiques. Certains commentaires () ont été rajoutés. Pour mémoire, voir également les articles sur les transports et les relations avec la Chine, ainsi que les comptes rendus des visites depuis 4 ans des grands salons ferroviaires, comme SIFER à Lille et désormais Italie et Allemagne, notamment sur les sujets d'innovation, de sécurité et de maintenance ainsi que les compte rendus des info-day innovation H2020 sur la mobilité.

Introduction du sénateur BIZET, président de la commission des affaires européennes du Sénat

Sujet important qui inspire quelques réflexions en tant qu'élus. Constat historique que la géopolitique a pu entraver les liaisons ferroviaires avec le rappel de l'écartement spécifique espagnol pour éviter une potentielle nouvelle invasion française, en clin d'œil au salon Napoléon et au fait que le Pdt du Sénat vit dans un lieu occupé autrefois par Napoléon. Mêmes causes et effets en Europe orientale où les Russes protégeaient leurs frontières par des voies ferrées à écartement spécifique. Constat qu'un même pouvoir politique peut encourager là-bas ce qu'il veut contenir ici comme par exemple le Trans-Sibérien en 1895 réalisable dès qu'une entente secrète d'assistance avait été signée entre les Russes et les Chinois contre une attaque potentielle japonaise afin que les Russes puissent parvenir en Extrême orient dans les délais les plus brefs. La relation entre le chemin de fer et la géopolitique n'est pas la même selon que l'on considère les voies à l'intérieur et celles qui franchissent les frontières. Développer un pays ou défendre la patrie et développer les relations avec les états voisins n'est envisageable que dans un contexte pacifique. Sur le long terme, les citoyens n'ont pas toujours conscience de vivre une situation exceptionnelle sur un continent bien souvent autrefois soumis à la guerre. Les mesures adoptées sous le nom de 4^e paquet ferroviaire trouvent leur justification dans la volonté d'accroître l'activité transfrontalière en réduisant ses prix de revient grâce à une standardisation inédite des matériels roulants d'une part et à la gestion du trafic d'autre part, déclinable dans un certain

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

nombre de domaines. Notant les travaux de l'I.R.C.E. sur la politique de l'armement (transporté par les trains souvent adaptés), rappel que la communautarisation de la politique européenne de défense est en marche et au-delà de la PSDC avec interventions sur les théâtres extérieurs, que la concrétisation dans le prochain cadre financier pluriannuel, du Fonds de recherche de défense qui sera doté de 13 milliards d'euros est la déclinaison de cette économie d'échelle et d'aider les entreprises de défense de se conforter leur savoir-faire et de se doter, à côté de l'OTAN, d'une vraie politique industrielle de fourniture de matériels militaires à nos partenaires états membres avec certains changements de pratiques. Enfin, expériences tirées de l'histoire, grand affrontement terrestre de géopolitique entre Chine et Etats-Unis avec impact au sein de l'Union européenne par les nouvelles routes de la soie via la Russie. La déconnexion géographique entre les puissances géopolitiques et les liaisons ferroviaires est une particularité de notre époque. Retour sur le CETA non vécu de façon harmonieuse par tous les états et que l'OMC n'étant pas à sa meilleure forme, qui incite à passer du multilatéralisme au bilatéralisme qui n'est pas un facteur de paix car souvent orienté entre dominant et dominé (cf interdépendance). Retour sur la conférence du Pdt de la République devant les ambassadeurs sur le fait que l'Europe doit être un territoire d'équilibre avec des peuples qui doivent se connaître et se côtoyer davantage. Clin d'œil à Greta Thunberg pour chercher des solutions scientifique en classe plutôt que venir dans les assemblées. Attente d'information et rappel de la place du Sénat plus dans la réflexion que dans l'émotion que l'Assemblée Nationale.

Introduction par François CHARLES Pdt de l'I.R.C.E.

Remerciement pour cette longue intervention très riche, rappel de l'intérêt des travaux de fonds du Sénat, de l'idée d'un Sénat européen, remerciement sur les mots justes du Fonds de Recherche de défense avec annonce d'un événement en région pour les PME incluant ce thème dans le sujet « vendre à l'Europe de la défense » à la suite de la première édition de 2013 et retour sur notion d'interdépendance avec l'OTAN plus qu'à côté.

rappel du positionnement de l'I.R.C.E.,

Comme vous le savez, l'Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe (I.R.C.E), organisme associatif indépendant, apolitique et généraliste, œuvre sur les politiques publiques et les dynamiques entre acteurs à travers de nombreux sujets de gouvernance et de thématiques particulières par des publications, des études, des événements, des idées et des projets généralement reconnus innovants considérant les réalités et les options mesurables, réalistes, réalisables et déterminées dans le temps.

Dans une approche constructive, à charge et à décharge, nous recherchons «ce qui est bon pour l'intérêt général européen» tout en considérant les aspirations de chacun de ses membres avec généralement l'identification des éléments communs et la considération des différences à prendre en compte à valoriser sans blâmer. Nous sommes en relation avec le monde étatique et parlementaire, l'écosystème scientifique et industriel, les ambassades et avec de nombreuses DG et agences européennes, permettant des échanges transverses, la valorisation et l'optimisation des processus.

Rappel des futurs thèmes de géopolitique,

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

Rappel des discussions précédentes avec un sénateur à Lyon sur l'impact de la géopolitique sur les réflexions locales

Une des définitions de la géopolitique du grec γη « terre » et πολιτική « politique » pourrait être l'interdépendance entre le positionnement géographique d'un Etat, de son groupe d'appartenance, de ses voisins, de son continent et prochainement de l'espace avec ses conséquences économiques, industrielles, climatiques, relationnelles, politiques, militaires, environnementales, sociales, humaines ...

Les réalités sont différentes si l'on possède de l'eau, du pétrole, des terres riches ou pauvres, des sources d'énergie, un accès ou non à la mer, si l'on est plutôt peuple des plaines ou des montagnes, si l'on possède un ou 10 voisins, si ce ou ces derniers sont de petits ou de grands pays.

Notre premier thème concernera la géopolitique du rail et son approche globale en terme de politique générale avec ses quatre piliers, de concurrence, d'impacts industriels, de signalisation, de réglementation, de corridors en lien avec les autres moyens de transport, de personnes ou marchandises transportées, de financement des infrastructures, de choix des matériels, de normalisation...

Existe-t-il une spécificité européenne ? Quand, Comment et pourquoi les pays européens ont résolu leurs différences, quel rôle facilitateur ou fédérateur de l'Union ? quelles relations avec nos voisins quand les écartements de voies ont été une des sources de conflits pour l'Ukraine, et bien entendu que penser des routes de la soie par le rail dans l'interdépendance avec la Chine , avec notamment une potentielle future prise de contrôle d'un industriel allemand par CRRC ? Quand les capacités globales existent toujours en Europe, peut-on alors se demander pourquoi certains pays sont tentés d'acheter Chinois, soit parce que le produit n'existe pas, soit parce qu'il est trop cher où soit parce qu'il s'agit justement de géopolitique ?

Devant un auditoire de qualité, d'horizons et de nationalités diverses, nous organisons régulièrement des événements avec l'intervention de personnalités politiques, institutionnelles, militaires, diplomatiques, intellectuelles ou professionnelles de haut niveau afin d'apprécier tout regard permettant une certaine prise de conscience de fonctionnement comme de développement ainsi qu'une meilleure connaissance mutuelle.

Nous avons demandé à Jean-Pierre LOUBINOX, à cette date Directeur Général Honoraire de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) de nous donner son appréciation sur ces questions et sans doute d'autres sur le thème général de "la Géopolitique du rail en Europe et dans le monde".

Intervention

Tour d'horizon des principales tendances géopolitiques, économiques et techniques à partir d'une longue expérience au service de la communauté ferroviaire.

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe

Le Think Tank des dynamiques européennes

UIC plus de 200 membres, 80 partenaires, 40 universités dans 100 pays traitant de la problématique de la communauté ferroviaire internationale, formidable observatoire des grandes tendances des courants de mobilité et des progrès technologiques du secteur avec généralement une longueur d'avance sur la perception de ce qui se prépare. Le transport et la mobilité des biens et des personnes impacte l'économie en miroir des grands échanges mais est aussi impactée par la stabilité des liens physiques et politiques qui unissent ou qui divisent. Le constat est peu encourageant avec la fragmentation géographique, instabilités politiques, désintégration des grands accords économiques et replis nationaux qui ne facilitent pas forcément les échanges. Recensement de 16 écartements différents de voies et que ce n'est qu'en 2011 que la Commission européenne a reconnu dans une STI, en terme d'interopérabilité sur les infrastructures, que le gabarit limité à 135 mm et recommandé par l'UIC depuis 1920, devenait le gabarit de référence européen. 5 types d'électrification, une dizaine de systèmes de conduite, 3 ou 4 conventions de transport et X systèmes de distributions. Les chemins de fer ont besoin d'investissements élevés et de stabilité pour des projets avec des retours financiers à long terme assez faibles.

Mais en restant optimistes, on peut rappeler que le chemin de fer a surmonté plusieurs révolutions, au 19^e siècle dont il a été acteur et vecteur avec la machine à vapeur, les structures métalliques, et l'apparition des systèmes globaux de réservation. 21^e siècle et 4^e révolution industrielle cette fois du digital qui est le nouveau défi à relever avec des cycles de temps plus courts que d'habitude.

Il existe 6 raisons et valeurs fondamentales de cette résilience de deux siècles. La capacité avec plus d'un million d'infrastructure ferroviaire qui transporte chaque année 3 000 milliards de voyageurs kilomètres et 10 000 milliards de tonnes kilomètres. La sécurité doit être l'obsession permanente. La contribution durable qui doit être de plus en plus d'actualité et à promouvoir. La recherche et l'innovation au niveau international n'est pas suffisamment reconnue. L'impact social et sociétal en terme d'aménagement du territoire, 1 train = 45 camions, etc., ou de croissance du PIB avec un développement du chemin de fer surtout pour les échanges qu'il génère. Enfin le souci du service est fondamental pour les 7 millions d'utilisateurs dans le monde.

Roosevelt a sorti aussi l'Amérique de la crise avec un plan autoroutier, le Highway Interstate plan. En 2008-09, B Obama a réalisé un développement similaire avec un nom différent. Le 21^e siècle a vu 5 changements majeurs de paradigmes : la notion même de transport a évolué vers la mobilité, et désormais même d'accessibilité. Le rail intervient en complémentarité, avec interopérabilité et intégration afin de dépasser les frontières techniques, physiques, modales, légales et même culturelles. SISICOM Sustainable Integrated international Chain of Mobility dont le chemin de fer est la colonne vertébrale. Le second changement quotidien est l'urbanisation massive qui est le phénomène majeur actuel. 2 milliards de personnes sont en train de s'urbaniser dans les 10 prochaines années. 43 villes dans le monde vont dépasser les 20 millions d'habitants avec comme effets collatéraux une augmentation de plus de 300% des taux de CO2, une congestion urbaine de 200 milliards de dollars par an d'où le boom sur les projets de transports urbain ferroviaires, les métros, RER, Light Train Transit, avec plus de 60 grands projets en cours de développement. Les stratégies d'hyper-concurrence poussées un peu par la commission européenne et la directive 91-440, relative au développement des chemins de fer communautaires, prévalaient à la complémentarité pour développer des chaînes de mobilité porte à porte avec meilleur service et meilleure productivité du système. Les coûts logistiques sont

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe

Le Think Tank des dynamiques européennes

équivalent à 18% du fret transporté alors que les autres modes de transports sont de 3 à 4%, d'où des marges de productivité à atteindre avec notamment l'apport du digital. Les gares deviennent des lieux essentiels entre l'inter et l'intra urbain. L'impact digital a trois clés : productivité, connectivité, la prédictibilité qui pourront améliorer la sécurité, la capacité et les services. La notion de vitesse dépasse celle de l'accélération du mouvement. Elle accélère le temps et la connexion des données si possible à bon escient. Le 5^e changement correspond aux nouveaux corridors dont est-ouest transsibériennes et le projet extraordinaire des routes de la soie qui touche 55% du PIB mondial avec 55 pays impactés et 75% de la population mondiale, poussé par les Chinois reprenant celui des Phéniciens il y a 2000 ans avec également les routes maritimes. Les corridors nord-sud sont capitaux pour l'équilibre du monde à travers le Caucase ou la Méditerranée puis l'Afrique, ou le corridor bi-océanique dont un président brésilien devrait parler davantage car très bon pour la planète. Les échanges Asie du Sud Est et Europe occidentale représentent par an 1000 milliards de dollars et la part de marché ferroviaire pourrait monter à 3% en gagnant du temps de transport et des stocks, reportés généralement sur l'opérateur.

Tous ces changements arrivent rapidement où la demande de mobilité va croître tous modes confondus. La demande de fret va être multipliée par 4 avec un shift nord atlantique vers Nord pacifique et une hypothèse qui reste liée avec de nouvelles routes potentielles au Nord. La croissance va être multipliée par 7 en Afrique et 5 en Asie du Sud Est. Le trafic passager va se développer de plus de 50%. D'où une croissance ferroviaire attendue de 3% par an en donnant confiance aux industriels. Croissance existe déjà en intra-urbain avec un déficit d'investissement par anticipation est d'environ 6% du PIB alors que 0,5% sont dépensés en moyenne depuis 20 ans dans le monde, dont 1% dans les pays développés et 2% au Japon qui a pris conscience du besoin très fort. Mais les programmes d'investissement sont importants avec 11 000 milliards de dollars investis dans le monde dans les moyens de transport tous modes confondus, certes moindre si l'on se rapporte au budget de l'Europe mais avec 40% dans le ferroviaire et donc une reconnaissance de l'impact d'ici 2030 surtout dans les BRICS avec nouvelles infrastructures, nouvelles signalisations, meilleure empreinte carbone.

Il convient de travailler ensemble sur 6 priorités : la finalité sociale et économique, les objectifs de développement durable, le management des interfaces entre l'intra et l'inter-urbain, la rénovation et la sécurité des infrastructures, la construction des mailons manquant dans les corridors, la gestion intelligente des actifs et des capacités grâce à l'impact digital.

S'agissant du digital, du développement durable et de la recherche : les chemins de fer doivent saisir les opportunités de la révolution digitale en s'adaptant à des cycles de réactivité plus rapides. Tous les apports du big data 100 milliards d'objets connectés en 2030, le cloud, e-learning, blockchain, quantum computing qui existe en Chine et au Canada, l'Intelligence artificielle, doivent générer dans les 15 ans à venir une croissance de GDP de 10 à 15 000 milliards de dollars avec des bénéfices dans 4 domaines : les services avec l'information en temps réel, la distribution, les paiements, les interfaces intermodales, 2^e l'optimisation de la maintenance qui, comme la médecine, va passer d'une maintenance réactive comme le soin à prédictive, et prescriptive et l'usage des drones et des capteurs en est une première illustration avec un traitement des données adapté. 3^e une meilleure gestion des capacités, aussi bien du réseau que du matériel grâce notamment à un pilotage plus intégré, flexible et standardisé, des systèmes de signalisation et de télécommunication, projet porté et coordonné par l'UIC – FRNC – qui remplacera l'actuel système du GSMR qui sera l'outil de la capacité future des

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

infrastructures. La signalisation satellitaire est déjà une réalité pour les services et des réseaux assez peu dans comme en Roumanie, Sardaigne ou Crimée avec notamment GALILEO. 4° le contrôle anticipé et réactif des risques pour la sécurité et de plus en plus la cyber sécurité qui amène à traiter la sécurité et la sûreté et notamment les risques Chimiques Biologiques Radiologiques Nucléaire (NRBC). Une intégration système est nécessaire entre les modules pour piloter les modules d'interface entre les services, les réseaux, leur exploitation et les mobiles.

Le chemin de fer est un bon élève pour l'environnement sachant que le transport contribue à environ 25% des émissions de gaz à effet de serre dont le ferroviaire à 1 à 2% en amélioration avec un engagement des opérateurs avec une diminution de 22% pour les voyageurs km et de 20% pour les tonnes km. ET dans les 10 prochaines années, les opérateurs se sont collectivement engagés dans le cadre de la COP21, à Paris, au siège de l'UIC, à diminuer de 50% leurs émissions de CO₂, à augmenter de 50% la consommation d'énergie électrique et à augmenter de 50% la part modale du fer avec le possible soutien des parlementaires. SI les chemins de fer inter et intra urbains ne représentent en voyageur km et tonnes km, que 7% du trafic global, un report modal de 10% permettrait de réduire les émissions de plus de 5%. Dès 2035, certains opérateurs s'engagent aussi à être décarbonés, notamment dans le nord de l'Europe. Dans un raisonnement par défaut, l'absence du mode ferroviaire conduirait à une augmentation globale de 15% de la consommation pétrolière et de 12 % de l'émission de gaz à effet de serre.

L'ensemble de tous les projets inter et interurbains représente une économie très nettement supérieure aux investissements correspondants avec pourtant un TRI sociale et environnemental plus du double que le simple TRI économique pour un mix transport optimisé et durable en passant de la réduction au CO₂ à la construction d'un système résilient pour atteindre les deux degrés demandés.

La recherche dans le ferroviaire est dynamique sans être très connue. L'UIC cherche à la coordonner avec certains programmes dont Shif2rail avec des contributions des institutions et des industriels opérateurs et au niveau mondial en essayant de fédérer les acteurs européens, russes, américains, chinois, coréens, japonais à travers l'International Rail Research Board. Suivre prochainement en octobre le World Congress for Rail Search.

Les principaux objectifs sont d'augmenter, voire de doubler les capacités d'infrastructure grâce à une démarche d'asset management et un mariage entre la signalisation et les télécommunication, d'augmenter la fiabilité des équipements, réduire de 50% le Life Cycle Cost, et de développer de nouveaux services connectés et intermodaux et une interdépendance entre les produits et les process.

Il existe un rapport des Nations Unies pour une stratégie gagnante consultable sur internet qui se résume en 5 axes : pas de mobilité sans infrastructure pour des voitures, des électrons, des octets ou pour des trains ; une approche de TRI social et durable peut faire mieux accepter les gros investissements que nécessite le ferroviaire ; l'innovation doit être de mieux en mieux coordonnée et décloisonnée dans une philosophie nouvelle Open Share Connect avec universités et start up, de façon nouvelle qu'historiquement en famille et avec des cycles plus rapide; et enfin l'intégration système.

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

L'importance de l'intelligence humaine doit être plus forte que tout système technique, politique et idéologique. Rappel que 2 milliards de personnes n'ont encore aucun moyen de transport ni pour aller à l'école ou à un centre de soins et vivent avec moins d'un dollar par jour, qu'un milliard n'a accès ni à l'eau ni à l'électricité où le transport peut être acteur d'échanges notamment pacifié.

Pour terminer, une citation de Victor Hugo qui disait, à la création du chemin de fer, le jour viendra où il n'y aura plus d'autre champ de bataille que celui des marchés ouvrant les routes de l'échange et celui des idées ouvrant les portes de l'intelligence.

Note poétique et personnelle : « train de vie » :

Dix mille chevaux de feu
Parfaitement domptés
Qui tirent jour et nuit
De longs serpents d'acier
Tels des dragons antiques
Naviguant dans le ciel
Sont les mythes modernes
De l'ère industrielle

Dix millions de personnes
Travaillent dans le monde
Pour faire circuler
Ces machines qui grondent
Convoyant marchandises
Transportant voyageurs
Embarqués dans ces trains
En confiance et sans peur

Dix milliards d'hommes et femmes
Et mille milliards de tonnes
Ont voyagé ainsi
Et nul ne s'en étonne
Sécurité puissance
Fiabilité confort
Vitesse repos silence
Et des sourires à bord

Depuis leur origine
Que de progrès techniques
D'aventures humaines
De débats politiques
Et tant de voies nouvelles
Pour créer un réseau
Ouvrant et bâtissant
un monde fier et nouveau

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

Prendre un train quelque part
Un billet pour partir
Aller vers nulle part
Envie de revenir
Voyage vers demain
Rêves ou cauchemars
Ces deux rails parallèles
Sont une voie d'espoir.

Rappel par FC du poème réalisé en introduction du dîner avec l'ambassadeur de Turquie où il était possible d'aborder de nombreux sujets, même sensibles. Retour sur le positionnement de la Chine et la stratégie européenne, sur l'écosystème et l'interdépendance européenne, Big Data vers le Smart data adapté au besoin, rappel des travaux sur le contrôle des passagers, du couple rail fluvial, massification du transport avec accès sur la mer, faut-il un modèle exportable ? s'agissant de l'environnement, quid de la pile à combustible ? Quid d'hyperloop avec la recherche et quid de lignes privées à l'intérieur des territoires.

Débat

Voeux baguette magique utilisable pour gagner du temps sur des projets réalistes et réalisables :

- 1) faire prendre conscience aux décideurs que le TRI social, économique et environnemental est le double du TRI financier pour ne pas parler de gouffres financiers (intéressant aussi pour les travaux sur les projets de canaux)
- 2) pouvoir régénérer la capacité humaine à exploiter des réseaux avec une transmission des savoirs et aller chercher la ressources dans des écoles et universités en leur donnant envie avec intelligence en dehors des cercles habituels.

Q : Peut-on « Suissiser » le transport et mettre les poids lourds sur les trains ?

Problématique du fret européen. Le marché du fret européen est de l'ordre de 4000 milliards de tonnes km par an, avec une part ferroviaire de 14 à 15%, érodée d'1 pourcent en 5 ans sans savoir comment cela va évoluer. La réponse serait de mettre 50% de la route sur le rail. Il manque les infrastructures car on ne peut mélanger des trains de frets plus longs et réguliers sur des lignes de banlieue. Il faut donc des corridors où l'UIC a été à l'origine avec notamment les connexions des ports nord sud. Problème de l'accès à l'infrastructure par le péage mis en place pour générer une concurrence dynamique et active et qui doit rembourser une partie de l'infrastructure qui coûte cher. La concurrence des camions on équitable sur les routes fait que le péage pour un train de fret ne peut être supérieur que de 12 à 15%. Le financement peut venir de la taxe camion comme en Suisse qui a une vraie volonté politique en la matière avec consensus social pour que la route paie pour le ferroviaire, et qui n'a pas abouti en France.

Q : Quid du positionnement des autres moyens de transport ?
(Utilisation de la planche SWOT)

R : La complémentarité modale saut aux yeux entre terre, air, mer. L'aérien fait partie des modèles de complémentarité et ce n'est pas un hasard si la plupart des grands aéroports

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

modernes ont une gare et une liaison ferroviaire. 1000 km en TGV en 3 heures est le minimum d'un saut de puce d'avion. Il existe une stratégie gagnant-gagnant en laissant le court courrier, qui perd de l'argent, pour le ferroviaire en dehors de l'aérien. La perception du temps n'est plus la même avec la course au temps utile face à la recherche de temps gagné.

Clin d'œil sur les TER redécouverts par hasard sur une distance de 300 km en 3h à moindre prix avec compartiments confortables souvent inoccupés permettant de bien travailler

Q : Sera-t-on capable de maintenir un consensus social pour que ce moyen de transport partagé en commun continue de fonctionner avec des infrastructures non forcément choisies par tous par rapport à une voiture ? Exemple des signaux d'alarme, des vols de câbles d'où vols de drones. Les acteurs nationaux ferroviaires ont-ils modifié les notions de coût de revient du kilomètre parcouru afin de rester compétitif ? Depuis les Romains, les routes ont toujours été gratuites sauf quelques péages, les constats du chemin de fer ne devraient-ils pas être vrais pour la route qui nécessite souvent peu d'éléments chiffrés pour être réalisée du fait qu'elle est gratuite.

R : Dilemme entre intérêts individuels et la prise de conscience de l'intérêt collectif. Les chemins de fer ne peuvent plus aller partout contrairement à l'époque Freycinet où tous les villages et toutes les campagnes devaient être desservis avant de connaître une certaine désertification. Le chemin de fer est une réponse capacitaire. La valeur de l'intérêt collectif mériterait d'être plus expliquée et partagée. Le chemin de fer peut aussi avoir un volet culturel. La Directive européenne 91-440 a aussi des vertus comme par exemple d'imposer aux réseaux de réaliser une séparation comptable pour identifier les coûts. Les réseaux paient le poids de dettes héritées quand le décideur étatique ne l'assume pas ou plus. Des conventions, des besoins de service existent, avec répartition des coûts et des déficits liés aux transports avec certes dans certains pays les décisions politiques qui ne sont pas forcément calculées mais avec des opérateurs qui doivent néanmoins être productifs. Les nouveaux entrants ont l'avantage de ne pas avoir un poids social hérité qui dans certains pays, coûte très cher. La réforme des retraites de la SNCF touche au problème du statut et la possibilité de développer des conditions d'emploi raisonnables moins lourdes pour la société avec aussi un développement plus rapide et réactif des Opérateurs Fret de Proximité. (voir si des études ABC/ABM ont été réalisées).

Q : Le standard UIC est-il reconnu partout ?

R : Tous les standards UIC sont utilisés dans le monde entier mais le standard de l'écartement des voies de 1435 mm qui se développe partout notamment en Chine, aux Etats-Unis et au Canada, n'est pas unique, avec d'autres référentiels comme par exemple en Russie ou au Canada. Le réseau à voie métrique de 1000 mm est encore le plus grand au monde par héritage colonial. Par contre, tout projet nouveau peut être réalisé, comme en Espagne, avec un gabarit UIC pour favoriser l'interopérabilité avec le réseau français.

Aparté :

La CE aurait accepté que les Russes réalisent une voie jusqu'à Vienne à leur gabarit (Peut-être une identité spéciale de l'Autriche qui ne fait pas partie de l'OTAN pour respecter sa parole vis-à-vis de la Russie ?)

Q : le rail pourrait-il être un facteur de paix et d'unité entre les peuples et si oui comment ?

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

R : Avec son emprise au sol le chemin de fer contribue à l'aménagement et de protection du territoire sur la défense plutôt que l'interpénétration. En terme d'aménagement, les Etats semblent se poser davantage la questions quand il s'agit du rail considérant la mobilité partagée. Dès qu'un conflit survient, les infrastructures ferroviaires sont les premières touchées. Mais pendant le conflit en Ukraine, les cheminots ont continué à travailler ensemble entre Moscou et Kiev avec certaines valeurs transverses même si les exemples anciens d'écartements différents ont été un élément de protection.

Q : Quid des trains de nuits et lignes privées ? Quid de trains avec emport de voiturettes ?

R : Les trains de nuits apparaissent et disparaissent mais ont été les vecteurs de grands corridors. L'Europe s'est créée par les grands trains de nuit. Si l'on gagne du temps et de façon confortable, reste le problème du coût qui est très élevé car les voitures sont anciennes et que la rentabilité du mètre linéaire nécessite une performance de productivité qui est moins évidente avec peu de rotations, du personnel embarqué adapté avec une convention collective proche de la restauration qui double le coût horaire qu'à terre à cause des découchés, retours, primes... Les Russes ont réalisé un train Moscou Nice et Moscou Paris d'excellente qualité sans problème social en se détachant des aspects sociaux français et européens. L'équation économique est limite risquée. Les Autrichiens font également des trains de nuit comme certainement d'autres pays en service périodique et non régulier. La compagnie italienne Thello qui fait des trains de nuit entre Venise, Milan et Paris, est totalement déficitaire. (Pourquoi pas de train de luxe ? avec modèles économiques particuliers non pas sur la différenciation par les prix mais par la qualité ?)

S'agissant des lignes privées, l'aspect du financement pour avoir des reins assez solides pour développer et entretenir les infrastructures avec expériences PRO, PLM autour des grandes gares de Paris et la création de la SNCF en 1936 était politique. Le financement actuel nécessite des capacités d'investissement au-delà de ce que les Etats peuvent faire d'où la démarche du PPP notamment sur Paris-Bordeaux avec une convention sur x années. Par ailleurs, l'exemple anglais et la privatisation de la maintenance s'est terminé par un accident très mortel avec une renationalisation ensuite de Valtrack. La maintenance inclut une gestion prescriptive (prédictive), une supervision, une capacité de le faire sur des plages ne gênant pas le trafic et une gestion coordonnée avec des standards de sécurité fondamentaux et les risques liés en cas de non-respect. (Peut-être doit on ramener cela à la notion de service public mais qui doit être tout aussi efficace techniquement et contractuellement que le privé)

Q : Où en est l'Europe après le refus Siemens Alstom, le rachat de Vostock par la Chine, pourquoi pas un Buy European Act ?

Les avantages collatéraux peuvent concourir à accepter un projet mais ne peuvent devenir une finalité. Une ligne a été cassée aux Etats-Unis car avait une finalité plus immobilière. S'agissant de la stratégie industrielle à adopter, on peut regarder le succès d'Airbus et essayer de rassembler les quelques grands industriels mais le monde industriel ferroviaire Alstom, Siemens, Caf, Bombardier, ni structurés ni défendus de la même façon et non forcément sur les mêmes produits. Siemens fait tout et est défendu par le gouvernement allemand sur l'export. Alstom a aussi des intérêts en Allemagne. Siemens a signé le mois suivant un accord avec CRRC donc en préparation, et semble avoir été moins meurtri. (Cet accompagnement étatique allemand est vrai dans les autres secteurs et fait une vraie différence avec la France. Pourquoi ne pas travailler en

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris - 29 rue de Villiers – 75017 PARIS

Adresse de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe

Le Think Tank des dynamiques européennes

imbrication de savoir-faire et savoir être pour être plus fort à l'export ? On peut aussi de demander pourquoi le gouvernement allemand n'a pas fait immédiatement appel mais on peut se rappeler que les Allemands ne veulent pas de fermeture des frontières pour éviter la réapparition de grands conglomérats). Ensuite viennent les règles de l'OMC avec acceptation. Les opérateurs japonais font partie de la communauté industrielle européenne (avec rachat d'une entreprise italienne très bien accueilli) en oubliant que le Japon empêche même encore plus que la Chine la pénétration de son marché (On peut de demander s'il faut finalement avoir peur industriellement de la Chine ou non devant cet état de fait mais la façon dont a opéré le Japon puis désormais la Chine en Europe peut orienter les Européens sur leurs forces motrices). L'enjeu est peut-être aussi de se marier avec un marché à grande capacité comme en Chine mais aussi pour rénover nos systèmes vieillissant en Europe. L'OMC pourrait assouplir certaines règles de réciprocité (voire pourrait être revue pour des adaptations plus mesurables réalistes et réalisables, notamment sur également les contreparties). Siemens semble gagner de l'argent sur la signalisation, cœur du système.

Intervention de notre partenaire Cristallerie de St Louis

Conclusion et programme.