

FERROVIAIRE : COMMENT TROUVER LA BONNE VOIE ?



Francis Grass (69), Directeur délégué

La nouvelle loi ferroviaire adoptée en août dernier amorce une nouvelle étape pour le secteur ferroviaire en France. Au cœur des enjeux, une branche à créer, avec pour trame de fond un cadre social harmonisé entre tous les opérateurs ferroviaires publics et privés. Explications de Francis Grass (69), Directeur délégué du groupe **Transdev**, en charge des activités ferroviaires.

BIO EXPRESS

Francis Grass (69) a débuté sa carrière à la SNCF avant de rejoindre le Groupe Danone. En 1988, il prend la direction des transports publics de Toulouse où il met en service le métro. En 2002, il rejoint Connex, devenu Veolia Transport, où il a été Directeur Général France, puis Veolia Transdev, aujourd'hui Transdev. Il est Directeur délégué du groupe, en charge des activités ferroviaires.

Quel est le cœur de métier de Transdev ?

Transdev un des leaders mondiaux de transports publics, combinant l'ensemble des modes (train, métro, tramway, bus, autocar, ferries, vélo, marche à pied), pour le compte des collectivités territoriales, ainsi que des transports à la demande. Notre spécialité est de gérer l'intermodalité, puisque les passagers utilisent au moins deux modes différents pour se déplacer. Ainsi nous gérons aussi des parkings d'échange et des systèmes d'autopartage.

Quelles innovations avez-vous mis récemment en place pour répondre aux mieux à leurs attentes ?

Pour faciliter les déplacements, il faut que les

collectivités offrent une bonne articulation des réseaux et une information intermodale de qualité et en temps réel. Ce prérequis posé, Transdev, avec sa filiale Cityway, capitalise sur les nouvelles technologies pour proposer une

Aujourd'hui, un grand nombre de pays ont ouvert l'exploitation de leur réseau à la concurrence, mais pas encore la France. C'est ainsi que nous opérons des trains régionaux en Allemagne depuis près plus de 15 ans, mais aussi aux Pays-

POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS, IL FAUT QUE LES COLLECTIVITÉS OFFRENT UNE BONNE ARTICULATION DES RÉSEAUX ET UNE INFORMATION INTERMODALE DE QUALITÉ ET EN TEMPS RÉEL.

mobilité inventive, marque de son succès en France et à l'étranger : systèmes d'information de pointe, accessibles sur internet, smartphones et tablettes pour optimiser les trajets, à titre d'exemple, le système « Optimod », en développement à Lyon, qui intègre pour la 1ère fois des données prédictives.

L'innovation est-elle suffisante, dans votre métier, pour assurer le développement de l'activité ?

L'innovation est bien sûr indispensable au développement de toute activité. Mais, la piste importante de développement est le ferroviaire.

Bas, US, Suède et Nouvelle-Zélande.

La récente loi ferroviaire apporte un grand progrès avec un gestionnaire d'infrastructure intégré. Mais si cette loi n'a pas franchi le pas de l'ouverture, elle prévoit néanmoins de créer un cadre social harmonisé entre l'opérateur historique et toutes les autres entreprises ferroviaires. La négociation entre l'UTP et les syndicats a commencé, et la création d'une convention collective est un enjeu majeur, permettant l'ouverture du ferroviaire sans problèmes sociaux.



Trains Régionaux opérés par Transdev en Bavière.

Quels sont selon vous les enjeux de l'ouverture du rail ?

Le ferroviaire est un enjeu national. Si on ne le réforme pas, il perdra en compétitivité au profit d'autres modes de transport (camions, cars, voitures), et ce avec tous les impacts économiques, sociaux ou environnementaux que cela suppose. En effet, dans le cadre des transports régionaux, les collectivités, de plus en plus en difficultés financières, ont besoin de réduire les coûts d'exploitation de leurs réseaux, sans rien perdre en qualité de services. Voilà pourquoi, nous sommes convaincus que l'ouverture à la concurrence permettrait aux régions de réduire leurs charges et permettre ainsi de maintenir les services ferroviaires, tout en étant capables de les développer.

Avez-vous un exemple concret ?

En Allemagne, les charges des Länder ont baissé sur 10 ans de 3%, quand elles ont augmenté de 20% en France ! Nous y sommes le premier opérateur privé, l'ouverture par les Länder des trains régionaux à la concurrence a permis de développer le nombre de passagers grâce à l'augmentation de la qualité de services, et dans le même temps, d'augmenter l'offre ferroviaire,

grâce au réinvestissement des économies réalisées. La société nationale elle-même, la Deutsche Bahn, considère que cette ouverture l'a fait progresser. Sa part de marché a baissé, mais elle fait plus de trains.km qu'avant l'ouverture. Ainsi, l'ensemble des acteurs est parvenu à créer un cercle vertueux dont les bénéficiaires principaux sont le passager et le contribuable, sans parler de la création d'emplois. Voilà pourquoi, il faut donner en France toute sa chance au ferroviaire, avec un nouveau modèle, ouvert à de nouveaux opérateurs, comme Transdev, qui a, depuis de longues années, des relations partenariales avec les collectivités locales en France. ■

(...) SI CETTE LOI N'A PAS FRANCHI LE PAS DE L'OUVERTURE, ELLE PRÉVOIT NÉANMOINS DE CRÉER UN CADRE SOCIAL HARMONISÉ ENTRE L'OPÉRATEUR HISTORIQUE ET TOUTES LES AUTRES ENTREPRISES FERROVIAIRES.