



Les cahiers de l'Académie Synopia

COHÉSION & TRANSITIONS ÉCONOMIQUES

Enseignements et propositions de
l'Académie Synopia - Hauts-de-France 2022

- Cahier n°4 -

Transition et mobilité :
**« Comment les nouvelles formes de mobilités peuvent-elles
favoriser la cohésion des territoires ? »**

Mai 2023





L'Académie Synopia - Hauts-de-France #3 mardi 22 novembre 2022, à Lille

Pour sa troisième édition en Hauts-de-France, Synopia et ses partenaires fondateurs la Région Hauts-de-France et Entreprises et Cités, ont choisi le thème suivant :

« Comment les transitions économiques fabriquent-elles de la cohésion ? »

Cet événement a mobilisé les mondes de l'entreprise, des collectivités, des institutions, des universités et grandes écoles, des armées, et des associations.

- **La promesse de l'Académie Synopia : « Résoudre ensemble les défis de la cohésion »**
- **Les fondamentaux de l'Académie Synopia**
 - La recherche et la production de solutions.
 - L'intelligence collective et le partage des bonnes pratiques.
 - L'inspiration et la prise de recul.
 - Le croisement des mondes privé, public, académique et associatif.
 - L'intergénérationnel.
 - La volonté d'interpeller.
- **7 tables rondes ont exploré la thématique de l'Académie Synopia-Hauts-de-France 2022.**
Elles font l'objet des Cahiers de l'Académie.

SOMMAIRE DU CAHIER N°4

Table ronde n°4

Transitions et mobilité : Comment les nouvelles formes de mobilités peuvent-elles favoriser la cohésion des territoires ?

- 1. Synthèse des enseignements de la table ronde**
- 2. Luciano BIONDO, Directeur général, Renault ElectricCity**
- 3. Thierry PAGÈS, Directeur régional Hauts-de-France Nord-Pas de Calais, ENEDIS**
- 4. Muriel SIGNOURET, Directrice déléguée aux Territoires, aux Relations institutionnelles et à l'international, SNCF**
- 5. Stéphane TORREZ, Président, Pôle de compétitivité et I-Trans - IRT Railenium**
- 6. L'Académie Synopia - Hauts-de-France 2022**
- 7. Les partenaires de l'Académie Synopia**

1. SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS DE LA TABLE RONDE

CONSTATS

- Le secteur des transports en France est le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. Il représente 30 % des émissions en France, soit le poste le plus important avant le logement et les industries. Mais le ferroviaire ne représente que 0,3 % de ces émissions. Or, en France, seulement 10 % des déplacements sont effectués en train.
- Le réseau ferroviaire français est un des plus grands d'Europe avec 29 000 kilomètres de voies, mais également un des plus vétustes, avec 30 ans de moyenne d'âge pour les voies et la signalisation. Il faut donc trouver de nouveaux financements.
- La région Hauts-de-France est la première région d'Europe du ferroviaire : 43 % de la production nationale ferroviaire est implanté dans la Région.
- Le modèle des constructeurs de voitures se transforme petit à petit pour s'adapter aux enjeux de transition des mobilités : ils ne sont plus uniquement des vendeurs de véhicules, mais aussi des vendeurs de solutions de mobilité (véhicules hybrides, électriques, etc.).

ENJEUX

- La transition vers des mobilités plus durables est parfois inégale entre les centres urbains et ruraux : c'est notamment le cas des véhicules électriques qui ont d'abord été conçus pour un usage urbain. Or, 70 % du parc automobile se situe aujourd'hui en dehors des villes. Il y a donc un enjeu d'adaptation des mobilités à tous les territoires.
- Concernant le ferroviaire, l'enjeu aujourd'hui n'est plus la grande vitesse (TGV) mais le désenclavement de certains territoires, ainsi que la revalorisation des trains du quotidien, faisant liaison avec les métropoles.
- La Commission européenne affirme une volonté de doubler la part de marchandises transitant par le train. En France, l'objectif est de passer de 9 % à 18 % du transit de marchandises par voie ferroviaire. En doublant la part du fret ferroviaire dans la décennie à venir, cela représenterait 8 millions de tonnes de CO2 économisées.

MÉTHODE

- Pour accompagner les transitions, il faut augmenter la part du ferroviaire dans le transit. Mais pour cela, il faut penser un nouveau maillage territorial, un réseau de qualité, assurer une régularité des trains, etc.
- Depuis 5 ans, l'État a signé avec les régions et les collectivités, des Contrats de Plan État-Région (CPER) qui permettent des travaux sur le réseau ferré pour rouvrir les lignes de desserte fine des territoires. Mais l'État n'est pas le seul acteur concerné. Les régions et les métropoles doivent aussi contribuer au financement, notamment pour les lignes de RER métropolitains qui les concernent directement. C'est un effort collectif qui doit être partagé.
- Il faut aussi renforcer l'intermodalité et la complémentarité entre les mobilités. Car tous les territoires ne pourront pas être desservis de manière égale par le train, même si, en France, 90 % de la population habite à moins de 10 kilomètres d'une gare. L'intermodalité, c'est également la mer, le fluvial, les piétons, les mobilités douces, etc.
- L'intermodalité implique de repenser la ville, son fonctionnement et ses équipements pour éviter à tout prix les inégalités de mobilité.



2. LUCIANO BIONDO, DIRECTEUR GÉNÉRAL, RENAULT ELECTRICITY

Geneviève Goëtzinger (GG) : La France a été pionnière en matière de voitures électriques avec la Renault ZOE en 2012. Aujourd'hui, elle est devancée par Tesla et Volkswagen. Peut-on expliquer ce changement ?

Luciano Biondo (LB) : La perception de ce dépassement est une question de lecture. Renault représente 1 milliard de kilomètres en véhicules électriques, et conserve une vision de **démocratisation de la voiture électrique**.

L'objectif de la ZOE était d'accumuler de l'expérience sur la qualité de la voiture, son modèle de fonctionnement. Grâce à cette expérience, on pense maintenant plus grand, avec l'ambition de produire 500 000 voitures électriques dans les Hauts-de-France en 2025. C'est un vrai projet à très court terme. Nous développons donc la Renault 5, avec la volonté d'en faire un produit avec un prix identique à une voiture hybride. Pour parler chiffres, une ZOE représente environ 32 000 euros à l'achat ; une hybride, elle, est autour de 25 000 euros. La Renault 5 électrique sera au même prix.

GG : Néanmoins, le prix à l'achat est tel que le client ne réfléchit pas forcément au coût au kilomètre. Comment faites-vous cet exercice de pédagogie ? Cela ne va-t-il pas également créer de la fracture sociale avec des coûts plus élevés ?

LB : La voiture électrique apporte au consommateur une nouvelle manière de calculer le coût de sa voiture. Le prix d'achat compte, bien évidemment, mais également le prix à l'usage. Avec l'augmentation des prix de l'essence, ce coût d'utilisation est à prendre en compte. Aujourd'hui, avec une voiture conventionnelle qui consomme 4 litres aux 100 kilomètres, le coût à l'usage revient à 8 € pour 100 kilomètres parcourus. Une Renault Mégane électrique, dont le prix d'achat est relativement identique aux voitures conventionnelles, revient, elle, à 2,5 € pour 100 km parcourus. La différence est non négligeable. C'est le travail du réseau Renault. L'achat d'une Mégane comprend également la station de recharge livrée au domicile. **Notre modèle s'est transformé, passant de constructeur et vendeur de voitures, à vendeur de mobilité, de solutions de mobilité.** Avec les transitions en cours, nous avons donc changé de modèle.

Par ailleurs, la voiture électrique peut avoir une durée de vie deux fois supérieure à un produit thermique. Son amortissement n'est également pas le même, avec des loyers qui vont changer avec le temps. Avec notre entreprise de recyclage de la voiture, nous allons pouvoir offrir une voiture électrique remise à neuf, qui va apporter toutes les fonctionnalités. Je crois que la voiture électrique peut être accessible, surtout avec l'augmentation des prix de l'essence.

GG : Comment voyez-vous l'usage de la voiture demain ? Est-ce la fin des citadines ?

LB : La voiture ZOE a été conçue pour un usage urbain. Or, 70 % du parc automobile est aujourd'hui en dehors des villes. Ce sont les consommateurs qui habitent dans ces zones pavillonnaires ou en zone rurale qui nous informent des changements de consommation. Est-ce que l'autopartage est une solution ? Est-ce que d'autres solutions de mobilité sont envisageables ? Tout cela vient du consommateur. Notre travail est d'offrir toutes les possibilités au consommateur.

Nous **présentons des solutions de mobilité**. Nous aurions préféré avoir plus de temps pour changer notre modèle, la contrainte politique nous pousse néanmoins à aller plus vite, à atteindre plus rapidement les objectifs donnés. La marque Renault a ainsi l'ambition d'être 100 % électrique en 2030.

GG : Dans le même esprit, au 1^{er} janvier 2023, les véhicules diesel immatriculés avant le premier janvier 2011 ne pourront plus pénétrer a priori dans les grandes villes. La préoccupation environnementale est claire, évidente. En revanche, n'est-ce pas une forme de discrimination envers certaines populations ?

LB : Le modèle de la transition verte n'aime pas les voitures, du moins telles qu'elles existent aujourd'hui. Dans le groupe Renault, on s'est donné les moyens d'atteindre cette ambition, et de le faire de manière intelligente, et surtout cohérente. La première chose, c'est que nous avons construit ce pôle d'électricité dans le Nord, qui sera neutre en émission carbone à partir de 2025. Nous appliquons les lois. Nous disposons des usines de Douai et de Maubeuge. En 2025, ces usines seront neutres en CO2. Elles vont fabriquer des voitures électriques abordables (la Renault 4 ou la Renault 5). C'est pour cela que nous voulons démocratiser la voiture électrique.

GG : Et comment voyez-vous la solution à la question des derniers kilomètres, la distance entre la gare et le domicile, ou le lieu de travail ?

LB : Les solutions reposent sur **le catalogue des mobilités à disposition, mais aussi sur la présentation des avantages de chacune des formes de mobilité**. Nous avons encore beaucoup d'histoires à expliquer à nos consommateurs pour changer le mode de fonctionnement. Le vrai enjeu pour le train, la voiture, le vélo, etc. c'est d'arriver à expliquer les différences et les avantages. Il faut démontrer que cela marche, que c'est bon pour l'environnement, bien pour l'économie, et également pour la cohésion du territoire.

GG : La voiture a-t-elle encore un avenir ?

LB : La voiture électrique en France, c'est une question de survie pour l'industrie automobile. Si on n'est pas capable de faire marcher la voiture électrique en France, dans 20 ans, il n'y aura plus d'industrie automobile française. Reste que la voiture est également un achat passion ou de valorisation sociale, ce qui temporise le calendrier.

Mais l'important est de transformer les modèles. L'industrie ferroviaire et l'industrie automobile ont encore de l'avenir, à condition qu'elles intègrent ces nouvelles exigences, que ce soient celles de la loi, ou celles du consommateur. En 2025, notre objectif est d'avoir des sites capables de produire un demi-million de voitures tout en respectant la neutralité carbone. Pour ce faire, nous construisons un écosystème. Par exemple, les projets de Renault ElectricCity représentent 3 000 emplois nouveaux entre 2022 et 2025. **C'est cette innovation, cette force de proposition et cette volonté de changement qui nous font dire qu'il y a encore beaucoup de bons jours à vivre dans notre métier et dans notre environnement.**

3. THIERRY PAGÈS

DIRECTEUR RÉGIONAL NORD-PAS DE CALAIS – HAUTS-DE-FRANCE, ENEDIS

Geneviève Goëtzinger (GG) : La transition verte passe par un nouveau besoin en énergie, par exemple avec l'augmentation des voitures électriques en circulation. Dans cet esprit, la loi pour janvier 2030 impose des recharges rapides de voitures. Pensez-vous que l'on soit capable de répondre à ces nouvelles demandes en énergie ?

Thierry Pagès (TP) : Oui. Enedis s'est organisée pour répondre aux enjeux de développement de la mobilité électrique. Enedis raccorde les infrastructures de recharge au réseau public de distribution :

- Les infrastructures positionnées sur l'espace public. Le ratio communément admis est de 10 véhicules électriques, hybrides rechargeables par points de charge. En Hauts-de-France, nous sommes à 11,4 véhicules électriques, hybrides rechargeables par point de charge sur espace public. Avec les autorités organisatrices de la mobilité, Enedis est en train de co-construire ces schémas directeurs d'infrastructures de recharge sur espace public.
- Les infrastructures dans le Collectif neuf ou existant. Elles représentent un enjeu majeur. Cela concerne plus de 230 000 copropriétés. Deux options sont possibles : construction de l'infrastructure de recharge par des opérateurs privés et raccordement de l'infrastructure au réseau public de distribution, ou bien construction par Enedis du « réseau électrique auto », avec la possibilité pour chaque client de bénéficier d'une borne et d'un compteur Linky raccordé directement au réseau public de distribution.
- Les infrastructures de recharge rapide sur les grands axes autoroutiers, mais aussi celles que l'on trouve de plus en plus souvent dans les grands centres commerciaux, avec des puissances de recharge pouvant aller jusqu'à 350 kW.

Enedis est donc au rendez-vous du développement de la mobilité électrique en rendant possible le raccordement au réseau public des infrastructures de recharge et en adaptant le réseau aux nouveaux enjeux de la transition énergétique.

GG : Que représente la charge de ce besoin d'équipement des logements collectifs ?

TP : Comme indiqué, deux options sont possibles pour la construction de l'infrastructure dans le collectif neuf ou existant :

- Construction de l'infrastructure de recharge par des opérateurs privés et raccordement au réseau public de distribution. Près de 90 % des solutions sont construites actuellement par 2 opérateurs ZEPLUG et Watt. Les solutions de financement de l'infrastructure sont vues entre les opérateurs et la copropriété et/ou le bailleur.
- Construction par Enedis du « réseau électrique auto ». Cette solution proposée par Enedis est préfinancée par Enedis, avec la possibilité pour chaque client qui souhaite se raccorder au « réseau électrique auto » de bénéficier d'une borne et d'un compteur Linky raccordé directement au réseau public de distribution. Le coût du raccordement au réseau est facturé directement par Enedis au client.

GG : C'est une question plus politique et philosophique, on a l'impression qu'il y a une espèce de plaquage de demain sur l'existant d'aujourd'hui, avec, comme exemple, le besoin de bornes de charge en ville parce que les voitures existent. Est-ce qu'en attaquant le sujet par ce prisme unique, on ne passe pas à côté d'une opportunité de repenser la ville ?

TP : Cette question est au cœur de la cohésion sociale et territoriale. **Ces dernières années, le mouvement des Gilets Jaunes a mis en évidence une rupture d'égalité entre les territoires.** Derrière cette fracture, **il y a des inégalités de mobilité.** Si la crise sanitaire que nous avons vécue a remis au cœur du débat l'aménagement du territoire, elle a aussi permis de mieux entendre ces populations rurales qui sont amenées à prendre leur voiture chaque jour, à prendre le train, à passer des heures dans les transports. **Cette crise sanitaire a permis de le rendre visible, de remettre au cœur du débat le type de mobilité que nous souhaitons.** Le politique s'est emparé de cette question. On le voit à travers la loi d'orientation sur les mobilités. C'était quelque chose de relativement invisible, qui n'était pas forcément une grande préoccupation par le passé. Aujourd'hui, c'est devenu une préoccupation, et un coup d'accélérateur a été mis dans le développement de la mobilité douce.

Intégrant les dernières crises, intégrant le développement du très haut débit et des formes plus flexibles de travail, **il n'y a jamais eu autant d'opportunités pour repenser l'aménagement du territoire.** La réflexion sur les mobilités de demain, c'est aussi l'occasion de repenser clairement ce que l'on veut faire de la ville. **C'est repenser le vivre et travailler ensemble.** C'est réorganiser le territoire dans une période où les inégalités n'ont jamais été aussi marquées et visibles, et **où il est essentiel de questionner les complémentarités entre monde urbain et monde rural.**

GG : Comment vous voyez demain la complémentarité entre le rail et la route ?

TP : Elle sera réelle. **Le train est l'un des moyens les plus décarbonés,** tout comme, dans le futur, le sera **la voiture électrique.**

La production électrique en France est aujourd'hui à 97 % décarbonée (Nucléaire, Hydraulique, Énergies Renouvelables). C'est une chance. Cela permet d'affirmer que l'avenir des mobilités passe par le véhicule électrique et par le rail. Et pour le transport lourd, il passera très probablement par l'hydrogène vert, produit à base d'électricité décarbonée.

GG : Grâce aux bornes de recharge rapide, la voiture a-t-elle encore un avenir devant elle ?

TP : 17 millions de véhicules électriques en 2035, c'est le scénario partagé avec les pouvoirs publics. La mobilité électrique a clairement un avenir.

L'infrastructure ne s'appuiera pas uniquement sur des bornes de recharges rapides. La majorité de la recharge se fait d'ailleurs à domicile, sur des bornes de faible puissance 3 kW à 7 kW. De même que la mobilité décarbonée ne se résume pas uniquement au véhicule électrique. Enedis, par le réseau public de distribution, permet aujourd'hui d'intégrer différents types de mobilité douce : véhicule, trottinettes, fluvial, etc.

A l'horizon 2040, pour être au rendez-vous de la décarbonation du transport, **Enedis va investir 96 milliards d'euros dans le réseau électrique,** dont 53 milliards dédiés à la transition écologique, incluant le raccordement des infrastructures de recharge.



4. MURIEL SIGNOURET

**DIRECTRICE DÉLÉGUÉE À LA STRATÉGIE TERRITORIALE,
AUX RELATIONS INSTITUTIONNELLES ET À L'INTERNATIONAL, SNCF
DIRECTRICE DE CABINET DU PDG, GROUPE SNCF**

Geneviève Goëtzinger (GG) : La prise de conscience des enjeux climatiques est une incitation forte à prendre le train, mais seulement 10 % des déplacements en France sont effectués en train. Comment l'expliquez-vous ?

Muriel Signouret (MS) : Le train est l'un des modes de transports le plus durable et le plus décarboné actuellement disponible. Le secteur des transports en France est le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. Il représente 30 % des émissions en France, supérieur aux secteurs du logement et des industries. Le **ferroviaire ne représente qu'une infime partie de ces émissions - 0,3 % !** Le paradoxe est que, malgré ces très bons résultats, seulement 10 % des déplacements en moyenne sont effectués en train, transport de voyageurs ou de marchandises confondus.

Pour lutter contre le changement climatique, il faut inverser cette tendance et augmenter la part du ferroviaire dans le transit. Il ne s'agit pas d'abandonner la voiture, ni les autres modes de transport. Il faudra continuer à prendre l'avion par exemple, pour rejoindre New York. Mais il faudrait réfléchir aux modalités pour **diminuer la part des transports routiers en faveur du train**. Par exemple, **doubler la part du train en prenant 10 points à la route pourrait permettre d'atteindre des objectifs très ambitieux** en matière de transition écologique.

GG : Un des enjeux majeurs des transports et de la pollution réside dans la question des métropoles. Le RER métropolitain est-il une forme de réponse ?

MS : Depuis les 40 dernières années, le ferroviaire a été marqué par le TGV. Aujourd'hui, la focale a changé, malgré quelques territoires encore non desservis par le TGV, comme le Sud-Ouest. L'enjeu n'est plus la grande vitesse, mais le **désenclavement de certains territoires**, ainsi que la revalorisation des trains du quotidien, faisant liaison avec les métropoles. À la SNCF, on parle de RER métropolitains, qui pourraient bénéficier à 32 millions de Français. Cela pourrait également répondre en partie au problème de l'asphyxie des métropoles, des bouchons et de la pollution. Mais pour avoir un RER métropolitain qui fonctionne avec une qualité de service au niveau des attentes des Français, cela **implique un nouveau maillage territorial**, un réseau de qualité. Par exemple, construire de nouveaux rails de qualité, assurer un train tous les quarts d'heure, etc.

GG : La SNCF affiche également un nouvel intérêt pour les dessertes fines des territoires et pour les trains de nuit. Cela représente-il un nouveau maillage du territoire ?

MS : La SNCF ne redécouvre pas ces lignes de dessertes fines sur le territoire : elles existaient. Elles redeviennent simplement d'actualité. Tout d'abord parce que **le train revient sur le devant de la scène grâce à une prise de conscience écologique et un nouvel engouement populaire**. Dans le débat écologique et dans le débat concernant les modes de transports durables que les usagers (notamment les jeunes) veulent adopter, le train arrive en tête. Il y a un regain d'intérêt évident. De plus, les territoires enclavés désirent également être desservis par le mode ferroviaire. Il y a peu de temps, un choix avait été fait, celui du réseau structurant et/ou à grande vitesse. C'est un maillage qui permettait d'orienter des financements publics. Cependant, des territoires et des usagers se voient exclus de ce

réseau structurant. Depuis 5 ans, l'État a signé avec les régions des Contrats de Plan État-Région (CPER) qui remettent au centre le financement du réseau ferré secondaire pour rouvrir les lignes de desserte fine des territoires. Quant aux trains de nuit, ils sont nés d'une volonté politique. Malgré un manque d'investissement dans le matériel (trains couchette, etc.), la réouverture des lignes de nuit a rencontré un réel engouement de la part des usagers.

Pour autant, **un maillage renforcé du territoire ne signifie pas une desserte ferroviaire pour l'ensemble des localités. Ce « nouveau » maillage concerne surtout les grandes métropoles et réseaux urbains.** Pour les localités en périphérie, les solutions telles que la voiture électrique sont à la fois plus pertinentes et efficaces. Il faut alors **renforcer l'intermodalité**, la complémentarité entre les mobilités. En France, 90 % de la population habite à moins de 10 kilomètres d'une gare. C'est trop pour des trajets à pied, d'où la nécessaire complémentarité des modes (vélo ou voiture) pour les derniers kilomètres.

GG : Et qu'en est-il du fret ? Le train est-il encore pertinent pour le transport de marchandises ?

MS : Là encore, il y a une prise de conscience collective de la **nécessité de remettre les marchandises sur les rails.** Cette prise de conscience s'est faite au niveau européen, avec le Pacte vert de la Commission européenne. Elle y affirme une **volonté de doubler la part de marchandises transitant par le train. En France, l'objectif est de passer de 9 % à 18 % du transport de marchandises.**

La crise Covid a démontré par ailleurs l'intérêt d'avoir un fret ferroviaire en état de fonctionnement, notamment pour le transport de marchandises de première nécessité. En ce sens, l'Assemblée nationale a voté, dans la loi Climat et Résilience, une stratégie nationale pour le fret ferroviaire. Elle vise à doubler la part du fret ferroviaire dans la décennie à venir, ce qui représenterait 8 millions de tonnes de CO2 économisées.

GG : Qu'est-ce qu'un train innovant selon vous ?

MS : C'est avant tout un train durable, un train recyclable. C'est pourquoi la SNCF travaille en partenariat avec ALSTOM pour un projet de train du futur à 97 % recyclable. Des programmes sont également consacrés à la sobriété énergétique des trains, bien que les chiffres soient déjà en faveur du train dans ce domaine.

Les trains innovants sont surtout des opportunités pour les dessertes fines du territoire, qui sont également des lignes moins circulées, en permettant une meilleure rentabilité. Un des projets en réflexion est par exemple une navette qui serait capable de circuler à la fois sur le rail et la route afin de relier les localités les plus excentrées.

GG : Cette politique nécessite un maillage très important du territoire, des investissements. Pour ces financements, doit-on se tourner vers l'État, vers le privé ?

MS : Le réseau ferroviaire français est l'un des plus grands d'Europe avec 29 000 kilomètres de voies, mais également l'un des plus vétustes, avec 30 ans de moyenne d'âge pour les voies et la signalisation. Il faut de nouveaux financements. Le réseau ferroviaire national appartient au patrimoine de l'État. **Il faudrait donc que l'État investisse dans son patrimoine national.** S'il existe déjà des financements, ceux-ci sont encore insuffisants pour compenser l'ancienneté du réseau. Cependant, la SNCF, la partie des activités commerciales, investit également dans le réseau. 60 % des bénéfices de SNCF voyageurs, ou de Geodis sont orientés vers le soutien au réseau ferroviaire français.

Dans le développement de nouvelles voies ferrées, **l'État n'est pas le seul concerné. Les Régions comme les Métropoles devraient contribuer au financement,** notamment pour les lignes de RER métropolitains qui les concernent directement. **L'usager quant à lui est également impliqué,** avec la hausse du prix des billets, même si cette hausse pour le moment est en dessous du niveau de l'inflation. Il paye le coût de la mobilité décarbonée. La SNCF pourra également y contribuer. Cette mobilité est au carrefour de la cohésion des territoires, de la cohésion sociale, du dynamisme économique. **C'est un effort collectif qui doit être partagé.**



5. STÉPHANE TORREZ

PRÉSIDENT, PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ I-TRANS ET IRT RAIENIUM

Geneviève Goëtzinger (GG) : Quel est votre avis sur la place du ferroviaire en France ?

Stéphane Torrez (ST) : **Le ferroviaire a été délaissé au profit des autoroutes.** Il n'y a que très peu d'autoroutes ferroviaires aujourd'hui. Et le politique n'est pas le seul responsable de cette orientation

Par ailleurs, le réseau ferroviaire n'est pas un concept simple : c'est un ensemble, constitué d'un réseau de voies ferrées et du matériel roulant qui voyage dessus. Le tout est géré dans un système, avec des voyageurs et du fret qui transitent, et de la maintenance qu'il faut assurer, notamment la nuit. Dans cet ensemble, les voies de fret – également utilisés pour le trafic voyageurs – se détériorent rapidement, essentiellement en raison du poids des trains de marchandises qui y circulent, sans oublier les aiguillages, extrêmement fragiles, essentiels à l'architecture d'ensemble. Lorsque les problèmes apparaissent, les politiques cherchent en priorité à trouver une solution pour les lignes voyageurs. Et dans le cadre des budgets contraints actuels, le développement et la mise en valeur du réseau subit mécaniquement du retard.

De plus, le ferroviaire présente une spécificité particulière : c'est un espace à la fois international et local. Le grand débat européen actuel, où des financements importants ont été émis, est **l'interopérabilité** pour permettre à un même train de circuler d'un pays à l'autre qui ont aujourd'hui encore une tension électrique ou un écartement de voies différents.

GG : Un système mondial du train n'est donc pas pour demain ?

ST : On ne conçoit pas encore des trains qui ont pour vocation de circuler partout dans le monde. Les concepteurs se basent sur des briques technologiques connues, adaptées aux circonstances (réseau, tension, voies, etc.) et à la signalisation. Et si cela permet aujourd'hui d'aller plus vite dans la conception d'un nouveau train, ces ensembles préconçus portent le plus souvent les spécificités de chaque réseau local, ce qui ne facilite pas l'interopérabilité.

GG : Quels sont les marqueurs de l'innovation dans le ferroviaire ?

ST : **Le grand défi est de mettre le plus de trains possibles sur la voie.** Toutes les innovations y concurrent. Pour cela, il va falloir augmenter le besoin en énergie, et les capacités logistiques et de maintenance... tout en respectant les différentes réglementations.

Dans l'innovation ferroviaire, l'accent est mis sur des projets de trains légers, plus adaptés, frugaux en énergie, plus confortables, et plus rapides. **L'autre enjeu est de rendre les trains durables, le plus vert possible, et également organiser la longue et coûteuse déconstruction des anciennes voitures qui contiennent des produits nocifs.**

GG : Et il y a assez de trains ? La France peut-elle encore s'imposer dans le milieu ferroviaire ?

ST : **Oui, la France restera un acteur significatif.** Il n'y a pas de réels problèmes avec le matériel roulant, ce n'est pas la part des dépenses la plus importante dans le système. A noter que la région Hauts-de-France est la première région d'Europe en termes de ferroviaire : **43 % de la production nationale ferroviaire se trouvent implanté dans la Région**, qui accueille également des centres de recherche comme *Railenium*, une fondation publique-privée se concentrant sur l'innovation ferroviaire.

GG : Et comment voyez-vous la solution à la question des derniers kilomètres, la distance entre la gare et le domicile/travail ?

ST : La solution passe par **l'intermodalité**, en prenant en compte toutes les formes de transport, le fluvial, celui maritime, les mobilités douces, telles que les trottinettes électriques par exemple. Cette intermodalité exigera des nouvelles réglementations et de **repenser les villes et les mentalités**. Ce qui va nécessiter une volonté réelle de changement en étroite liaison avec les usagers.

GG : Quelle est la position des élus sur le maillage des mobilités ?

ST : La plupart des élus veulent avoir une ligne ferroviaire proche de leur circonscription, voire sur le territoire. Mais cette demande n'est pas faisable. Le train fonctionne dans une logique de réseau et non de lignes individuelles. Et ce réseau ferré représente de forts investissements, de lourdes infrastructures, et implique de plus une certaine artificialisation des sols, contraire aux objectifs de développement durable.

Il faut donc **remettre en avant le concept de mobilité, et la diversité de ses champs d'application**. Le train n'est pas le seul moyen de transport durable, d'autres options sont à envisager sur les courtes distances.

6. L'ACADÉMIE SYNOPIA - HAUTS-DE-FRANCE 2022

Les enjeux de cohésion sont depuis longtemps au cœur des préoccupations de Synopia, ils ont donné lieu à de nombreuses productions de fonds et à l'organisation de trois colloques. C'est dans cette dynamique qu'est né le projet de L'Académie Synopia. Lancé en 2019, ce projet repose sur le partage d'une conviction commune : les décideurs et tous ceux qui ont en charge des équipes ou des populations, sont confrontés dans leurs organisations (entreprises, collectivités, administrations, associations, monde de l'éducation) à des enjeux de cohésion complexes auxquels il est souvent difficile d'apporter seul des solutions.

Afin de fournir des réponses concrètes à ces problématiques, l'Académie Synopia a imaginé un mode de fonctionnement original, visant à résoudre de façon collégiale et décloisonnée les défis de la cohésion au sein de nos organisations et de nos sociétés fracturées. Son objectif : proposer des solutions concrètes et utiles aux décideurs publics et privés. En 2020, la première Académie Synopia - Hauts-de-France était consacrée au thème « Cohésion & Travail » ; puis, en 2021, à celui de « Cohésion et Territoires ». En 2022, l'Académie Synopia Hauts-de-France s'est intéressée aux enjeux de « Transitions économiques et de Cohésion » avec une question centrale :

« Comment les transitions économiques fabriquent-elles de la cohésion ? »

En effet, depuis 50 ans, nous sommes confrontés à une vague de transitions économiques qui bousculent nos manières d'être, de penser et d'agir, et qui ont un impact sur notre société et sa cohésion d'ensemble. Ces impacts, positifs ou négatifs, sont trop peu évalués, et les conséquences des transitions accélérées que nous vivons méritent d'être identifiées et traitées. Si la dynamique d'ensemble laisse penser que ce développement est souvent mal maîtrisé ou peu régulé, de nombreux acteurs s'engagent à donner du sens à cette dynamique, pour que le progrès reste une source d'espoir collectif et d'épanouissement individuel. Tel était l'enjeu de la 3^{ème} édition de l'Académie Synopia - Hauts-de-France.

Cette question est d'autant plus pertinente dans le contexte actuel où tout bouge en même temps, dans tous les domaines et très rapidement : d'un côté, la planète dont le climat évolue de façon inquiétante et, de l'autre, le développement exponentiel des connaissances technologiques et scientifiques (numérique, intelligence artificielle), et des activités humaines sous toutes leurs formes (économie, industrie, énergie, finance, etc.). Le 22 novembre 2022, les partenaires de l'Académie Synopia - Hauts-de-France et les intervenants présents ont mis à profit leurs réflexions, leurs travaux et leur expérience afin de résoudre ensemble les défis de la cohésion posés par les transitions économiques.

Fruit de dizaines d'interviews réalisées auprès de l'ensemble de nos partenaires (publics, privés, institutionnels, associatifs et académiques), et des ateliers d'intelligence collective organisés en amont, l'Académie Synopia - Hauts-de-France s'est articulée autour de six tables rondes et l'intervention de plusieurs grands témoins.

L'évènement était animé par :

- **Geneviève Goëtzinger** (Présidente, Agence ImaGGe)
- **Sébastien Duprez** (Directeur de l'engagement sociétal, Entreprises et Cités)
- **Carl Pitchford** (Enseignant-Chercheur, Directeur Pédagogique, Université Catholique de Lille)

La coordination générale était assurée par :

- **Laura Schaub** (Directrice de projets, Synopia).

La mise en œuvre de l'Académie Synopia - Hauts-de-France est confiée à Synopia Opérations SAS, une filiale à 100 % de Synopia.

Les intervenants de l'Académie Synopia - Hauts-de-France en 2022



Alexandre Malafaye
Président
Synopia



Carine Jupin
Directeur régional
Banque de France
Hauts-de-France



Christophe Harrigan
Directeur général
La Mutuelle Générale



Xavier Bertrand
Président
de la Région
Hauts-de-France



Geneviève Götzinger
Journaliste
Académie Synopia,
Présidente ImaGGe



Mathias Poise
Directeur régional
EDF Hauts-de-France



Jean-Claude Mailly
Vice-Président
Synopia



Jean-Jacques Salaün
Directeur Général
Inditex France



Jean-Pierre Letartre
Président
Entreprises et Cités



Estelle Sauvat
Directrice générale
groupe Alpha



Patrick Scauffaire
Président-Recteur
Université Catholique
de Lille



Thierry Pagès
Directeur Régional
Hauts-de-France - Nord
Pas de Calais ENEDIS



Anne Mollet
Directrice Générale
Communauté des
Entreprises à Mission



Charles-Benoît Heidsieck
Président
Le Rameau



Yann Briand
Commandant de Vaisseau,
Marine Nationale



Valérie Fenaux
Déléguée régionale
Apec Hauts-de-France



Franck de Saintignon
Président
Fondation des Possibles



Thérèse Lebrun
Président-Recteur
délégué santé sociale
Université catholique de Lille



Jacques Schramm
Président
A2 Consulting



Jean-Paul Delevoye
Président
Fondation des Territoires



Jean-Marc Schaub
Délégué général
Synopia



François Lacoste
Président
du Conseil de Surveillance,
et Fondateur NSE



Bertrand Blanpain
Directeur Général Délégué
Groupe Crédit Mutuel ARKEA
et Président du Directoire
ARKEA Banque Entreprises &
Institutionnels



Xavier Bourat
Directeur régional
Hauts-de-France
TotalEnergies



Frédéric Motte
Président
Mission REV3, Délégué à la
transformation économique
Région Hauts-de-France



Marie-France Jourdan
Vice-Président
Société des membres
de la Légion d'honneur



Béatrice Régnier
Présidente directrice
AlterEos



Muriel Pénicaud
Ancienne Ministre



Michel Derdevet
Président
Confrontations Europe



Muriel Signouret
Directrice déléguée
aux Territoires, aux Relations
institutionnelles et à
l'International SNCF



Pascal Caye
Directeur délégué à
l'Economie Sociale et
Solidaire et aux Dynamiques
des territoires groupe
La Poste



David Desablance
Directeur Commerce,
communication, RSE VINCI
Energies France Tertiaire
Nord Est & Sécurité Incendie



Luciano Biondo
Directeur général
Renault ElectricCity



7. LES PARTENAIRES DE L'ACADÉMIE SYNOPIA

LES PARTENAIRES



LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS



LES PARTENAIRES ASSOCIATIFS



LES PARTENAIRES ÉVÉNEMENTIELS ET MÉDIAS



NOTRE RAISON D'ÊTRE

TRANSFORMER LES **GOUVERNANCES**
&
FABRIQUER DE LA **COHÉSION**



PUBLIQUES



PRIVÉES

NOS LEVIERS



INFLUENCER PAR **LES IDÉES**



TRANSFORMER PAR **LES PROJETS**



Retrouver Synopia sur sa chaîne YouTube