

A portrait of Lise Alter, a woman with curly brown hair and glasses, wearing a white shirt and a grey textured blazer. She is looking directly at the camera with a slight smile.

## INTERVIEW LISE ALTER

DIRECTRICE GÉNÉRALE  
DE L'AGENCE  
DE L'INNOVATION  
EN SANTÉ (AIS)

**“Innovations en santé :  
la France peut compter  
sur des investissements  
solides”**

## DOSSIERS

Ferroviaire  
Mobilités  
Thérapie génique

## MOUVEMENTS

Nominations  
Missions  
Élections



Nouvelle  
Attitude

# Former et accompagner pour le retour à l'emploi. C'est agir aux côtés des collectivités !

Favoriser l'insertion des personnes éloignées de l'emploi est un enjeu majeur. Nouvelle Attitude, entreprise d'insertion par l'activité économique, filiale du groupe La Poste, favorise par la formation et l'accompagnement le retour à un emploi durable. Pour cela, elle propose de nombreux services en lien avec l'économie circulaire : collecte et traitement de matières en vue de leur recyclage ou de leur réemploi, réparation de matériel, reconditionnement de vélos à assistance électrique...

**Vous avez des défis, nous avons des solutions.**  
Plus d'informations au 36 34\* ou sur [laposte.fr/collectivites](https://laposte.fr/collectivites)



**LA POSTE**  
**SOLUTIONS**  
**BUSINESS**

\* Service gratuit + prix de l'appel.  
La Poste - SA au capital de 5 857 785 892 € - 356 000 000 RCS Paris.  
Siège social : 9, rue du Colonel-Pierre-Avia, 75015 Paris. Crédit photo : Getty Images - 08/2023.

# Édito

## Décarboner : enjeu central de la mobilité d'aujourd'hui et de demain

**V**ecteur incontesté de liberté et de développement économique, la mobilité connaît une transformation majeure, façonnant la manière dont les individus se déplacent au quotidien. Les mutations environnementales, numériques et sociétales imposent d'accélérer pour répondre aux enjeux d'une mobilité décarbonée, sûre, connectée et inclusive.

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de la France, avec près de 30 % des émissions totales. Depuis plusieurs années l'ensemble des acteurs de la filière automobile & mobilité se mobilisent pour apporter des solutions afin de répondre à cet enjeu et d'atteindre la neutralité carbone en 2050. C'est une transformation sans précédent qui positionne cette filière comme pionnière dans la transition écologique et énergétique.

L'innovation est un des principaux leviers, tout en agissant en parallèle sur les changements de comportements et en s'assurant de l'accessibilité des solutions pour le plus grand nombre. Innover dans l'électrification des véhicules : batteries, hydrogène, allègement, électronique de puissance, infrastructures de recharge, etc... Une voiture électrique roulant en France a un impact carbone trois fois moins important que son équivalent thermique sur l'ensemble de son cycle de vie. Innover également dans les nouvelles solutions : mobilités actives, multimodalité, partage, digitalisation, automatisation, etc... permettant d'optimiser l'utilisation des systèmes de transports.

Si l'indicateur actuel de décarbonation prend surtout en compte la phase d'usage des véhicules, l'approche est dorénavant de l'intégrer sur tout le cycle de vie dans une démarche d'économie circulaire en travaillant en amont sur les processus de production et en aval sur le réemploi et la fin de vie. Sans oublier la prise en compte d'autres préoccupations telles que la qualité de l'air, la préservation de la biodiversité et la raréfaction des ressources qui appelle en réponse des solutions plus frugales.

Toutes ces mutations sont autant d'opportunités pour créer de l'activité et de l'emploi sur nos territoires. Nous avons les atouts pour industrialiser en France ces solutions, pour développer les nouveaux business models de services de mobilité, pour développer de nouvelles chaînes de valeur compétitives autour de l'économie circulaire. Les collectivités territoriales jouent un rôle majeur dans cette dynamique à la fois en soutenant les projets en lien avec les nouvelles mobilités mais également en expérimentant et en développant des solutions de mobilité innovantes afin de répondre aux besoins et spécificités de leurs territoires.



Au cœur de ces transformations, le pôle de compétitivité NextMove soutenu par l'Etat et les Région Normandie et Ile-de-France, se positionne comme un catalyseur de l'écosystème car ce n'est qu'en mode collaboratif - en innovant, en expérimentant, en industrialisant et développant de nouvelles compétences - que nous créerons ensemble le futur d'une mobilité compétitive et décarbonée pour toutes et tous. ●

**Marc Charlet**  
Directeur Général, NextMove

# ENSEMBLE, révélons tout le potentiel des ressources végétales !

11 200

coopérateurs

15

pays d'implantation

43

sites industriels

15 800

collaborateurs

6,6

milliards d'euros  
de chiffre d'affaires

Avec comme vision à long terme la valorisation des matières premières agricoles et le développement de produits de qualité pour les secteurs de l'alimentation, de la santé et des énergies renouvelables, notre groupe coopératif rassemble **11 200 coopérateurs** et dispose d'un savoir-faire reconnu dans la transformation de la betterave, de la canne, de la luzerne, des céréales et de la pomme de terre.

Grâce à nos **43 sites industriels**, une implantation dans **15 pays** et l'engagement de nos **15 800 collaborateurs**, nous accompagnons nos clients au plus près de leurs marchés avec une gamme de produits large et complémentaire.

Nos engagements sociétaux et environnementaux contribuent à la performance de l'entreprise dans la durée tout en renforçant sa contribution en tant qu'acteur responsable.

# Sommaire

Janvier 2024

4

## Interview

**Lise Alter**

directrice générale de l'Agence de l'Innovation en Santé (AIS)  
« Innovations en santé : la France peut compter sur des investissements solides »



## 6 Événement

Prix du Trombinoscope des Territoires 2023 Région Grand Est

## 8 Ferroviaire

9 Une loi de programmation des infrastructures de transports pour acter la priorité donnée au développement du ferroviaire.

Jean-Marc ZULESI

10 L'urgence de se donner les moyens de nos ambitions.

Jean-François LONGEOT



11 Pour l'instauration d'une écotaxe nationale. Hubert WULFRANC

12 Notre devoir est de soutenir massivement l'envie de train des Français. Aude LUQUET

14 Ferroviaire : il faut se donner les moyens de ses ambitions.

Guy BRICOUT

15 Infrastructures ferroviaires : des promesses dont on attend la traduction. Hervé MAUREY

16 Enfin une voie nouvelle pour notre système ferroviaire ?

Stéphane SAUTAREL

17 Après les grands discours, déployons les grands moyens sur le rail ! Marie-Claude VARAILLAS et Pierre BARROS

18 La bataille du Rail sera aussi financière. Philippe TABAROT

19 La gratuité des transports ferroviaires pour les jeunes : un pas vers l'épanouissement et l'inclusion. Serge MULLER

21 Osons les transports publics. Bruno GAZEAU

22 Il faut assumer de réduire les transports routiers et aériens.

Aurélien BIGO

## 23 Mobilités

24 Pour les mobilités de demain, changeons de braquet !

Didier RAMBAUD

25 Ensemble, développons des mobilités actives et positives !

Guillaume GOUFFIER VALENTE

26 Mobilités de demain : l'heure de la cristallisation.

Bruno MILLIENNE

27 Pour la mise en place de ZFE plus justes et souples.

Gérard LESEUL

28 Pour un virage en épingle sur la politique du tout voiture.

Sylvain CARRIERE

29 Décarbonation des transports terrestres de voyageurs et équité :

le potentiel des lignes de cars express. André BROTO

30 Décarbonation et accessibilité : un oxymore ? Jean COLDEFY

31 Bonne nouvelle ! La mobilité de demain est disponible dès

aujourd'hui. Yvan LEFRANC-MORIN

32 Mobilités : conduire une transition ou négocier un tournant ?

Jean-Pierre ORFEUIL

## 33 Thérapie génique

34 Thérapies géniques : un état de l'art. Philippe BERTA

35 Notre défi sera d'assurer le développement économique des

thérapies géniques. Sandrine DOGOR-SUCH

36 La thérapie génique, les enjeux d'une nouvelle révolution de la

médecine. Frédéric REVAH

## 37 Missions, Nominations, Élections

38 Présidence de la République, Gouvernement

40 Parlement

41 Énergie, Conseil départemental, communes, associations d'élus

42 Préfectures de régions

44 Préfectures de départements

45 Santé

46 Affaires publiques, Autres Mouvements

# LISE ALTER

Directrice générale de l'Agence de l'Innovation en Santé (AIS)

## « Innovations en santé : la France peut compter sur des investissements solides »

Nommée il y a à peine plus d'un an à la tête de la nouvelle Agence de l'Innovation en Santé (AIS) créée pour renforcer et dynamiser la production d'innovations dans le domaine de la santé, le Dr Lise Alter nous livre sa feuille de route et ses priorités.

Interview réalisée par Stéphanie Fontaine

### Cela fait un an que l'Agence de l'innovation en santé (AIS) a été créée. A quoi sert-elle ?

Annoncée et souhaitée par le président de la République dans le cadre du plan Innovation Santé de France 2030, l'Agence est une structure transversale, à vocation interministérielle. Rattachée au Secrétariat général pour l'investissement, à Matignon, l'AIS a des liens extrêmement forts avec trois ministères : la Santé, la Recherche et l'Enseignement supérieur, et l'Industrie. L'objectif est ainsi d'assurer un continuum entre recherche, innovation, soins et industrialisation, et sa mission est de piloter et coordonner les travaux interministériels en matière d'innovation en santé.

### Quel bilan tirez-vous après une 1ère année de fonctionnement ?

C'est un peu court encore pour tirer un bilan, mais avant toute chose, nous avons entrepris un tour de France de l'innovation en santé afin de construire notre feuille de route, publiée fin novembre. Nous avons également constitué une équipe, opérationnelle aujourd'hui, et organisée en 4 pôles :

- Un premier pôle pilote les investissements du volet santé de France 2030 : les grandes stratégies d'accélération sur les biomédicaments et la bioproduction, les maladies infectieuses émergentes et menaces NRBC\*, le numérique et les dispositifs médicaux innovants.
- Un pôle se charge de la prospective, afin d'anticiper l'arrivée des innovations et évaluer leur impact sur les plans organisationnels et financiers. Trois domaines sont priorisés : les médicaments de thérapie innovantes, le bloc opératoire de demain (avec les jumeaux numériques, l'intelligence artificielle, la robotique...) et les organes sur puces, avec l'objectif d'équiper la France d'une filière dans le domaine, et en l'occurrence on est plutôt bien positionné au niveau européen.
- Un pôle s'occupe d'accompagner les porteurs de projets innovants, avec d'un côté la mise à disposition d'une démarche simplifiée en ligne, de l'autre une aide personnalisée pour une quarantaine de projets, sélectionnés via le French Tech 2030. Pour ces projets, nous avons mis en place un dispositif d'accompagnement en 3 volets : accès prioritaire, hors cadre et passage à l'échelle, avec comme ligne directrice, d'être vraiment des facilitateurs dans toutes les démarches que doivent entreprendre les porteurs de

projets. Nous travaillons également à faire évoluer le cadre, qu'il soit réglementaire, financier, juridique, organisationnel ou même culturel, dès lors qu'il n'est pas ou plus adapté aux innovations qui se développent. Enfin, nous travaillons avec une communauté de partenaires. Je pense notamment à Business France, EIT Health, l'association French Healthcare qui nous aident à favoriser l'export et la diffusion de ces innovations à l'international, mais également aux pôles de compétitivité, aux services de l'Etat en région, etc.

- Le dernier pôle, en charge de l'accélération et de la simplification des processus réglementaires et administratifs a pour but, comme son nom l'indique, de fluidifier le parcours de l'innovateur en accélérant et simplifiant chacune des étapes tout au long de la chaîne de valeur de la recherche amont à l'accès au marché et à la diffusion des innovations.

### Que vous a apporté ce Tour de France ?

Premier constat : l'innovation en santé est particulièrement foisonnante en France. Nous avons été très agréablement surpris par les idées qui émergent de la recherche française, et le caractère parfois audacieux des entrepreneurs, et l'engagement de tous : établissements de santé, entrepreneurs, industriels, soignants, patients, différentes structures d'accompagnement en région... L'Agence n'est pas la seule engagée dans le domaine, en effet, et l'idée est de venir nous appuyer sur toutes ces structures... Ce tour de France nous a ainsi permis de bâtir toute une communauté de partenaires régionaux, d'identifier un certain nombre de points de blocage ou de ralentissement que rencontrent les porteurs de projets. Et c'est sur la base de ce Tour de France, et donc des constats très clairement remontés du terrain, que nous avons construit notre première feuille de route dans laquelle nous résumons nos objectifs et nos priorités.

### Avez-vous des exemples concrets à nous citer ?

Nous avons établi une cartographie des innovations en santé rencontrées lors de ce Tour de France. Accessible en ligne (<https://www.gouvernement.fr/agence-innovation-sante>), elle permet d'illustrer la diversité que nous avons croisée. Je peux citer des structures comme le Centre WINN, un centre d'innovation hospitalier à Brest, des start-up aux projets innovants comme Fine heart à Bordeaux, qui traite l'insuffisance cardiaque. D'autres entreprises travaillent dans la biotechnologie, comme Imcheck, en immuno-oncologie à Marseille, ou Smart Immune, basée sur la

programmation des cellules pré-immunitaires T, en oncologie, à Paris. Des régions nous ont également marqués, comme la Bourgogne-Franche Comté où nous avons trouvé un dynamisme incroyable malgré une visibilité encore limitée au niveau national.

## « Chacune des régions françaises bénéficie réellement d'un écosystème riche, extrêmement structuré et dynamique. »

### Y a-t-il justement des régions plus en pointe que d'autres ?

Chacune des régions françaises bénéficie réellement d'un écosystème riche, extrêmement structuré et dynamique. Il est certes plus ou moins valorisé, mais c'est aussi un des objectifs de l'Agence : faire en sorte que tous ces écosystèmes et ces innovations soient valorisés à juste titre.

Le problème que nous rencontrons aussi, c'est que toutes ces entreprises en devenir, ces projets innovants français n'arrivent pas toujours à accéder au marché et, in fine, aux patients et aux professionnels. Tout l'enjeu aujourd'hui, c'est de nous engager à les faire aboutir, à leur donner la capacité de croître, se développer, ici, en France.

### Les investissements, en particulier publics, sont-ils à la hauteur des enjeux ?

Avec France 2030, un investissement massif de 54 milliards d'euros a tout de même été annoncé ! Dans le domaine de la santé, plus d'un milliard d'euros a été investi pour la recherche biomédicale : création de 5 bioclusters, 12 IHU (avec l'ambition que ces clusters deviennent des centres d'excellence de dimension mondiale), financement d'infrastructures de recherche en biologie santé, structuration des biobanques...

Le contexte actuel des investissements privés, n'est pas le meilleur qu'on ait connu bien sûr, mais ce n'est pas propre au domaine de l'innovation en santé. Et nous travaillons avec BPI France mais également avec nos partenaires (DG trésor, France Biotech, initiative Tibi...) pour former les LPs et donner envie aux investisseurs de s'engager dans le domaine de la biotech, qui reste un secteur rentable.

### Tous les patients qui peuvent y prétendre ont-ils accès aux innovations thérapeutiques ?

Notre objectif en tout cas, c'est de faire en sorte que ces innovations deviennent des réalités afin que tous les patients qui en ont besoin y aient accès. Mais les projets que nous accompagnons aujourd'hui ne sont pas encore nécessairement à des stades cliniques. Et l'idée, c'est bien de lever les freins potentiellement existants pour qu'ils puissent y parvenir.

Sinon, les patients français peuvent déjà bénéficier de dispositifs d'accès dérogatoires aux innovations thérapeutiques, notamment depuis 2021, avec l'accès précoce aux médicaments, y compris avant leur autorisation de mise sur le marché (AMM). Tout n'est pas parfait, c'est évident, et on peut certainement encore améliorer ces dispositifs d'accès dérogatoire à l'innovation, en particulier s'agissant des innovations à visée diagnostique embarquant de l'intelligence artificielle.

### Emmanuel Macron a donné pour objectif que la France devienne le leader européen de l'innovation en santé d'ici 2030. Vous y croyez ?

Oui, bien sûr ! Nous disposons déjà d'un bel écosystème, reconnu au plan international, et restons un acteur extrêmement reconnu en matière de recherche et de talents. Avec le volet santé de France 2030 et les actions systémiques de

l'AIS, nous avons aujourd'hui les moyens de nos ambitions.

### Durant la crise Covid, nous avons pris conscience de notre vulnérabilité du fait de notre dépendance, notamment à l'approvisionnement venant d'Asie. La situation a-t-elle évolué depuis ?

C'est une question qui dépasse largement le cadre de l'innovation. Dans le cadre de France 2030 toujours, l'appel à projets Industrialisation et Capacité Santé 2030 doit notamment participer à répondre aux enjeux de relocalisation de médicaments essentiels. Il a fallu des dizaines et des dizaines d'années pour délocaliser, il va falloir du temps pour revenir en arrière, et nous devons également nous articuler avec nos collègues européens.

### Au sein de l'Europe, les difficultés paraissent parfois plus insurmontables en France que dans d'autres pays, comme sur la problématique de la pénurie de médicaments... Votre avis ?

Je reviens de Suède, et je peux vous assurer que la situation n'est pas des plus parfaites non plus ! Le sujet des pénuries, ce n'est pas un sujet franco-français, tous les pays d'Europe en pâtissent. Au-delà des relocalisations, de gros progrès sont encore à accomplir sur le bon usage des produits de santé. C'est sur tous les leviers que nous devons jouer.

### Existe-t-il une vraie stratégie européenne en matière de santé ?

Bien sûr ! On avait des Autorisations de mise sur le marché (AMM) nationales, elles sont aujourd'hui européennes. Il en va de même pour les autorisations d'essais cliniques ou, bientôt, l'évaluation des produits de santé en vue de leur remboursement. On a certes des divergences entre pays, en matière de tarification, avec des marchés qui sont parfois régionalisés, et sur les mécanismes de prise en charge, mais nous sommes néanmoins engagés dans une démarche européenne. C'est indispensable pour une Europe forte par rapport au reste du monde. ●

\*nucléaires,  
radiologiques,  
biologiques,  
chimiques



# Prix du Trombinoscope des Territoires 2023 Région Grand Est

28 novembre 2023 - Siège de la région Grand Est

Photos : JL STADLER

Depuis plus de 30 ans, les Prix du Trombinoscope récompensent chaque année des personnalités dont l'action a été particulièrement remarquable. Fort de ce savoir-faire Le Trombinoscope a souhaité mettre à l'honneur les territoires. C'est pourquoi nous avons créé le **Grand Prix des Territoires**.

La 1ère région à avoir accueilli cette cérémonie fut la région Grand Est le 28 novembre dernier. Cet événement distingue les femmes et les hommes qui, par leur engagement, leurs actions et leur professionnalisme, ont su honorer leur mandat et leur fonction dans le Grand Est.

©Manquillet - Région Grand Est



Franck Leroy, personnalité de l'année de la région Grand Est

Alexandre Farro, président du Trombinoscope



Valérie Debord reçoit le Prix de conseillère régionale de l'année des mains de Nicolas Fostier (L'Est éclair) et de Claude Risac (Tereos)



Olivier Claudon (DNA) remet le Prix de Parlementaire de l'année à Isabelle Rauch



Prix spéciaux remis à Philippe Buron-Pilâtre (organisateur de Mondial Air Ballons) et Jean-Marc Guillemet (directeur des opérations de Petit Bateau) des mains de Nicolas Fostier (Rossel Est Media)



Jérôme Bergerot (Moselle TV) et Thibaud Philipps «Révélation de l'année»



Elsa Adam représentante de Michel Fournier, Murielle Fabre, et Didier Herbillon reçoivent les Prix de Maires de l'année de Philippe Marque (Le Républicain Lorrain)



Martin Antoine (*Le Parisien, Aujourd'hui en France*) remet le Prix de Président de Conseil départemental à Patrick Weiten



François-Xavier d'Aillières, éditeur du Trombinoscope, remet un Prix de soutien à Cécile Kohler, retenue en otage en Iran, à ses parents Monsieur et Madame Kohler



## PALMARÈS 2023 du Grand Est

Personnalité politique de l'année :  
**Franck Leroy**

Parlementaire de l'année :  
**Isabelle Rauch**

Conseillère régionale de l'année :  
**Valérie Debord**

Président de conseil départemental  
de l'année :  
**Patrick Weiten**

Révélation de l'année :  
**Thibaud Philipps**

Maires de l'année :  
**Murielle Fabre, Michel Fournier  
& Didier Herbillon**

Prix spéciaux de l'année :  
**Jean-Marc Guillemet &  
Philippe Buron-Pilâtre**

Prix de soutien de l'année :  
**Cécile Kohler**

## LE JURY DU TROMBINOSCOPE du Grand Est

**Martin Antoine - *Le Parisien / Aujourd'hui en France***

**Jérôme Bergerot - *Moselle TV***

**Olivier Claudon - *DNA***

**Bruno Dumontier - *L'Est éclair***

**Nicolas Fostier - *Rossel Est Média***

**Stéphane Getto - *La Semaine***

**Philippe Marque - *Le Républicain Lorrain***

## PARTENAIRES

Premium



Média



Best of de la cérémonie sur [www.trombinoscope.com](http://www.trombinoscope.com)



# TRIBUNES

## MALGRÉ UN FRANC PLÉBISCITE, LE FERROVIAIRE RESTE EN MAL DE FINANCEMENT



**R**ajeunir le réseau, automatiser la signalisation, améliorer la ponctualité... La première ministre, Elisabeth Borne, a promis un grand plan de développement du ferroviaire à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici à 2040, en février dernier. Et ce ne serait pas du luxe ! Selon l'Autorité de régulation des Transports (ART), le régulateur du secteur, les dépenses pour l'entretien et le renouvellement des voies sont inférieures à ce qu'il se passe en Allemagne ou en Belgique. Résultat : la France est marquée par « un réseau ferroviaire (...) âgé, moins utilisé que la moyenne européenne, et (...) un niveau élevé des péages payés par les entreprises ferroviaires de voyageurs, traduisant le choix des pouvoirs publics français de faire majoritairement financer le réseau ferroviaire par ses utilisateurs, les entreprises ferroviaires, plutôt que par des concours publics. »

Le train est pourtant un moyen de transport plébiscité, en particulier dans le contexte de la transition écologique que l'on connaît. Pour ce qui est de son activité voyageurs, il a retrouvé, en 2022, sa dynamique d'avant crise Covid, et voit le niveau de fréquentation dépasser de 2 % son niveau de 2019, pour atteindre un niveau record de 100 milliards de passagers.km transportés. Les services conventionnés TER et Intercités ont connu la plus forte hausse depuis 2019 (+12 %). La reprise de plusieurs lignes de trains de nuit s'accompagne d'une augmentation de 77 % de leur fréquentation par rapport à 2019. Il n'y a guère que la fréquentation des Transilien et RER en Île-de-France qui reste en deçà de celle d'avant crise. Et il y a aussi la question du fret. Celui-ci a marqué le pas en 2022, après un début d'année pourtant prometteur. Sa part modale demeure faible (11 %), notamment par rapport à l'Allemagne (19 %) ou la Suisse (34 %).

Demeurent également les questions de financement de ce grand plan gouvernemental en faveur du ferroviaire. Dans le cadre du projet de loi de finances 2024, en discussion actuellement au Parlement, il est proposé d'instituer une taxe sur les transports les plus polluants, ce qui déboucherait sur un prélèvement de 4,6 % sur le chiffre d'affaires des concessions autoroutières et des aéroports. Un prélèvement qui devrait rapporter aux alentours de 600 millions d'euros. On est donc loin du compte, et bien en deçà des besoins réels de financement !

*Stéphanie Fontaine*

# UNE LOI DE PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS POUR ACTER LA PRIORITÉ DONNÉE AU DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE

Jean-Marc ZULESI

- ▶ Député Renaissance des Bouches-du-Rhône
- ▶ Président de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Membre du conseil d'orientation des infrastructures
- ▶ Membre de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir



multimodale. Il répond à une attente forte des citoyens sur ce sujet et s'accompagne d'un financement de 800 millions d'euros pour impulser les premiers projets en 2024.

Nous sommes sur la bonne voie. Il reste néanmoins du chemin à parcourir pour construire le réseau ferroviaire nécessaire à la décarbonation de nos transports et répondre aux besoins des citoyens.

Ces deux enjeux nécessitent un accroissement des moyens d'intervention de l'État dans le cadre des priorités définies par la Première ministre dans le plan d'avenir pour les transports, à la tête desquelles figurent à nouveau le renforcement de nos investissements dans le réseau ferroviaire et le développement des transports du quotidien. En effet, c'est en continuant d'investir massivement dans le réseau et dans la régénération des lignes, que nous créerons les conditions du report modal des usagers.

Comme suggéré par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, ces investissements doivent néanmoins être faits avec méthode et pragmatisme, pour identifier les besoins prioritaires et donner une visibilité à long terme pour le secteur et ses usagers. C'est un enjeu écologique, économique, social et d'aménagement du territoire.

La Loi d'orientation des mobilités a posé les premiers jalons d'une planification des financements pour le développement des mobilités. Face à la nécessité de donner une vision à l'industrie ferroviaire leur permettant de continuer à déployer des innovations prometteuses, nous avons désormais besoin de fixer un nouveau cap via une loi de programmation des infrastructures de transport, discutée et votée par le Parlement.

Cette loi de programmation est nécessaire pour acter la priorité donnée au ferroviaire et y associer les financements requis. C'est un sujet trans-partisan sur lequel le consensus politique est possible et pour lequel les parlementaires ont tout leur rôle à jouer.

Misons sur la planification de nos investissements pour donner un cap à notre politique en matière de transport, acter la priorité donnée au ferroviaire et transformer durablement nos mobilités ! ●

**D**epuis 6 ans, le Gouvernement et la majorité présidentielle mènent ensemble des politiques publiques structurantes en faveur de la décarbonation de nos mobilités. Le secteur des transports représentant 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre, nous devons poursuivre ce travail

et enclencher une transformation rapide de nos transports.

Face à l'impératif de réduction de notre empreinte carbone, se trouve la nécessité de continuer à développer une offre de transport qui répond aux besoins de tous nos concitoyens, partout sur le territoire. Pour leur permettre de se déplacer plus facilement et accéder à leur travail, aux services publics, à leur famille et aux loisirs, nous devons continuer à investir pour améliorer l'offre et son efficacité.

L'action de la majorité présidentielle s'inscrit dans cette dynamique depuis 6 ans, avec une priorité donnée à la relance du ferroviaire. Dès 2018, avec le nouveau Pacte ferroviaire, l'État a fait un geste fort en reprenant la dette de la SNCF à hauteur de 35 milliards d'euros. En 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités a acté la régénération du fret ferroviaire en instaurant un objectif de doublement de sa part modale d'ici à 2030, tout en augmentant de 40 % le budget dédié aux infrastructures ferroviaires. Le plan de relance, ou encore la loi Climat et Résilience ont à nouveau marqué la volonté de notre majorité d'investir massivement dans le rail.

Sous l'impulsion du Premier ministre Jean Castex, les trains de nuit ont été relancés et continuent d'être financés à hauteur de 130 millions d'euros pour 2023 ; tout comme les dessertes fines qui représentent un véritable enjeu d'aménagement durable du territoire. Cette année, cette dynamique s'est poursuivie avec l'adoption de la proposition de loi que je porte depuis quelques mois pour développer les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Un texte important qui permettra de faciliter, pour les collectivités, le déploiement des services de transports du quotidien partout sur le territoire dans une démarche

**« nous devons continuer à investir pour améliorer l'offre et son efficacité. »**



# L'URGENCE DE SE DONNER LES MOYENS DE NOS AMBITIONS

**Jean-François LONGEOT**

- Sénateur UC du Doubs
- Président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable du Sénat



**L**a commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (CATDD) du Sénat, que j'ai l'honneur de présider, est convaincue de l'impérieuse nécessité de développer le transport ferroviaire dans notre pays. Aussi, elle a œuvré, que ce soit dans le cadre de travaux législatifs ou de travaux de contrôle, à faire du train la colonne vertébrale de nos politiques de mobilité. À titre d'illustration, c'est à l'initiative de notre commission qu'ont été inscrits dans la loi « Climat et résilience » des objectifs de développement de la part modale du transport ferroviaire.

En parallèle, plusieurs annonces ont été faites ces derniers mois en faveur du développement du rail, au premier rang desquels la mise en place de dix services express régionaux métropolitains d'ici dix ans. Quelques mois plus tard, la Première ministre a présenté un plan d'avenir pour les transports, pour réussir une « nouvelle donne ferroviaire » de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Ces annonces constituent un signal positif pour le transport ferroviaire. Elles doivent désormais se traduire par des engagements concrets, notamment en matière de régénération et de modernisation du réseau.

Malgré l'augmentation des moyens qui lui sont alloués ces dernières années, le réseau poursuit sa lente dégradation. Cette spirale de paupérisation ne s'interrompra pas en un jour et suppose des investissements majeurs à destination de l'infrastructure ferroviaire. En matière de modernisation, la France accuse un retard considérable dans le déploiement du système de gestion du trafic européen, d'une part, et de la commande centralisée du réseau, d'autre part.

Dans ce contexte, et afin de se donner les moyens de nos ambitions, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté, sur la proposition de son rapporteur pour avis Philippe Tabarot, plusieurs amendements au projet de loi de finances pour 2024. L'un d'entre eux vise notamment à augmenter de 100 millions d'euros les moyens consacrés à la modernisation du réseau, partant du constat que si nous n'agissons pas maintenant, le risque de décrochage avec nos voisins européens est réel. S'agissant du fret ferroviaire, le Sénat a adopté un amendement visant à allouer 30 millions d'euros au développement de services de « wagon isolé ». Compte tenu du bouleversement que représentera probablement le déploiement du plan de discontinuité de Fret SNCF, il est d'autant plus nécessaire de soutenir le secteur du fret ferroviaire. En parallèle, il nous semble également indispensable de soutenir la filière industrielle ferroviaire, dans un contexte où le transport ferroviaire doit lui aussi répondre à un impératif de décarbonation. Dans cette perspective, nous avons adopté un amendement visant à créer un dispositif de suramortissement fiscal au bénéfice des entreprises ferroviaires s'équipant de matériels peu polluants.

**« À ce jour, nous ignorons encore les sources de financement ou encore la ventilation des 100 milliards d'euros d'ici 2040. »**

Au delà du budget pour 2024, nous manquons d'une véritable trajectoire de long terme concernant les

investissements pour le réseau ferroviaire. À ce jour, nous ignorons encore les sources de financement ou encore la ventilation des 100 milliards d'euros d'ici 2040. Nous attendons d'ailleurs toujours

l'actualisation de la loi d'orientation des mobilités, qui devait pourtant avoir lieu avant le 30 juin 2023. En tout état de cause, il est à craindre que le Gouvernement ne fasse reposer une grande partie des investissements sur les bénéfices de SNCF Voyageurs, ce qui est susceptible de grever ses capacités d'investissement.

Afin de donner toute la visibilité nécessaire aux acteurs, notre commission a adopté un amendement au PLF pour 2024 visant à faire la lumière sur le financement des 100 milliards d'euros annoncés d'ici 2040. ●



# POUR L'INSTAURATION D'UNE ÉCOTAXE NATIONALE

**Hubert WULFRANC**

- ▶ Député GDR-Nupes de la Seine-Maritime
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Rapporteur de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire
- ▶ Auteur d'une proposition de loi visant à une revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire



**S**i le déclin du transport de marchandises par le rail a accompagné le mouvement de désindustrialisation de notre pays, celui-ci s'est nettement accéléré avec la libéralisation du transport routier puis du transport ferroviaire, initiée par les instances européennes.

Avec l'abolition de toutes les mesures de contingentement du transport routier de marchandises et d'encadrement des prix, mesures qui ont elles-mêmes précédé l'élargissement de l'Union européenne aux pays de l'Europe de l'Est pratiquant le dumping social et fiscal, le transport routier de marchandises s'est trouvé de fait favorisé par les décisions des pouvoirs publics.

Une partie des difficultés du groupe SNCF, opérateur historique national, dans le secteur de marchandises, tient à la concurrence déloyale que lui porte le transport de marchandises par la route.

En effet, alors que Fret SNCF, ainsi que ses concurrents, doivent s'acquitter de péages importants pour financer l'entretien du réseau ferroviaire, les transporteurs routiers bénéficient à l'inverse de conditions fiscales nettement plus avantageuses.

Outre le taux réduit de TICPE sur le gazole routier, ces derniers bénéficient également de la réduction de la taxe à l'essieu qui devait accompagner la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds qui a été abandonnée. En l'espèce ce sont les automobilistes qui ont été appelés à contribuer au financement de l'AFIFT en lieu et place des transporteurs routiers via une augmentation de la TICPE.

Pour leur part, les transporteurs routiers étrangers sont doublement gagnants car l'essentiel d'entre eux ne paient pas la TICPE, puisqu'ils font leur plein de carburant hors de nos frontières, tout en empruntant nos nombreux axes

routiers sans péage.

Enfin, les contributions des transporteurs routiers ne couvrent pas les externalités négatives générées par leur activité, à savoir les dégradations portées au réseau routier et le coût de la congestion du réseau, les pollutions atmosphériques et sonores qui impactent la santé de la population et génèrent des dépenses supplémentaires pour l'assurance maladie et les complémentaires santé, ou encore, le coût des accidents dans lesquels les transporteurs routiers sont impliqués.

Il apparaît indispensable de mettre un terme à cette concurrence déloyale du transport routier de marchandises en faisant contribuer davantage les entreprises du secteur, françaises et étrangères, au financement des modes de transport alternatif à la route, en particulier pour le transport ferré. C'est à quoi travaille actuellement la commission d'enquête sur « la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir » dont je suis rapporteur à l'Assemblée nationale.

Dans ce sens, je proposerai aux membres de la commission, de préconiser l'instauration d'une écotaxe nationale pour rétablir une concurrence intermodale loyale ainsi que le report modal, et avec les recettes supplémentaires dégagées par cette taxe, financer la régénération et la modernisation des infrastructures ferroviaires.

L'absence d'écotaxe est une exception française qui pénalise notre pays dont les axes routiers sont également empruntés par des transporteurs étrangers par pur opportunisme fiscal, pour éviter les péages ainsi que les taxes exigées d'eux dans les pays frontaliers, notamment en Suisse, en Allemagne ainsi que par les Etats du Benelux.

Pour rétablir une concurrence intermodale loyale, cette écotaxe prélevée sous forme de péages se devrait d'être deux à trois fois supérieure que la précédente abandonnée par manque de courage politique.

Par ailleurs il semble indispensable de contraindre réglementairement le report modal. Cela pourrait prendre la forme de restrictions des autorisations de

circulation des poids lourds, la nuit et le week-end, ainsi que sur les routes les plus congestionnées, ou encore, de revenir sur l'autorisation de circulation des 44 tonnes. ●

**« Une partie des difficultés du groupe SNCF (... ) tient à la concurrence déloyale que lui porte le transport de marchandises par la route. »**



# NOTRE DEVOIR EST DE SOUTENIR MASSIVEMENT L'ENVIE DE TRAIN DES FRANÇAIS

Aude LUQUET

- ▶ Députée Démocrate (Modem et indép.) de Seine-et-Marne
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire



C'est indéniable, nos concitoyens ont une réelle envie de train. À l'heure de la décarbonation des transports, le transfert modal vers le ferroviaire apparaît comme une nécessité alors que le secteur des transports est celui qui dégage le plus de gaz à effet de serre.

Nous n'avons pas d'autres choix. Si nous voulons réussir la transition écologique, il nous faut aller, dans tout le territoire, vers des mobilités propres, connectées et compétitives où le ferroviaire doit occuper une place majeure.

Plus que de convaincre sur la pertinence du rail, l'enjeu est aujourd'hui de démocratiser son usage. Si la proximité et la qualité de l'offre sont des éléments importants, le prix reste lui le véritable déterminant.

Jugé trop élevé, il représente encore un frein pour nombre de nos concitoyens qui renoncent alors à prendre le train pour continuer de privilégier la route, avec l'ensemble des nuisances que cela entraîne.

Aujourd'hui, il nous faut clairement travailler à un « pass unique mensuel à la française », si nous voulons que le plus grand nombre puisse avoir accès à l'offre ferroviaire régionale et nationale mais aussi aux éventuelles intermodalités qui peuvent exister. Je sais l'ambition du ministre Clément Beaune en la matière.

Je dis « à la française » car il nous faut pouvoir nous inspirer de ce qui se passe ailleurs en tentant de gommer les éventuels défauts qui ont pu être mis en avant.

Si on regarde l'exemple allemand, il est possible de tirer de premiers enseignements intéressants. Que ce soit le « 9-Euro-Ticket » à 9 euros par mois mis en œuvre en 2022, ou le « Deutschland-ticket » accessible depuis cette année pour 49 euros par mois, tous ont été un véritable succès en termes de nombre d'abonnements vendus. Cependant, il apparaît que leur impact écologique est pour le moment mitigé par rapport au coût que cela représente.

En effet, on constate malheureusement que

les objectifs escomptés en termes de réduction de l'utilisation de la voiture n'ont pas été atteints et que le report modal est limité. La principale progression s'est faite sur les lignes touristiques allemandes entraînant alors des phénomènes de saturation. A nous aujourd'hui d'en comprendre le pourquoi et d'en tirer les enseignements qui nous seront utiles.

Le risque de saturation des infrastructures en France est à prendre sérieusement en compte.

Si nous pouvons être fiers de l'excellence que nous avons su développer à travers le TGV, force est de constater que notre réseau est aujourd'hui vieillissant et que l'offre ne répond plus suffisamment aux attentes. Si la « grande vitesse » reste un atout majeur pour relier des grandes distances et venir concurrencer la voiture ou l'avion, il n'en reste pas moins que nous nous sommes peut-être enfermés un peu trop dans une course à la vitesse au détriment des transports du quotidien. Certains en reviennent aujourd'hui à faire l'éloge de la « lenteur » avec un retour aux sources, c'est-à-dire vers des trains pérégrinant de gares en gares de jour comme de nuit.

Dès 2017, le président Emmanuel Macron et le gouvernement l'ont bien compris en donnant un nouveau cap pour répondre à ces attentes.

**« Aujourd'hui, il nous faut clairement travailler à un "pass unique mensuel à la française" ».**

Fort de ce constat et de cette volonté, il nous faut amplifier les investissements dans notre réseau pour remettre nos infrastructures à la hauteur des besoins mais aussi développer l'offre (Cf. développement des RER métropolitains), si nous voulons absorber de futures

augmentations de fréquentation. C'est un impératif et c'est l'ambition du gouvernement avec l'annonce d'une injection de 100 milliards d'euros dans le réseau.

Voyons donc l'avenir avec optimisme mais responsabilité face aux défis majeurs pour réussir la transition écologique de nos mobilités. ●



# LE TROMBINOSCOPE

L'information professionnelle du monde politique

Pour savoir **QUI EST QUI**  
et **QUI FAIT QUOI**  
en France



18 000 personnes citées  
Fonctions  
Attributions  
Biographies  
Photos et coordonnées



BON DE COMMANDE

REV23

**Je commande Le Trombinoscope 2024** (parution janvier 2024) et choisis la formule suivante :

- le lot Tome I (en 2 volumes) + Tome II au prix de 285 €<sup>HT</sup> soit 312,68 €<sup>TTC</sup>
  - le lot + la Revue du Trombinoscope (11 n° par an) au prix de 445 €<sup>HT</sup> soit 481,48 €<sup>TTC</sup>
  - le lot + la Revue du Trombinoscope (11 n° par an) + un accès illimité pendant un an à la base France du site [trombinoscope.com](http://trombinoscope.com) au prix de 695 €<sup>HT</sup> soit 781,48 €<sup>TTC</sup>
- TVA 5,5 % (tomes et revue), 20 % (site). Frais de port inclus (6 € par tome).

M.  Mme

NOM / Prénom :

Entreprise ou Organisme :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Pays

Tél. :

Fax :

E-mail :

**Je joins mon règlement à l'ordre de TROMBIMEDIA :**

- Chèque  Mandat
- Paiement en ligne sécurisé sur [www.trombinoscope.com](http://www.trombinoscope.com)
- Bon de commande administratif et procédure habituelle pour les organismes et collectivités

Date et Signature

**BULLETIN À RETOURNER AU TROMBINOSCOPE**

Service abonnements - CS 70001 - 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex - [trombinoscope@propublic.fr](mailto:trombinoscope@propublic.fr)

[www.trombinoscope.com](http://www.trombinoscope.com)

# FERROVIAIRE : IL FAUT SE DONNER LES MOYENS DE SES AMBITIONS

Guy BRICOUT

- ▶ Député LIOT du Nord
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Membre de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir



La France a une longue et particulière histoire avec le ferroviaire. Qu'il s'agisse du voyage ou du fret, la place occupée dans le quotidien des Français est forte de deux siècles. La conscience du temps est essentielle pour comprendre que le ferroviaire a toujours su s'adapter aux évolutions des différentes époques. Le progrès résidait en l'amélioration de la couverture du réseau et au maintien de sa fiabilité d'une part et à la recherche constante de performances toujours plus poussées d'autre part réduisant ainsi les temps de trajets.

L'enjeu de notre stratégie ferroviaire, c'est assumer, pour les années à venir, une réelle ambition du ferroviaire en France. En ce sens, cette année a connu une séquence importante : outre le plan de développement annoncé par la Première ministre à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici 2040 qui démontre la place prioritaire du « train » pour l'action publique, le Parlement a travaillé sur les Services express régionaux métropolitains, véritables « RER ruraux », qui devront permettre l'amélioration sensible du service proposé aux usagers.

Ces annonces, paradoxalement, semblent contrevvenir et être un désaveu à ce que nous connaissions de la stratégie ferroviaire choisie depuis trente ans : le démantèlement des petites lignes ou encore le manque d'investissements dans l'entretien du réseau. En tant que députés, nous nous devons d'être également vigilants sur l'ouverture à la concurrence : les règles de la concurrence ont notamment abouti au démantèlement de Fret SNCF sur injonction de l'Union européenne.

Au sujet de l'entretien du réseau, le 6 avril dernier, SNCF Réseau et l'Etat ont signé un contrat de performance. Les objectifs et moyens alloués par l'Etat ne correspondent pas au besoin urgent et réel nécessaire à la régénération du réseau. L'Autorité de régulation des transports (ART), dont nous auditionnons régulièrement les dirigeants en commission à l'Assemblée nationale, précise que ce contrat « prévoit un effort de renouvellement et de modernisation insuffisant, au risque d'entraîner SNCF Réseau dans une spirale de paupérisation industrielle ». La modernisation du réseau est vitale pour son efficacité : quid de la

création des tours de contrôles régionales et de l'harmonisation de la signalétique sur les standards européens souhaitées par SNCF Réseau mais non financées par le contrat de performance ?

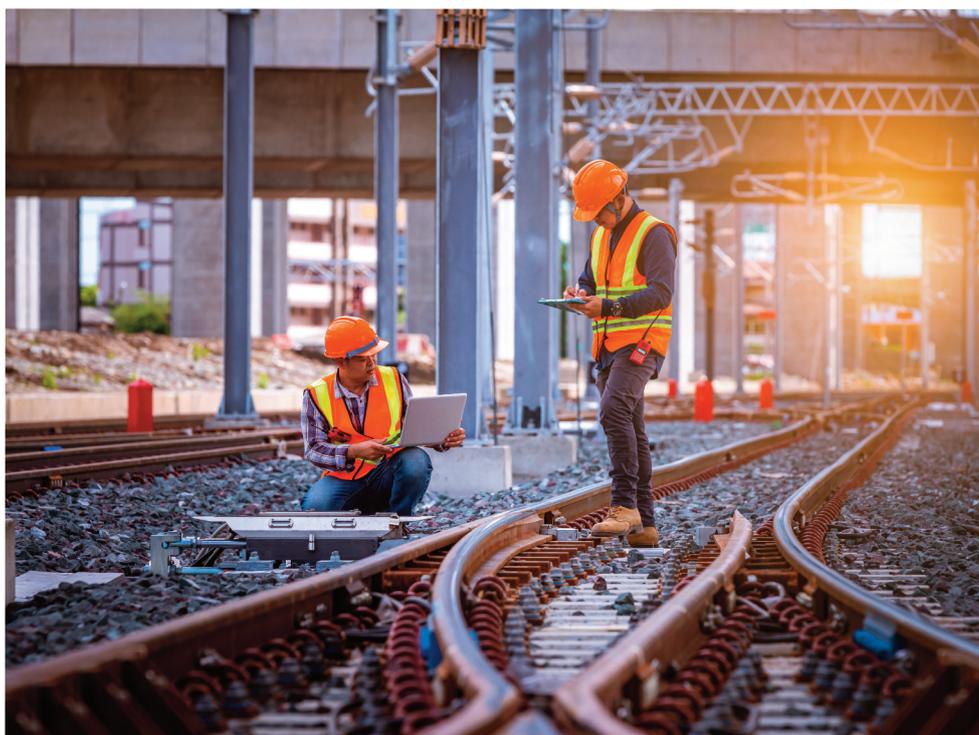
Être cohérent avec la stratégie décidée en matière de transition énergétique et d'écologie, c'est également faire en sorte que le développement du ferroviaire ne soit pas obstrué par un manque de vision à long-terme et par le manque de synergie entre les acteurs industriels. En effet, comment concevoir, par exemple, que des industriels comme Alstom ou Bombardier doivent essayer leurs nouvelles productions sur des boucles d'essais à l'étranger faute d'en disposer en France ?

Pour lever les interrogations à ce sujet, j'ai souhaité demander la création d'une mission flash sur les freins à l'innovation et au développement de l'industrie du ferroviaire en France au sein de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à laquelle j'appartiens. Au-delà de l'impact sur les voyageurs du quotidien, la dimension industrielle doit nous préoccuper. Prioriser le rail à la route est un choix qu'exige notre époque à la condition de se donner les moyens de notre ambition.

Or, il est aisé de constater que la France connaît un retard important en comparaison avec la mobilisation de nos voisins européens.

## « La modernisation du réseau est vitale pour son efficacité »

A une époque où la question du désenclavement de la ruralité, de l'accès aux services de villes concentrant toujours plus de services et notamment publics, à une époque où la décarbonation de nos solutions de mobilités revêt un caractère prioritaire, il est plus qu'urgent que la France renoue avec un savoir-faire et une ambition, qui, jadis, a permis le développement d'infrastructures parmi les plus performantes au monde. La France, a, en termes de progrès techniques, souvent été un précurseur. Renouons avec cette grande histoire ferroviaire française et renouons avec une grande ambition nationale. ●



# INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES : DES PROMESSES DONT ON ATTEND LA TRADUCTION

Hervé MAUREY

- ▶ Sénateur UC de l'Eure
- ▶ Membre de la commission des Finances
- ▶ Co-auteur d'un rapport d'information sur la situation de la SNCF et ses perspectives



**A**u mois de mars 2022, dans un rapport d'information, j'avais, avec mon collègue Stéphane Sautarel, souligné à quel point les investissements dans la régénération du réseau ferré étaient insuffisants. Nous avons alors recommandé d'augmenter de 1 milliard d'euros les moyens alloués chaque année. Si la régénération du réseau est la première des priorités, nous avons été stupéfaits par le retard de la France en matière de modernisation de ses infrastructures. Alors que la plupart de nos partenaires européens ont déjà déployé les principales technologies de modernisation des infrastructures ferroviaires, en France, nous n'avons toujours rien prévu de sérieux pour programmer et financer les programmes de commande centralisée du réseau et d'ERTMS, le système européen de gestion de trafic des trains. Ce retard affecte déjà l'interconnexion en Europe, une situation d'autant moins compréhensible que ces programmes, dont les coûts s'élèvent à 35 milliards d'euros, doivent permettre des gains de productivité substantiels.

En février dernier, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a confirmé le constat que nous avons dressé et formulé les mêmes recommandations. Lors de la remise de ce rapport, la Première Ministre a annoncé un plan ferroviaire de 100 milliards d'euros et elle a pris l'engagement que d'ici 2027, 1,5 milliard d'euros supplémentaires seraient alloués chaque année aux infrastructures ferroviaires, dont 1 milliard d'euros pour la régénération et 500 millions d'euros pour la modernisation. Cette prise de conscience est un premier pas à saluer. Néanmoins, cet engagement reste entouré de zones d'ombres, la première étant son financement. Cette absence de visibilité résulte notamment du fait que la programmation des investissements de l'État dans les infrastructures qui était prévue par la loi d'orientation des mobilités jusqu'en 2023, n'a toujours pas été prolongée quand bien même l'article 3 de cette même loi exigeait que l'actualisation de cette trajectoire soit réalisée par voie

législative avant juin 2023 puis tous les cinq ans. Il est indispensable que cette trajectoire soit précisée sans délai dans le cadre d'une nouvelle loi d'orientation des mobilités.

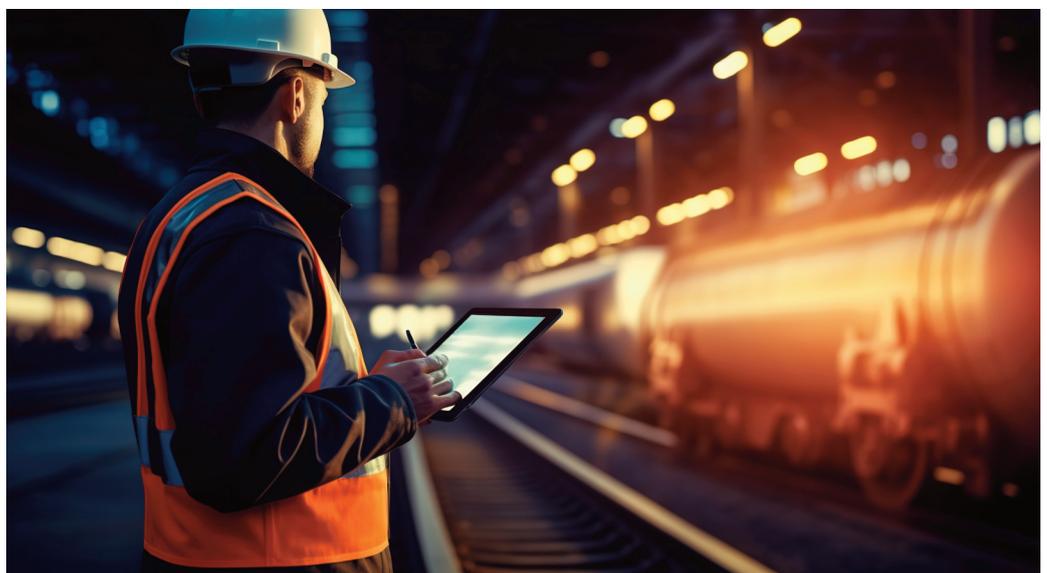
En outre, la trajectoire d'augmentation des investissements permettant d'atteindre les 1,5 milliard d'euros supplémentaires à horizon 2027 reste inconnue et le Parlement a dû se prononcer sur le budget de l'année à venir sans connaître précisément le montant des investissements supplémentaires qui seraient consacrés à la régénération et à la modernisation en 2024. Le Gouvernement a annoncé que 300 millions d'euros seraient prélevés sur les résultats de la SNCF pour financer une première marche en 2024. La SNCF serait susceptible d'abonder cette somme de 175 millions d'euros. Alors qu'une partie de cette enveloppe supplémentaire ne servira en définitive qu'à absorber les conséquences de l'inflation, sa répartition entre régénération et modernisation est inconnue.

Au-delà de 2024, le Gouvernement a l'intention de faire financer par la seule SNCF l'intégralité des investissements supplémentaires dans le réseau. Ce choix est dangereux. Premièrement, il n'est pas certains que la SNCF puisse supporter ce

**« la Première Ministre a annoncé un plan ferroviaire de 100 milliards d'euros (...). Néanmoins, cet engagement reste entouré de zones d'ombres, la première étant son financement. »**

fardeau. Deuxièmement, il est antinomique avec le contexte d'ouverture à la concurrence. D'une part, SNCF Réseau va accroître son lien de dépendance financière avec SNCF Voyageurs, et, d'autre part, SNCF Voyageurs se trouvera lestée d'un handicap face à ses concurrents. Troisièmement, cette pression financière contraindra les investissements de SNCF Voyageurs et aura un effet négatif sur le développement de l'offre ferroviaire ainsi que sur le prix des billets.

De toute évidence, des paroles aux actes il y a un grand pas que le Gouvernement tarde à franchir. ●



# ENFIN UNE VOIE NOUVELLE POUR NOTRE SYSTÈME FERROVIAIRE ?

**Stéphane SAUTAREL**

- ▶ Sénateur Apparenté LR du Cantal
- ▶ Vice-président de la commission des Finances
- ▶ Co-auteur d'un rapport d'information sur la situation de la SNCF et ses perspectives



« Il y a loin de la coupe aux lèvres... », pourtant nous sommes tous assoiffés de transition écologique soutenable, territoriale et souveraine, dans laquelle la place du ferroviaire est essentielle.

Tous les constats sont partagés, les propositions aussi. Nous les avons posés dans le rapport de contrôle que nous avons rendu avec mon collègue Hervé Maurey au nom de la commission des finances du Sénat sur la situation financière de la SNCF et de notre système ferroviaire en 2022. Et pourtant, cela ne se traduit toujours pas encore de manière suffisante dans les Projets de loi de finances qui nous sont présentés.

Le Sénat, le Président de la SNCF, le GART, le COI et même le Gouvernement, tout le monde est d'accord. "Concrètement, cela signifie que l'État souhaite s'engager, [...], pour réussir une Nouvelle donne ferroviaire, de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040 », déclarait la Première ministre le 24 février dernier.

Certes les moyens vont être augmentés avec l'affectation de produit d'une nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport longue distance et de TICPE supplémentaire. On ne peut que s'en réjouir puisqu'il s'agit là d'une préconisation que nous avons faite. Mais on est encore loin du compte à ce stade. Le ministre des Transports s'est engagé en faveur d'un nouveau contrat de performance pour la SNCF qui porterait à 4,5 milliards d'euros par an (régénération et modernisation) les efforts supplémentaires d'ici 2027.

En revanche, faire contribuer SNCF Voyageurs à la régénération du réseau ne me semble pas judicieux, venant ajouter de la complexité à la complexité : l'Etat a déjà repris la dette de SNCF Réseau qui maintient des redevances exorbitantes auprès de SNCF Voyageurs, ce qui pèse sur les prix des billets et limite l'ouverture à la concurrence. Ce système est unique en Europe, nous l'avons dénoncé mais rien ne change... L'Etat va donc prendre les résultats de SNCF Voyageurs pour financer le réseau dont celle-ci n'a pas la charge, la privant ainsi de baisser ses tarifs ou d'investir sur le matériel roulant, notamment au niveau des trains de nuits et des Train d'Equilibre du Territoire qui en ont pourtant tant besoin. Tout cela pourrait être tellement plus simple et bien plus

efficace. L'Etat doit assurer la charge du réseau comme partout en Europe. L'Etat doit engager enfin la baisse des péages, le ministre nous a dit enfin y travailler.

Concernant les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), nos propositions ont été reprises pour Ile de France Mobilité dans le PLF 2024. Les AOM de province vont pouvoir quant à elle bénéficier de l'affectation de 250 M€ de quota carbone revenant à l'État, si le Gouvernement garde les propositions du Sénat. C'est conforme à nos propositions en faveur des transports du quotidien.

Pour accompagner les transitions que nous connaissons, la mobilité et le logement sont les deux volets majeurs qui peuvent réellement réduire les émissions, mais qui nécessitent un accompagnement fort pour être soutenable pour chaque Français. Ces secteurs sont ceux où on a coutume de dire que nous avons à faire face à des

**« SNCF Réseau (...) maintient des redevances exorbitantes auprès de SNCF Voyageurs, ce qui pèse sur les prix des billets et limite l'ouverture à la concurrence. »**

chocs d'investissement. La mobilité a non seulement besoin d'un choc d'investissement, mais aussi d'un choc d'offre. Les Régions y sont prêtes, s'y engagent, espèrent des contrats de plan État-Région (CPER) à la hauteur, notamment au niveau des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), attendent un Etat présent sur les infrastructures à la hauteur de leurs engagements sur le matériel et le niveau de service. Il en est de même de la politique tarifaire, de son niveau et de sa lisibilité, pour faire aboutir le « Pass Rail » annoncé par l'État.

Il semble qu'une voie nouvelle et ambitieuses puisse enfin être empruntée pour notre système ferroviaire. ●



# APRÈS LES GRANDS DISCOURS, DÉPLOYONS LES GRANDS MOYENS SUR LE RAIL !

## Pierre BARROS

- ▶ Sénateur CRCE-Kanaky du Val-d'Oise
- ▶ Membre de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Co-auteur d'une Proposition de résolution pour le développement du transport ferroviaire



## Marie-Claude VARAILLAS

- ▶ Sénatrice CRCE-Kanaky de la Dordogne
- ▶ Vice-présidente de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Co-auteur d'une Proposition de résolution pour le développement du transport ferroviaire



**U**n large consensus politique se dégage pour faire du train la solution aux enjeux écologiques de notre temps. Cette ambition doit maintenant se traduire par des investissements massifs.

Votée très largement au Sénat en 2022, notre résolution « pour le développement du transport ferroviaire » conserve toute son actualité. Le Gouvernement s'est finalement engagé dans cette voie, annonçant d'une part « une nouvelle donne ferroviaire », grand plan de 100 milliards d'euros, et, d'autre part, le développement des services express régionaux métropolitains.

Ces engagements tardent toutefois à se concrétiser. Un peu moins de 3 milliards d'euros sont programmés pour le ferroviaire en 2024. Il en faudrait pourtant deux fois plus pour respecter la trajectoire annoncée par le gouvernement ! Nous avons fait plusieurs propositions en ce sens, toutes rejetées par la droite sénatoriale, en accord avec le gouvernement. Que faut-il en déduire ?

Ce n'est pas seulement par amour du rail que nous défendons des mesures de soutien au ferroviaire, mais bien pour répondre à des impératifs économiques, sociaux et écologiques :

- Économiques, car le ferroviaire est une source d'emplois non-délocalisables. Partisans de la réindustrialisation de notre pays, nous pensons que nos entreprises peuvent produire des voitures, des locomotives et des rails.
- Sociaux, avec la possibilité pour toutes et tous de voyager dans de bonnes conditions, à faibles coûts, vers les destinations les plus proches comme les plus lointaines. Garant du droit à la mobilité, le train doit être renforcé dans son rôle de transport du quotidien. Pour les longues distances et les vacances, les trains de nuit sont une alternative à l'avion et permettent d'économiser du temps et des nuits d'hébergement.
- Écologiques enfin, parce que toutes nos politiques doivent désormais contribuer à réduire nos émissions de CO<sub>2</sub>. Les transports en sont responsables de 30 %. Doubler la part du ferroviaire dans le transport de voyageurs et de marchandises, c'est retirer autant de véhicules polluants sur les routes, alors que la pollution de l'air tue 40 000 personnes chaque année.



La multiplication de l'offre sur tout le territoire permettra au ferroviaire de s'imposer comme une solution de mobilité pérenne et efficace.

Ces objectifs sont tout à fait réalistes et le réseau que nous souhaitons développer existait il y a seulement quelques dizaines

**« il n'y aura pas de nouvelle donne ferroviaire sans nouvelle donne budgétaire. »**

d'années. Après 1945, la SNCF avait récupéré un réseau de 42 000 km. Il n'en reste plus que 28 000 km. Les petites lignes disparaissent peu à peu, et les trajets mutualisés grâce aux trains ont été remplacés par des voitures individuelles pourtant coûteuses, avec de moins en moins de passagers à l'intérieur.

Le dérèglement climatique qui en résulte remet peu à peu en cause ce modèle de l'autosolisme. Faute avouée, à moitié pardonnée : l'heure est aux discours favorables aux transports collectifs et décarbonés. Mais il n'y aura pas de nouvelle donne ferroviaire sans nouvelle donne budgétaire.

Cette révolution ne se fera pas sans service public, aujourd'hui abandonné par les

politiques économiques libérales de la Commission européenne et du gouvernement. En érigeant la concurrence comme totem, ils condamnent des entreprises publiques essentielles, comme Fret SCNF. Ces dernières sont contraintes par des normes les affaiblissant à la faveur d'entreprises privées, uniquement intéressées par la rentabilité immédiate. Résultat, la part du rail dans le transport de marchandises a été divisée par deux entre 2006 et 2019. En détruisant un secteur d'avenir, ils renforcent la place du transport routier, pourtant écologiquement non viable. Pour soutenir le droit à la mobilité et la transition écologique, le groupe CRCE-K mènera la bataille pour développer le transport ferroviaire. ●

# LA BATAILLE DU RAIL SERA AUSSI FINANCIÈRE

**Philippe TABAROT**

- ▶ Secrétaire du Sénat
- ▶ Sénateur LR des Alpes-Maritimes
- ▶ Membre de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Membre du conseil d'orientation des infrastructures
- ▶ Rapporteur sur la proposition de loi n° 749 (2022-23) relative aux services express régionaux métropolitains adoptée par l'Assemblée nationale



**L**e train, c'est une carte de France qui se dessine, un patrimoine de notre héritage identitaire, un outil de notre cohésion nationale. Le train, c'est un défi qui coche toutes les cases, notamment la décarbonation des mobilités, qui est le premier secteur émetteur de GES. En qualité de rapporteur du budget ferroviaire au Sénat et membre du Conseil d'Orientation des Infrastructures, je défends un sursaut des mobilités ferroviaires. Nous sommes tous un peu amers que le ferroviaire soit le grand absent permanent des campagnes présidentielles. Et, malgré cela, le train truste l'actualité, devient un élément pivot de réponses aux crises de notre temps. Souffrant pourtant d'un déficit chronique d'investissement, l'actualité nombreuse du train des chaînes info demeure inversement proportionnel au PIB injecté par l'Etat dans le financement du transport public, malgré notre proposition de baisse de TVA à 5,5 % pour faire du train un bien de « première nécessité ».

Plus il est prégnant, plus le train, par ses capacités vertueuses, doit trouver sa place.

Malheureusement, le réseau a fait l'objet d'un sous-investissement massif. Le retard pris est si grand que les investissements de régénération permettent tout juste de stopper la dégradation du réseau. Avec un âge moyen de 30 ans (un réseau 2 fois plus âgé que l'Allemagne), le réseau est vieillissant. Dans ce cadre, je salue le début certes timide de hausse des moyens consacrés par l'Etat pour 2024 au transport ferroviaire. Si l'enveloppe de 300 millions d'euros supplémentaires est bienvenue, elle présente deux limites majeures. D'une part, elle reste insuffisante pour enrayer la spirale de paupérisation notamment compte tenu des effets de l'inflation et du retard déjà accumulé en matière de régénération et de

modernisation du réseau. Je rappelle que si nous maintenons notre rythme actuel de déploiement du système de gestion du trafic européen, nous serons, en 2040, le seul pays, aux côtés de la Lituanie, à ne pas en être équipé. D'autre part, le Gouvernement entend faire peser l'essentiel des nouveaux investissements sur les bénéficiaires de la société SNCF Voyageurs. Cette situation nous interroge quant aux garanties d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure vis-à-vis de l'opérateur historique et nous inquiète eu égard aux capacités de la SNCF d'absorber ces dépenses à moyen terme, sans que cela ne limite ses propres investissements (notamment en matière de renouvellement du matériel roulant). L'année 2024 sera donc une année décisive : elle marquera soit un virage salutaire, soit à terme, un réel risque de décrochage. Je forme le vœu que l'actualisation prévue en 2024 du contrat de performance que nous réclamons tant entre SNCF Réseau et l'État retiendra la première option.

Au delà de l'année 2024, nous manquons d'une véritable stratégie pour notre réseau ferroviaire. Si le plan d'avenir « nouvelle donne ferroviaire » annoncée par la Première ministre constitue un signal positif, nul n'en connaît pour l'instant le modèle de financement, ni la part qui sera financée par l'État, ni la ventilation précise des dépenses. Cette situation nous inquiète, alors que de nombreux territoires sont impliqués dans des projets locaux, par exemple de services express régionaux métropolitains. Dans ce contexte, et afin de donner la visibilité nécessaire aux acteurs, nous avons donné un

**« Avec un âge moyen de 30 ans (un réseau 2 fois plus âgé que l'Allemagne), le réseau est vieillissant. »**

RDV au gouvernement à l'été 2024 à travers la remise d'un rapport clarifiant les modalités de financement des 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour le transport ferroviaire. Un rendez-vous de vérité pour que naisse également la loi de programmation des infrastructures de transport que nous réclamons sans cesse et que la loi d'orientation des mobilités prévoyait pour 2023. ●



# LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES POUR LES JEUNES : UN PAS VERS L'ÉPANOUISSEMENT ET L'INCLUSION

**Serge MULLER**

- ▶ Député RN de la Dordogne
- ▶ Membre de la commission des Affaires sociales
- ▶ Co-auteur d'une proposition de loi visant à instaurer la gratuité des transports ferroviaires, durant les heures creuses, pour les jeunes âgés de 18 à 25 ans, titulaires de la nationalité française, dans la limite des places disponibles



écho à des préoccupations environnementales. En encourageant l'utilisation des transports en commun, elle contribue à la réduction de la pollution et des embouteillages. De plus, cette mesure favorise l'égalité en offrant à tous un accès abordable à la mobilité.

## Réalisation pratique et financière

Cette proposition législative vise à modifier le code des transports pour instaurer la gratuité des transports ferroviaires pour les 18-25

**« Loin d'être une charge pour la SNCF, [la mesure] cible les places vacantes, ne générant ainsi aucune perte. »**

**L**a solitude étudiante est un fléau exacerbé par la pandémie de Covid-19, mettant en lumière l'isolement des jeunes loin de leurs racines. C'est dans cette optique que le Rassemblement National propose une mesure novatrice : la gratuité des transports ferroviaires pour les Français de 18 à 25 ans aux heures creuses, dans la limite des places disponibles. Cette proposition ambitieuse a un objectif clair : améliorer la qualité de vie des étudiants et des jeunes travailleurs.

## Renforcer les liens familiaux et locaux

La gratuité des transports en train est bien plus qu'une économie financière. Elle sert de lien affectif crucial pour les jeunes souvent éloignés de leur famille. Les statistiques révèlent que beaucoup rentreraient plus souvent s'ils le pouvaient financièrement. Ainsi, pour ceux dont le budget est limité, ce lien familial est brisé, aggravant leur sentiment de déracinement.

## Épanouissement personnel et impact économique

Cette mesure ne se limite pas à des économies individuelles. Elle promeut l'épanouissement personnel en encourageant la découverte du territoire, la participation à la vie locale et l'attachement à son environnement. Elle stimule également l'économie locale en favorisant la consommation et en dynamisant les secteurs du tourisme et de l'hôtellerie.

## Un geste écologique et d'égalité

La gratuité des trains aux heures creuses fait également

ans aux heures creuses, dans les limites des places disponibles. Loin d'être une charge pour la SNCF, elle cible les places vacantes, ne générant ainsi aucune perte. Une convention entre l'État et les opérateurs sera bien entendue établie afin de garantir son application efficace. Cette initiative n'est pas seulement un geste financier ; c'est un investissement dans le bien-être, l'épanouissement et l'inclusion des jeunes. Quand on peut faire aujourd'hui un Paris - Rome aller-retour, moins cher qu'un Paris - Lyon, Paris - Bordeaux ou Paris - Bergerac, c'est qu'il y a un problème sur le coût de nos billets de trains. Et les premiers à en pâtir, ce sont nos jeunes. ●



# LE TROMBINOSCOPE DE LA SANTÉ 2023



◀ Tout connaître des principaux acteurs du système de santé en France

## DÉCOUVREZ LES PHOTOS, BIOGRAPHIES ET COORDONNÉES DES 600 DÉCIDEURS AU SEIN :

- du Ministère de la Santé et de la Prévention
- de la Présidence de la République, du Parlement, des élus locaux, du Cese et des syndicats nationaux
- des agences, des établissements publics et des groupements divers
- de la sécurité sociale et de l'assurance maladie
- des instituts de recherche et de formation
- des principales instances professionnelles nationales
- des instances régionales (ARS, MDPH, URPS-ML, ORS)



**BON DE COMMANDE**

A retourner au : **TROMBINOSCOPE - CS 70001 - 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex**  
Tél. : **03 27 56 38 57** - [trombinoscope@propublic.fr](mailto:trombinoscope@propublic.fr)

Je commande l'édition 2023 du Trombinoscope de la Santé paru en juillet 2023  
..... exemplaire(s) au prix unitaire de 90 €HT soit 113 €TTC\*

\* TVA 20 %, 5 € de port inclus

**Je joins mon règlement à l'ordre de TROMBIMEDIA :**

- Chèque  Mandat  
 Paiement en ligne sécurisé sur [www.trombinoscope.com](http://www.trombinoscope.com)  
 Bon de commande administratif et procédure habituelle pour les organismes et collectivités

Signature obligatoire :

M.  Mme

Nom ..... Prénom .....

Organisme .....

Adresse .....

Code postal ..... Ville .....

Pays .....

Tél ..... Fax .....

E-mail .....

# OSONS LES TRANSPORTS PUBLICS

Bruno GAZEAU

► Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)



**U**ne demande très supérieure à l'offre. La demande de transports publics est très forte. Dans le ferroviaire qu'il s'agisse des TER, des Intercités de jour et de nuit, des TGV, l'offre est inférieure d'environ 20 % à la demande. La FNAUT qui avait anticipé ce phénomène avait pu constater lors de son colloque « osons le train » de mai 2023, que tous les acteurs, opérateurs, autorités organisatrices, gouvernement et partis politiques, Hautes Autorités, partageaient ce diagnostic et s'accordaient sur la nécessité d'accélérer la régénération du réseau ferré et d'accroître l'offre aussi bien dans les transports ferrés que dans les transports urbains.

## 100 milliards

Ce chiffre lâché par Jean-Pierre FARANDOU, repris par la Première ministre, est désormais considéré comme un acquis. Ce signal positif s'est accompagné du vote de la loi sur les services express régionaux métropolitain et un mandat fort a été donné aux préfets d'accorder la priorité aux transports publics dans les négociations des volets mobilité des contrats de plan État-Région (CPER).

Ces signaux positifs se trouvent contrariés pour autant par des décisions qui en réduisent la portée : « déclaration d'amour pour la bagnole » du Président et du ministre des Finances, 8 milliards de baisse des taxes sur l'essence pendant l'été, aides massives à la filière automobile électrique et au déploiement des bornes, difficultés fortes pour mettre à contribution les autoroutes et la filière aéronautique en dépit des engagements pris par la France dans l'Accord de Paris, filières déjà abondamment aidées lors de la crise Covid.

La ponction accrue sur les bénéfices de SNCF Voyageurs pour contribuer davantage à la régénération du réseau a pour conséquence de faire payer davantage les usagers qui voient le prix du train s'envoler.

## Réduisons les excès des modes polluants camion, voiture, avion

Le choix des transports publics est freiné par l'iniquité persistante entre les modes. Les uns sont subventionnés mais les autres sont défiscalisés. Aussi une étude de Bercy montrait qu'en dépit de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits

énergétiques), les coûts de la route ne sont couverts qu'à 30 % en zone urbaine et 60 % en zone rurale ou périphérique ; le kérosène n'est toujours pas taxé ; pas davantage ne sont pris en compte les externalités de l'avion par le biais d'un sillon virtuel analogue au sillon ferroviaire et au péage autoroutier.

Encourageons le partage de la voirie urbaine, routière et autoroutière au profit de tous les modes - piétons, vélos et bus en ville, autocars et co-voiturage sur les voies rapides d'accès aux villes.

C'est le moyen le plus rapide de décarboner la route.

## Le choix des transports publics freiné par leur fragmentation croissante

L'ouverture à la concurrence qui va accroître le nombre d'opérateurs, une SNCF qui multiplie ses marques (Ouigo, Inoui, Ouigo vitesse classique, TER...), une liberté tarifaire donnée dès 2014 aux régions qui multiplient les tarifications... Tout cela doit conduire à l'émergence d'un socle de droits pour les usagers, c'est-à-dire de définitions et de règles sur lesquelles s'accordent opérateurs et autorités organisatrices.

**« en dépit de la TICPE, les coûts de la route ne sont couverts qu'à 30 % en zone urbaine et 60 % en zone rurale ou périphérique ».**

L'usager ne veut pas connaître toute la machinerie, elle doit être transparente et sa mobilité facilitée au maximum.

L'État, acteur suprême, doit, à défaut d'accords, imposer ce cadre comme il a su le faire en Allemagne et en Grande-Bretagne.

Il est temps de choisir, on ne reviendra pas en arrière. L'innovation technique ne suffira pas, nous devons aussi modifier nos comportements et habitudes de mobilité. ●



# IL FAUT ASSUMER DE RÉDUIRE LES TRANSPORTS ROUTIERS ET AÉRIENS

**Aurélien BIGO**

- ▶ Chercheur spécialisé dans la transition énergétique des transports
- ▶ Associé de la Chaire Énergie et prospérité à l'Institut Louis Bachelier



**L**e report modal vers le transport ferroviaire, pour les voyageurs comme pour les marchandises, est un objectif qui fait largement consensus au sein de la société ou du monde politique. D'autant plus avec l'urgence de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Pourtant, force est de constater que les nombreux plans dans ce sens n'ont pas atteint les objectifs prévus.

Ce décalage vient au moins de deux simplismes souvent présents dans les débats publics. Le premier serait de considérer que pour faire du report modal vers le train, il suffit d'investir davantage dans le ferroviaire. Le second consiste à considérer que faire plus de ferroviaire permet de manière automatique de réduire les émissions.

Pourtant, l'analyse des tendances passées en France permet de mettre en doute ces affirmations. Malgré de forts investissements dans le ferroviaire, le report modal a été inexistant côté marchandises et faible pour les voyageurs, avec des effets très limités sur les émissions.

La raison centrale est que les politiques publiques de report modal n'en sont pas vraiment. Si l'on veut que le développement du train se fasse au détriment de la voiture, de l'avion ou encore des poids lourds, il doit y avoir 2 volets aux politiques de report modal : un soutien renforcé au ferroviaire, certes, mais aussi assumer de réduire l'attractivité des modes de transport que l'on veut voir baisser.

Car ce n'est pas faire plus de ferroviaire qui fait baisser les émissions. C'est faire moins de transport routier ou encore de transport aérien.

Pour autant, un rapide passage en revue des politiques actuelles des transports montre qu'elles ne sont pas alignées en ce sens, d'où les résultats décevants du report modal.

Ainsi s'il y a de nombreux investissements ferroviaires, notamment dans l'infrastructure, l'Etat ou encore les collectivités continuent aussi d'investir dans des projets (auto)routiers ou d'aéroportuaires.

Côté fiscalité, de nombreux avantages au routier ou à l'aérien n'ont toujours pas été revus, depuis la fiscalité favorable aux véhicules de fonction, les frais

kilométriques qui ouvrent à des réductions d'impôts, le kérosène qui n'est pas taxé, la TVA réduite sur les billets d'avion, les subventions aux aéroports...

Par ailleurs, il faut remettre le train dans un contexte plus global, si l'on souhaite voir doubler sa part modale marchandises d'ici 2030 ou voyageurs d'ici 2050.

Tout d'abord, la demande totale de transport doit être modérée. Car cela demanderait des hausses de trafic encore plus élevées de multiplier la part modale par 2 si la demande totale augmente. Par ailleurs, la saturation du réseau est déjà un sujet majeur dans certaines gares, sur certaines lignes ou aux périodes de pointe, et le sera d'autant plus avec de fortes hausses de trafics. Puis l'évolution de l'aménagement du territoire doit être compatible avec l'essor du ferroviaire, par exemple en densifiant en priorité à proximité des gares.

Et enfin, s'il est parmi les modes les plus vertueux et les plus adaptés en cas de flux fortement massifiés, le train ne se suffit pas à lui-même. Il doit être intégré à un bouquet de solutions de

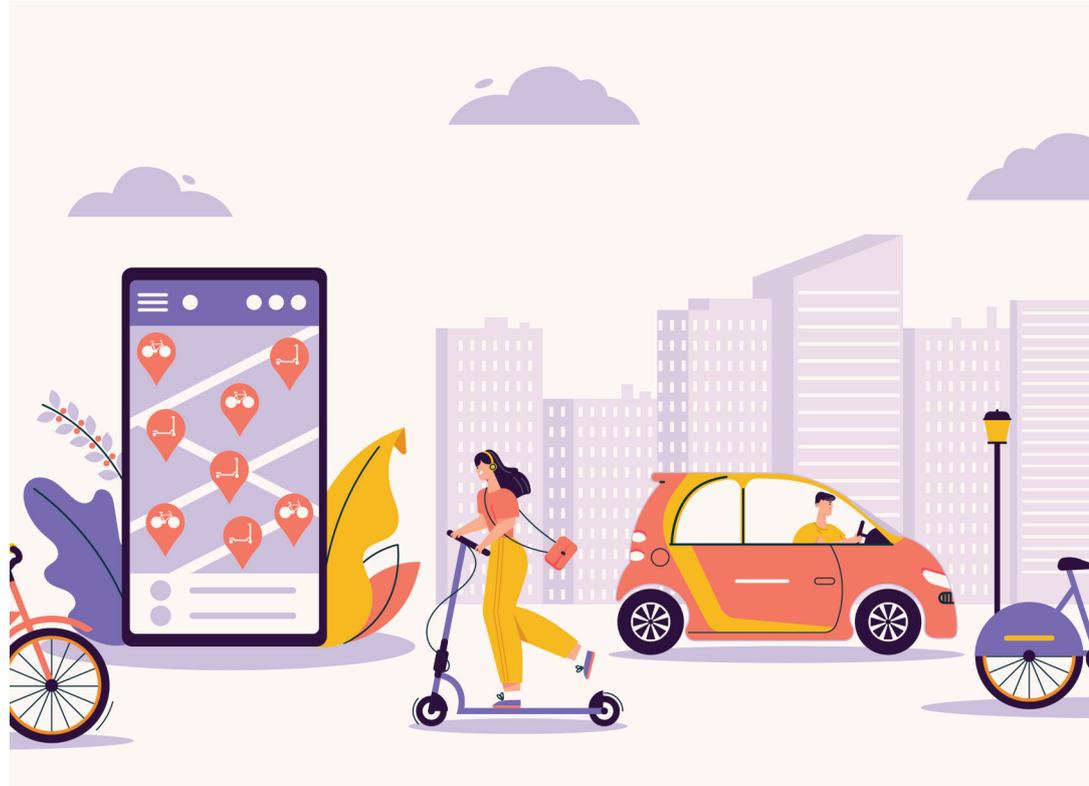
**« il faut développer la multimodalité, ainsi que l'intermodalité pour le train, notamment avec du stationnement vélo, des offres de transports en commun, ou encore de l'autopartage en gare. »**

mobilité durable, à côté du vélo, du car express, du covoiturage, ou encore des véhicules intermédiaires entre vélo et voiture. Car pour limiter la place de la voiture individuelle, il faut développer la multimodalité, ainsi que l'intermodalité pour le train, notamment avec du stationnement vélo, des offres de transports en commun, ou encore de l'autopartage en gare.

Pour un fort report modal vers le ferroviaire, il faut donc inscrire ce mode dans un système de mobilité et de logistique durable, dans lequel il est assumé de limiter la part de la voiture individuelle, de l'avion et des poids lourds. Sans cela, les milliards supplémentaires mis dans le ferroviaire n'auront que peu d'effets sur nos émissions de CO<sub>2</sub>. ●



## QUELLE(S) MOBILITÉ(S) POUR DEMAIN ?



**S**'il y a un secteur en plein chamboulement, c'est bien celui des transports, lequel constitue l'une des premières sources d'émissions de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre (GES) dans le monde, y compris bien sûr en France (30 % en 2021 selon les chiffres du Haut Conseil pour le Climat) ! Face aux enjeux climatiques, à l'exigence européenne « Fit for 55 », soit à la baisse de 55 % des GES dans les transports d'ici à 2030, de nouvelles règles apparaissent : mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) accessibles uniquement aux véhicules les plus récents, interdiction de vendre des voitures thermiques d'ici à 2035. Les usagers les plus modestes et les plus éloignés des centres urbains vont être les plus impactés par ces transformations. Arriveront-ils à suivre ? Comment leur en donner les moyens ? Les conséquences économiques et sociales à venir sont pour le moins préoccupantes.

On parle de mobilités décarbonée, partagée, douce, de report modal... Terminée la voiture individuelle en solo ! Du moins, c'est ce que les politiques publiques, surtout dans les grandes villes, tendent à imposer, faisant la promotion des transports collectifs, même quand ils sont saturés et/ou peu développés, des vélos et parfois des trottinettes ou autres engins de déplacement personnel (EDP), pourtant potentiellement dangereux en cas de chocs, car peu protecteurs pour leurs utilisateurs pas toujours assurés. Il reste la marche à pied et le concept de la ville du quart d'heure, chère par exemple à la maire parisienne Anne Hidalgo.

Le mot d'ordre, c'est en tout cas le verdissement de tous les moyens de transport, en recourant aux motorisations électrique, hydrogène, biométhane, que ce soit pour les voitures, les avions, les bateaux, les trains, les cars, les bus, etc. En théorie, s'applique toujours la libre circulation des personnes et des biens... Mais jusqu'à quand ?

*Stéphanie Fontaine*

# POUR LES MOBILITÉS DE DEMAIN, CHANGEONS DE BRAQUET !

**Didier RAMBAUD**

- ▶ Sénateur RDPI de l'Isère
- ▶ Vice-président de la commission des Finances
- ▶ Vice-président de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation
- ▶ Membre de la délégation sénatoriale à la prospective
- ▶ Co-auteur du rapport d'information « Mettre les nouvelles mobilités au service de tous les territoires »



leur voiture. Si ce taux recule par rapport à 2022, la pratique du covoiturage demeure encore lacunaire. Pourtant, certains signaux semblent positifs : selon le Gouvernement, au 1er juillet 2023, 130 000 nouveaux automobilistes avaient enregistré un trajet de covoiturage quotidien. Des résultats encourageants liés aux aides financières accordées dans le cadre du plan gouvernemental du covoiturage au quotidien lancé en janvier dernier ainsi qu'aux voies réservées pour les véhicules pratiquant le covoiturage, créées via la loi d'orientation des mobilités. Actuellement expérimentées dans six villes de France, dont Grenoble, ces voies matérialisées par un panneau carré avec un losange blanc démontrent à quel point les collectivités doivent également s'emparer du sujet pour faire évoluer les pratiques.

Néanmoins, la métamorphose des comportements dépend sans conteste de la diversification des offres de transports. Comment peut-on demander à nos concitoyens de délaisser la voiture si l'offre de solutions alternatives décarbonées n'est pas suffisamment

**P**our que la France respecte ses engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, nous devons prendre un virage serré : celui la transition en matière de mobilité. La tâche est immense car les transports représentent 30 % de ces émissions. Pour y parvenir, cela exige à mon sens d'emprunter simultanément les quatre voies complémentaires de la sobriété, du partage, de la diversification et de l'innovation.

N'oublions pas que l'énergie la plus propre est celle que l'on ne consomme pas. Bien que n'étant pas un adepte de l'immobilisme, je souhaite souligner une donnée récemment rappelée par le ministre Christophe BÉCHU : 53 % des déplacements de moins de 2 kilomètres se font en voiture. Un tel constat doit nous inciter à remettre en cause la pertinence de ces trajets.

Mais il y a des déplacements inévitables, à commencer par celui qui relie le domicile au lieu de travail. Or, selon les résultats du baromètre de VINCI Autoroutes consacré à « l'autosolisme », publiés en septembre 2023, 83 % des conducteurs sont seuls dans

**« Développer les TER, les Intercités et les trains de nuit doit être une priorité. »**

importante ? Je suis convaincu qu'en diversifiant les transports dans les zones rurales et péri-urbaines, nous pourrions alors fluidifier les trafics dans les zones denses. C'est l'esprit de la création des services express régionaux métropolitains, surnommés « RER métropolitains » annoncés par le président de la République.

En outre, s'il faut peut-être réinventer les mobilités de demain, l'efficacité de certains transports n'est plus à démontrer, à l'image du train. Or, pour citer les mots de la Première ministre Elisabeth BORNE, le secteur du ferroviaire est bel et bien « la colonne vertébrale des mobilités ». Il est donc plus que temps de changer de braquet sur les investissements dans le secteur ferroviaire. Développer les TER, les Intercités et les trains de nuit doit être une priorité. Le temps où les lignes TGV accaparaient toute l'attention des pouvoirs publics est révolu.

Nous pouvons également amplifier le transport par câble, de type « télécabine » ou « téléphérique bicable ». Depuis la mise en service du téléphérique de la Bastille à Grenoble en 1934, ce type de transport a démontré sa pertinence. Il peut représenter un maillon supplémentaire, notamment lorsqu'il permet de franchir des obstacles et d'éviter ainsi des travaux importants et coûteux.

Enfin, pour réussir notre transition, notre pays doit investir dans la recherche pour créer de nouveaux modes de transports décarbonés. L'hydrogène vert, les électrocarburants, l'électrification de l'autoroute ou le transport par drones pourraient ainsi devenir de formidables alliés dans une transition que nous devons manifestement accélérer ! ●



# ENSEMBLE, DÉVELOPPONS DES MOBILITÉS ACTIVES ET POSITIVES !

**Guillaume GOUFFIER VALENTE**

- ▶ Député Renaissance du Val-de-Marne
- ▶ Membre de la Commission des Lois constitutionnelles, de la Législation et de l'Administration générale de la République
- ▶ Auteur d'un rapport sur la filière économique du vélo en France



écologiques, d'abord. Les transports représentent plus de 31 % des émissions françaises de GES. Pour des raisons de santé publique et de bien-être, ensuite. Oui, les transports de demain sont une occasion immanquable d'améliorer la santé de nos concitoyens. Si bien que dix kilomètres à vélo par personne par jour génèrent 2 700 euros d'économie de dépenses de santé. Pour des raisons industrielles, enfin. Depuis plus de cinquante ans, nous pensons que notre pays ne peut plus construire ce dont il a besoin. Le secteur des transports est aujourd'hui une formidable opportunité de retrouver notre souveraineté française et européenne. Plus de 100 000 emplois pourraient être créés dans cette filière renaissante dans les décennies à venir.

En somme, les mobilités de demain sont celles d'aujourd'hui et l'idée que des solutions miracles apparaîtraient est un mirage. Les

**D**emain, nos mobilités devront changer. En réalité, elles ont déjà changé. Sur les cinq dernières années, les ménages français ont acquis plus de dix millions de bicyclettes. Ce sont aujourd'hui plus de 700 000 personnes qui effectuent leur trajet domicile-travail à vélo. Bien plus qu'une tendance post-Covid, c'est une véritable « révolution » que nous pouvons mesurer chaque jour sur les pistes cyclables de nos territoires. Mais nous sommes encore loin de l'objectif que nous nous sommes fixé d'atteindre 9 % de la part modale en 2024 et 12% en 2030.

Même si les esprits ont changé, le chemin à parcourir est encore conséquent. Il est pourtant nécessaire. Pour des raisons

**« dix kilomètres à vélo par personne par jour génèrent 2 700 euros d'économie de dépenses de santé. »**

solutions sont là. Il faut donc les développer avec structuration, innovation et volontarisme. Mais il faut aussi les rendre concrètes pour nos concitoyennes et nos concitoyens. Cela implique de pouvoir les rendre accessibles, crédibles, sécurisées, rentables.

Il nous faut permettre à nos concitoyens d'avoir accès à des infrastructures sécurisées, fiables et accessibles. Le deuxième Plan vélo annoncé par la Première ministre Elisabeth Borne en septembre 2022 prévoit l'investissement par l'État de deux milliards d'euros de 2022 à 2027 pour développer les infrastructures, créer des stationnements sécurisés, former et éduquer par le « Savoir rouler », ou encore pérenniser et clarifier les aides à l'achat. Développer ces alternatives concrètes revient donc à les considérer comme de vrais moyens de déplacement, et non plus comme un objet de loisir uniquement.

Il nous faut par ailleurs structurer des filières économiques et industrielles françaises et européennes pour développer ces solutions. Il est aujourd'hui indispensable d'organiser l'innovation autour de ces nouvelles mobilités et de garantir leur compétitivité afin que les produits puissent être produits sur notre territoire. C'est le sens du travail engagé par tous les acteurs économiques du vélo à travers la reconstruction d'une filière globale et ambitieuse.

Il nous faut enfin changer les mentalités et changer nos villes. Disons-le clairement : nous devons réduire la place de l'automobile dans nos villes et des alternatives doivent aussi se développer dans nos territoires ruraux. Pour sortir de l'autosolisme - plus de 40% des déplacements effectués en voiture le sont sur des distances de moins de trois kilomètres - il nous faut adapter nos villes, les rendre plus « marchables » et « cyclables ». Il faudra aussi que les collectivités et les entreprises continuent d'être les acteurs du changement.

Certains considèrent les mobilités de demain comme celles des contraintes. Elles seraient alors seulement le résultat d'une série d'interdictions subies par nos concitoyens. Au contraire, je suis convaincu que ces mobilités sont positives pour notre bien-être et nos modes de vie, qu'elles sont source d'émancipation, de liberté, d'égalité et de solidarité. ●



# MOBILITÉS DE DEMAIN : L'HEURE DE LA CRISTALLISATION

**Bruno MILLIENNE**

- ▶ Député Démocrate (Modem et indép.) des Yvelines
- ▶ Vice-président de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Co-rapporteur d'une mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité



mois de l'année) et nul doute que la tendance se poursuivra dans les prochaines années, grâce notamment au leasing social de véhicules électriques qui sera lancé en 2024. Le renforcement des aides à l'achat de véhicules propres et le déploiement des bornes de recharge sont des incitatifs majeurs, ils doivent se poursuivre et s'intensifier.

La gestion du stock de véhicules en circulation est plus complexe. A ce titre, plusieurs arrêtés sont venus clarifier récemment la pratique du retrofit (qui permet de modifier un véhicule thermique existant pour le rendre plus propre, par hybridation, électrification ou recours à des biocarburants). Pourquoi c'est important ? Parce que le retrofit, moins onéreux et plus économe en ressources que l'achat d'un nouveau véhicule, pourra permettre aux ménages les plus modestes de rouler plus propre. Je me bats ainsi depuis plusieurs mois pour que les véhicules encore en bon état issus de la prime à la conversion puissent être retrofités et remis sur la route pendant quelques années via un système de leasing très social, à moins de 100 euros par mois. Le retrofit est aussi un atout pour les professionnels, et notamment les artisans qui utilisent des véhicules utilitaires légers dont l'équipement peut coûter 2 à 3 fois le prix du véhicule nu.

**L**a transition de nos mobilités répond à deux impératifs : le premier, à très court terme, est l'amélioration de la qualité de l'air dans nos métropoles, c'est tout l'objet de la mise en place des ZFE-m, qui a d'ailleurs été rendue moins contraignante du fait des bons résultats déjà obtenus. Le second, à plus long terme, est celui de la lutte contre le changement climatique. Si le fait d'agir sur l'un a souvent des impacts positifs sur l'autre, il est selon moi très important de les distinguer pour mieux comprendre l'articulation des politiques publiques mises en place et en améliorer l'acceptabilité sociale.

**« le retrofit, moins onéreux et plus économe en ressources (...), pourra permettre aux ménages les plus modestes de rouler plus propre. »**

Cela étant dit, les moyens mis en œuvre pour verdir notre parc automobile permettent de dégager plusieurs tendances. Sur le flux tout d'abord, le virage électrique est clairement pris pour ce qui concerne les véhicules particuliers. Pour la première fois en 2023, la part de véhicules hybrides et électriques immatriculés dépassera celle des véhicules thermiques (54 % contre 46 sur les 10 premiers

d'infrastructures et un encadrement strict pour éviter l'anarchie que l'on a pu connaître par exemple sur les trottoirs parisiens, la solution à plus grande échelle passe par le développement du transport en commun, en zone urbaine comme en ruralité. Le plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040 dans le ferroviaire annoncé par le Gouvernement répond à cet objectif. Il concernera notamment le développement des RER métropolitains, celui du train de nuit ou encore la modernisation d'un réseau vieillissant.

A plus court terme, les réseaux de bus express, comme celui qui commence à voir le jour en Ile-de-France, représentent aussi une alternative plus rapide et moins lourde pour désengorger nos routes et diminuer l'impact de nos déplacements, tant sur le climat que sur notre santé respiratoire.

15 ans après la commercialisation de la première voiture électrique, les défis restent immenses pour atteindre les objectifs fixés en matière de mobilités. Malgré tout, les mesures prises depuis quelques années permettent d'avoir une bien meilleure visibilité sur les moyens à mobiliser pour les atteindre. La route est encore longue, mais nous connaissons maintenant le chemin ! ●



# POUR LA MISE EN PLACE DE ZFE PLUS JUSTES ET SOUPLES

**Gérard LESEUL**

- ▶ Député Socialistes et App. de la Seine-Maritime
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Vice-président de l'OPECST
- ▶ Co-président du groupe d'études ESS et responsabilité sociétale des entreprises
- ▶ Co-rapporteur d'une mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité



**L**e Haut conseil pour le climat nous rappelle que le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre en France avec (32 % des émissions nationales en 2022).

Face à cette réalité, les lois LOM et Climat et Résilience ont imposé la mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE) dans les principales aires urbaines de notre pays d'ici 2024.

En réduisant progressivement la circulation des véhicules les plus polluants dans les centres villes selon leur catégorisation Crit'Air, les ZFE devraient permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre mais surtout les émissions de particules fines et autres Nox qui abiment la santé respiratoire de nos concitoyens. Cependant leur mise en place rapide pose une réelle question d'acceptation sociale par la population et notamment pour celles et ceux qui résident hors des principales aires urbaines, qui n'ont pas un revenu suffisant pour changer de véhicule et qui doivent se rendre dans les centres villes pour le travail, la santé ou les loisirs.

Les Services Express Régionaux Métropolitains (Serm) devront s'appuyer prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire, comprendre obligatoirement une offre de cars express « à haut niveau de service » et des réseaux cyclables, et pourront aussi inclure « des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage », de parking à vélos et des services de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...). Les gares ou pôles d'échanges multimodaux existants seront adaptés. D'autres seront créés.

Or l'acceptabilité sociale de ces mesures est fondamentale. La transition de notre modèle de transport très individuel carboné vers un système plus vertueux passe nécessairement par des efforts collectifs et un engagement solidaire de toute la société.

Bien conscient de cette réalité, dès octobre 2022 avec Bruno Millienne, nous avons fait 20 propositions pour améliorer le dispositif et le rendre plus acceptable. Le Ministre de la Transition écologique a salué la qualité de notre travail et la pertinence des

propositions faites. Toutefois, les mois passent et nous peinons à voir s'appliquer nos recommandations.

En réaction au faible engagement du Gouvernement sur les mesures accompagnatrices, j'ai déposé une proposition de loi (n°1569) visant à permettre de façon juste et souple la mise en place des ZFE en développant massivement les mobilités décarbonées. J'y défends notamment 3 axes principaux :

- Réviser le système des vignettes Crit'Air, car le dispositif actuel se fonde sur l'âge du véhicule, de la motorisation et la norme euro du véhicule. Ces critères sont insuffisamment pertinents, car ils ne permettent pas seuls d'évaluer le réel niveau de pollution des véhicules.
- Augmenter et recentrer les aides pour accompagner les ménages et les professionnels dans l'acquisition d'un véhicule moins polluant.
- Mettre le paquet sur les mobilités alternatives.

C'est en proposant préalablement des alternatives effectives à la voiture individuelle là où c'est possible que nous pourrions mettre en place sereinement des restrictions de circulation. L'émergence des Serm est une première réponse intelligente, mais elle arrive malheureusement tardivement, après les ZFE et leur mise en place nécessitera un très fort engagement budgétaire de l'État pour que ces dispositifs réussissent. Par ailleurs, cela n'épuise pas le sujet de la massification, de l'intermodalité et de la billettique des solutions de transport, et de la solidarité budgétaire sans laquelle l'effort individuel apparaît injuste.

**« La transition de notre modèle de transport très individuel carboné vers un système plus vertueux passe nécessairement par des efforts collectifs et un engagement solidaire de toute la société. »**



La mutation de nos mobilités doit se faire avec l'ensemble de nos concitoyens et dans le cadre d'un effort équitable partagé entre État, entreprises, industrie et collectivités locales. Sans cela, la grogne sociale est assurée. ●

# POUR UN VIRAGE EN ÉPINGLE SUR LA POLITIQUE DU TOUT VOITURE

Sylvain CARRIERE

- ▶ Député LFI-Nupes de l'Hérault
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Co-auteur d'une Proposition de loi visant au bon développement des zones à faibles émissions-mobilité



choisir entre différents modes de transport quand ils sont 76 % pour les résidents des centres-villes. Ce manque de choix conjugué aux prix élevés a pour effet direct la « précarité mobilité » qui touche 13,3 millions de personnes ne pouvant pas se déplacer à leur guise pour aller travailler, se soigner, faire leurs courses, etc.

Cette situation est politique. L'État favorise les investissements dans le tout routier et dans les aides à la transition du thermique vers l'électrique. Les externalités économiques comme la congestion (à l'origine de retards et donc d'imprévisibilité économique) ne sont pas prises en compte dans les études d'impact. De plus, la majorité des transports en commun français sont en phase de libéralisation et ne répondent plus qu'à des logiques de marchés : exit donc les tronçons peu rentables et tous les itinéraires capillaires, nécessaires pourtant à une sortie du tout voiture.

Concernant la ruralité, les lignes de bus qui desservent les petits villages n'étant pas rentables, elles sont tout simplement supprimées. Le bus est pourtant le mode de transport des plus précaires. A force de vouloir rentabiliser tous les secteurs, les

gouvernements successifs en ont oublié la notion de service public. Les ruraux seraient-ils des sous-citoyens ?

Pour les urbains et les périurbains ce n'est pas mieux. L'Etat est aux

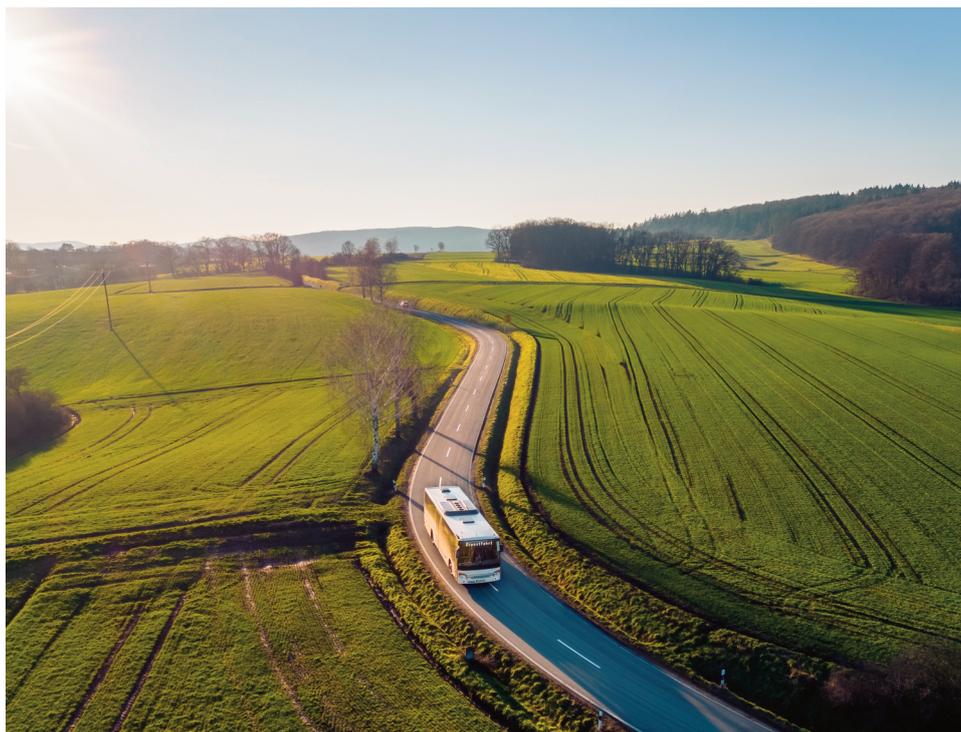
abonnés absents sur les politiques de transport. Avec les Zones à faibles émissions (ZFE) le « en même temps » est démasqué : il n'est pas possible de mettre en place des ZFE alors même qu'il n'existe pas d'alternative fiable. Les aides à la transition et autres bonus écologiques, qui reviennent à financer l'industrie automobile, couvrent à peine l'inflation de l'entrée de gamme des véhicules électriques (+25 % en 2 ans). Les projets d'infrastructures de transports en commun sont, quant à eux, soumis à des retards conséquents.

Le salut des mobilités passera par le développement des transports en commun terrestres. Le rail qui permet à la fois de désenclaver les territoires ruraux en les connectant aux métropoles, et de substituer le train aux avions beaucoup plus polluants doit être une cause nationale. Dans les milieux urbains, les pistes cyclables doivent progressivement remplacer les larges routes actuelles. Ces infrastructures cyclables doivent être développées conjointement aux transports en commun, efficaces pour des déplacements longs ou pour les personnes ne pouvant utiliser de vélo, notamment celles en situation de handicap. Des pôles multimodaux viendraient compléter ces infrastructures, servant de nœuds au réseau, étant à la fois des gares, des parkings automobiles et cyclables. **La clé des mobilités de demain réside donc dans l'intermodalité. ●**

**« Selon le baromètre des mobilités, 33 % des ruraux peuvent choisir entre différents modes de transport quand ils sont 76 % pour les résidents des centres-villes. »**

La société française ne peut pas être considérée comme un bloc homogène pour les mobilités. Les enjeux sont différents qu'on soit en centre-ville ou dans des communes isolées. Et pourtant, la voiture reste reine de tous les déplacements (74 % des trajets domicile-travail), tant dans l'imaginaire de « la liberté » que dans les discours officiels où est prônée la « bagnole ». Mais comment parler de liberté quand 3 500 personnes meurent sur la route chaque année ? Comment parler de liberté quand les ruraux qui dépendent presque exclusivement de la voiture payent 141 € en moyenne par mois pour se déplacer (contre 90 € pour les urbains) ? Comment parler de liberté quand la voiture seule compte pour 16 % du total des émissions de gaz à effet de serre françaises ?

La voiture est problématique et anachronique mais ce ne sont pas les automobilistes qui doivent être blâmés. Les territoires ruraux n'ont pas d'alternatives acceptables permettant de garantir la mobilité. Selon le baromètre des mobilités, 33 % des ruraux peuvent



# DÉCARBONATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DE VOYAGEURS ET ÉQUITÉ : LE POTENTIEL DES LIGNES DE CARS EXPRESS

André BROTO

► Auteur de l'ouvrage « Transports : les oubliés de la République. Quand la route reconnecte le territoire » (Eyrolles, 2022)



**L**e Président de la République a décidé en mai 2022 de bâtir un plan d'action national, dont la responsabilité est confiée à la Première Ministre avec le soutien d'un Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE). L'objectif « Fit for 55 » implique de réduire de 30 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> les émissions du transport terrestre de voyageurs en 2030. Le SGPE propose alors la répartition suivante :

- Mesures industrielles (véhicule électrique, plus légers, bio carburants) : 18 Mt.
- Sobriété (télétravail, tourisme local) : 3 Mt.
- Covoiturage : 3Mt.
- Report modal (train, vélo, bus et cars express) : 6 Mt.

Les trois derniers objectifs concernent 40 millions d'automobilistes, et ils sont beaucoup plus difficiles à atteindre que le premier qui ne concerne qu'une centaine d'industriels.

Au sein de ces objectifs de décarbonation, il convient d'accorder une attention particulière aux 3,3 millions d'automobilistes qui ont leur emploi à plus de 25 km<sup>1</sup>. Pour la plupart d'entre eux cet emploi est situé dans l'un des cent plus grands pôles urbains (métropoles et chefs-lieux de départements), et ces déplacements sont la cause

principale des encombrements et de la dégradation de la qualité de l'air en ville. Si on veut avancer dans la mise en œuvre des ZFE, il faut avant tout proposer une alternative à ces automobilistes qui habitent bien au-delà des métropoles (voir la carte ci jointe), et parmi eux à tous les travailleurs essentiels qui permettent aux grandes villes de fonctionner. Il convient aussi de noter que ce besoin de déplacement contraint, et le poids qu'il induit dans le budget des ménages, ont contribué à l'émergence du mouvement des gilets jaunes. Or seuls le car express, le RER dans les très grandes métropoles et le covoiturage permettent d'y répondre. La région de Madrid - 6 millions d'habitants - a déployé plus de 300 lignes de cars express, et il suffirait de faire 4 fois plus en France pour offrir une alternative à la voiture à un million d'automobilistes « navetteurs très longs » tout en économisant un million de tonnes de CO<sub>2</sub>. En d'autres termes le chemin vers la décarbonation passera par la case équité, et seul les services des cars express peuvent

**« Pour modifier les comportements, il faut trois types d'ingrédients : un récit positif porté au plus haut niveau, un cadre réglementaire favorable, et le nerf de la guerre exprimé en euros. »**

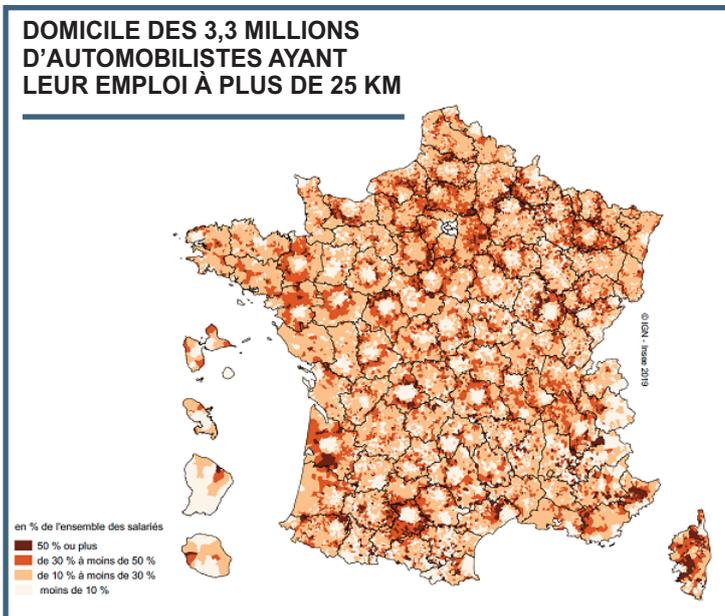
assurer en 3 ou 4 ans une couverture territoriale à la hauteur des enjeux d'équité.

Pour modifier les comportements, il faut trois types d'ingrédients : un récit positif porté au plus haut niveau, un cadre réglementaire favorable, et le nerf de la guerre exprimé en euros. Si on compare les leviers d'action retenus par le SGPE au regard de ces ingrédients, force est de constater une très grande hétérogénéité : le report modal vers le fer obtient la note maximale avec un récit puissant, des textes de loi nombreux (LOM, Climat, PPL SERM), et un plan de 100 milliards d'euros. Le vélo et le covoiturage bénéficient d'un récit également puissant et de plans d'actions réglementairement cadrés et en partie financés. Le déploiement de centaines de lignes de cars express<sup>2</sup> se distingue par l'absence de récit positif, de cadrage réglementaire et de financements au plan national<sup>3</sup>. Il est nécessaire de remettre ce mode transport dans l'agenda politique national, et d'ajuster les « ingrédients » du succès au regard des objectifs d'équité et de décarbonation, attendus. ●

<sup>1</sup> INSEE Focus n° 143

<sup>2</sup> Il convient de distinguer « le service » proprement dit qui peut être mis en service très vite, et « les projets » (par exemple de voie réservée) qui doivent être décidés et lancés mais qui exigeront 7 ou 8 ans de procédures et de travaux, et qui ne sont pas strictement nécessaires à la mise en œuvre des lignes

<sup>3</sup> L'Ile de France montre le chemin avec le « projet de schéma directeur de cars express pour 2030 » porté par Mme V Péresse et Mr F Durovray



# DÉCARBONATION ET ACCESSIBILITÉ : UN OXYMORE ?

Jean COLDEFY

- ▶ Président du comité scientifique de France Mobilités
- ▶ Président de l'Union routière de France



« **O**n a un problème de rapport à la bagnole dans ce pays », déclare Marine Tondelier d'EELV. « La bagnole, moi je l'adore » lui répond le Président de la République. Ainsi nous aurions à choisir un camp : pour ou contre la voiture, alors que la réponse est à l'évidence « cela dépend des situations ». Comme souvent en France, les débats enferment la pensée dans des choix binaires et prennent vite une dimension quasi religieuse supportant mal la réfutation. Pour nombre de militants, l'automobile c'est l'objet à éradiquer ou à défendre, coûte que coûte. Une approche plus agnostique se focalise non sur les moyens mais sur les objectifs d'une politique de mobilité : permettre à tous de se déplacer pour aller travailler, étudier, se nourrir, se soigner, se divertir, se rencontrer dans des délais et à des coûts raisonnables, en diminuant fortement les émissions de CO<sub>2</sub>. La voiture est un objet démocratique : 85 % des ménages en disposent et les 15 % qui n'en ont pas sont pour l'essentiel des urbains disposant d'alternatives. Son succès repose sur ses

**« En brusquant les classes moyennes et en opposant les territoires, la révolution verte engendra alors des gouvernements bruns. »**

performances intrinsèques. Elle permet d'aller partout, à toute heure, à des vitesses élevées et des coûts raisonnables. Les Français ont ainsi pu aller chercher plus loin ce qu'ils ne pouvaient trouver plus près notamment un travail et un logement. Plus de 86 % du parc est composé de citadines et voitures compactes<sup>1</sup>, 85 % des Français achètent des voitures d'occasion et y consacrent une part faible de leur revenus (12 %). La voiture est devenue une commodité et n'est plus un objet de différenciation sociale. Mais elle présente deux inconvénients majeurs : elle consomme beaucoup d'espace public en ville, ce qui explique le nouveau partage de la voirie au profit des transports en commun et du vélo ; elle est l'un des principaux postes d'émissions de GES du pays. La géographie de l'habitat et des emplois montre que ce sont les liens périurbains - agglomérations qui constituent l'essentiel des émissions de la voiture, 5 % des émissions de la France, 25 fois plus que les déplacements intra-urbains, 0,2 % des émissions et 80 % des articles de journaux. C'est donc sur ces liens qu'il faut demain déployer des transports publics efficaces. Partout où l'espace public n'est pas une ressource rare, dans les zones rurales, c'est par la voiture électrique que nous pourrions assurer une accessibilité décarbonée.

La difficulté est que l'offre actuelle de transports en commun entre le périurbain vers les agglomérations est trois fois inférieure à la demande et que la voiture électrique n'est pas encore démocratique. Le discours urbain normatif et moral oublie ce fait en fustigeant les utilisateurs de la voiture

qui n'auraient pas le « bon » comportement ou agiraient en « toxicomanes », et prend ainsi le risque de créer des tensions sociales. La mobilité n'est pas une nuisance mais une capacité, et pour l'avoir oublié nous avons créé de toute pièce la crise des gilets jaunes, déclenchée par l'alignement début 2018 du prix du diésel sur celui de l'essence. Cette mesure demandée par les 10 % de Français habitant les centres des grandes villes fortement dotés de

transports en commun et ne réalisant en conséquence que 8 500 km par an en voiture, a fortement impacté les 50 % de Français habitant des zones rurales et roulant 20 000 km par an. Une réduction à marche forcée de la voiture thermique sans alternatives crédibles préalables induira des contraintes fortes sur le budget des ménages et une perte de mobilité. En brusquant les classes moyennes et en opposant les territoires, la révolution verte engendra alors des gouvernements bruns. Une société ne se résume pas au carbone. Les politiques doivent rendre désirable la transition écologique, organiser le débat sur les choix collectifs à faire et admettre qu'elle prendra du temps. ●

<sup>1</sup> Bien loin du fantasme des gros SUV, ultra minoritaires : les SUV les plus vendus sont les petits SUV de Dacia



# BONNE NOUVELLE ! LA MOBILITÉ DE DEMAIN EST DISPONIBLE DÈS AUJOURD'HUI

Yvan LEFRANC-MORIN

► Directeur général du groupe FlixBus France



**L**e diagnostic est posé depuis longtemps sur un secteur des transports responsable en France de 30 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Les symptômes sont connus, trop de véhicules individuels fonctionnant aux énergies fossiles sur les routes. Le remède est évident, réduire progressivement la part des carburants traditionnels dans le mix énergétique et favoriser les moyens de transport collectifs. Ces solutions existent, elles sont déjà disponibles. Mais disponible ne veut pas dire accessible. La plupart des solutions proposées mettront encore du temps à devenir la norme et risquent dans un premier temps de pénaliser les citoyens les plus modestes. La partie «transitoire » de la transition énergétique semble avoir été oubliée par les pouvoirs publics qui délaissent les solutions collectives accessibles immédiatement à tous comme les autocars longue distance.

En France, la transformation des transports est en mouvement mais donne parfois l'impression d'avancer à contresens. Les mesures pour préserver le futur se font aux dépens des besoins actuels et consistent souvent en des interdictions ou restrictions en tous genres. Interdiction de certains types de véhicules, interdiction de

circuler à certains endroits, limitation des vitesses, plan de financement limité à un seul type de transport, etc. Au-delà du risque d'effet d'annonce et du questionnement quant à l'efficacité de certaines de ces mesures, il faut aussi regarder la réalité en face : la décarbonation des transports requiert en parallèle un profond changement de nos comportements individuels et collectifs. C'est l'adoption d'une démarche constructive, incluant tous les moyens de transports, qui permettra d'atteindre nos objectifs et d'emmener le plus grand nombre vers la mobilité de demain.

En 2015, Emmanuel Macron avait permis à la France d'être pionnière en Europe sur l'ouverture du marché des services librement organisés par autocar. Au-delà de libéraliser les transports terrestres de personnes, s'imaginait-il huit ans plus tard, devenu président, avoir permis à plusieurs dizaines de millions de passagers de voyager partout en France et en Europe à moindre coût, en réduisant drastiquement leurs émissions de CO<sub>2</sub> ? Pourtant, depuis 2015, les chiens aboient et les autocars passent, mais il ne se passe pas grand-chose pour les cars Macron. Le covoiturage a eu son plan gouvernemental avec financement d'infrastructures et subventions, alors qu'un covoiturage émet deux fois plus de GES par passager qu'un car. Le train a son plan de 100

milliards mais toujours aucune mesure concrète pour permettre à la concurrence de s'exercer librement dans ce secteur et le rendre accessible à tous. Les cars SLO, malgré leurs vertus écologiques et sociales incontestables, restent les parents pauvres du transport en France.

Aucune incitation directe

ou indirecte des politiques ; des infrastructures à la traîne qui réclament un cadre et des moyens. Pourtant, nous investissons dans l'avenir du transport en explorant toutes les nouvelles motorisations, en créant un service de qualité et en proposant des tarifs permettant au plus grand nombre de voyager.

**« les cars SLO, et FlixBus en particulier, jouent un rôle essentiel pour rendre le transport durable et accessible à tous (..) et mériteraient que les pouvoirs publics s'intéressent à leur cas ».**

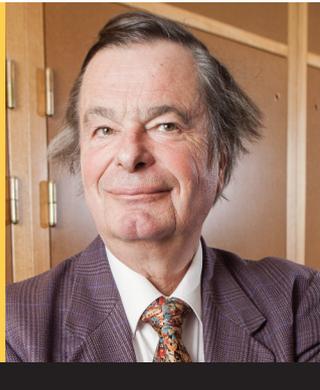
Il y a un consensus en France sur le fait qu'il existe de la place pour tous les acteurs du transport, qui va de pair avec l'envie de voyager des Français en croissance constante. Nous croyons fermement que les cars SLO, et FlixBus en particulier, jouent un rôle essentiel pour rendre le transport durable et accessible à tous dès aujourd'hui, et mériteraient que les pouvoirs publics s'intéressent à leur cas en suivant les avis du Conseil de la concurrence ou de l'ART, qui ne cessent à travers leurs rapports de mettre en avant les avantages de ce mode de transport, mais aussi les freins qui lui sont opposés. ●



# MOBILITÉS : CONDUIRE UNE TRANSITION OU NÉGOCIER UN TOURNANT ?

Jean-Pierre ORFEUIL

- ▶ Professeur émérite de l'université Gustave-Eiffel
- ▶ Auteur de « L'Autocar express, une solution pour les déplacements longs de la vie quotidienne ? » (La Fabrique de la Cité, 2022)



en 7 ans plus que ce que nous avons fait en 33 ans », voire pour les transports, de faire en 7 ans ce que nous n'avons pas fait depuis 33 ans puisque les émissions de 2022 sont comparables à celles de 1990.

Malgré leur diversité, ces approches ont un point commun, celui de vouloir croire (et faire croire) qu'offrir des alternatives à l'usage personnel de la voiture le réduira spontanément et significativement sans implication des citoyens... Or, cela ne s'est jamais produit (hors confinement) et cela s'appelle un déni de réalité. Ce « Pas de souci, on s'occupe de tout » se comprend par la méfiance des pouvoirs publics à l'égard d'administrés qui pourraient occuper des ronds points ou « mal » voter, mais il ne calme pas l'écoanxiété et ouvre la porte à de nouvelles condamnations des pouvoirs publics pour inaction climatique.

Une nouvelle ère de la mobilité, fondée sur l'usage de taxis autonomes (sans conducteur) partagés et électriques qui dispenserait de la détention de véhicules personnels s'imposera avant 2030. C'est ce qu'annoncent régulièrement McKinsey et d'autres cabinets internationaux (BCG, KMPG...). Le seul job des pouvoirs publics serait de lever les

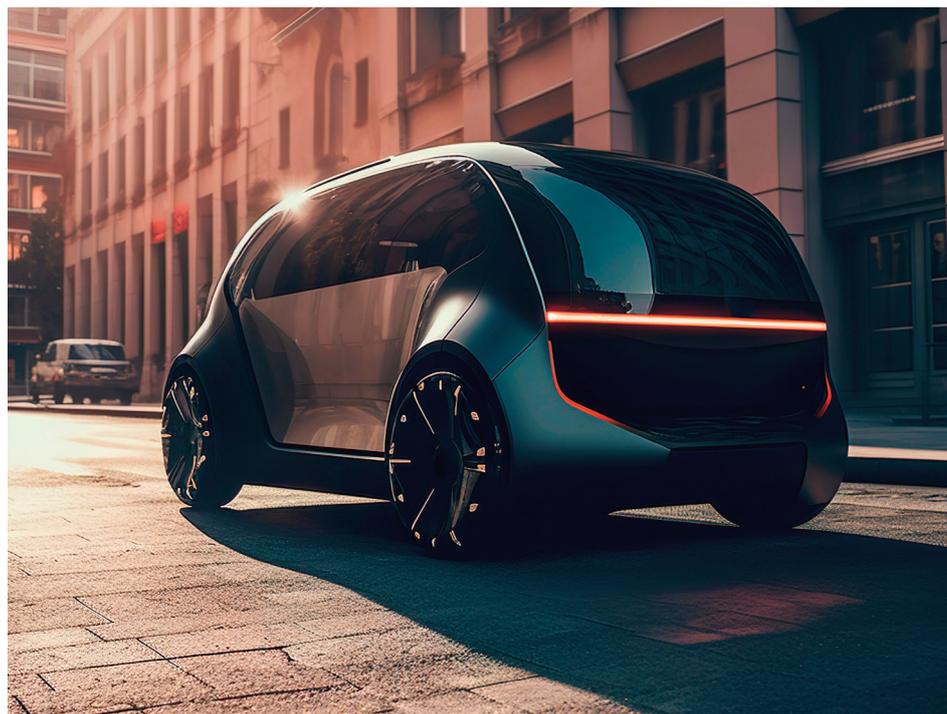
obstacles réglementaires, dont la convention de Vienne qui exige qu'un véhicule ait un conducteur. Avec 100 milliards d'argent public en plus pour la SNCF (dont les ressources dépendent déjà plus de l'argent public - 11,4 milliards d'euros - que des recettes voyageurs - 8,5 milliards -), on pourrait, avec des RER métropolitains et de nouveaux TGV, doubler la part du train et réduire d'autant celle de la voiture. C'est l'affirmation de la SNCF reprise mot à mot par le gouvernement. Pendant que prospèrent les marchands de poudre de perlimpinpin, les experts mobilisés pour l'élaboration des stratégies bas carbone (on en est à la troisième pour honorer nos engagements européens) s'arrachent les cheveux pour concevoir des plans montrant qu'il est possible (mais non garanti) de « faire

**« vouloir croire (et faire croire) qu'offrir des alternatives à l'usage personnel de la voiture le réduira spontanément(...), cela ne s'est jamais produit »**

Comment sortir de ce dilemme ? Par un mélange de modestie, de recherche d'équité, de courage et de fierté, à tous les étages. Modestie : les Européens doivent cesser de croire qu'ils éviteront que le ciel ne leur tombe sur la tête alors qu'ils contribuent à 7 % des émissions mondiales. Fierté : ils ont réduit leurs émissions de 28 % depuis 1990 quand elles ont cru ailleurs de 74 %. Besoin d'équité : les plus aisés sont les plus gros émetteurs et ceux qui ont

les plus fortes capacités d'adaptation ; cette recherche d'équité passe alors par des mesures symboliques (fin des niches fiscales pour yachts, avions privés, voitures de

fonction...), substantielles (aides au vélo à assistance électrique et à la voiture électrique légère, alternatives car express et covoiturage pour les périurbains, mais aussi lutte contre les déserts médicaux, alimentaires, etc.) et procédurales (financer en partie la transition par des taxes sur les comportements les moins vertueux et les publicités qui les encouragent).



Côté pouvoirs publics, la modestie et la fierté sont à encourager aussi : d'un côté, ils renonceraient aux annonces de pluies de milliards en période de sécheresse budgétaire, mais tireraient fierté d'avoir su co-définir avec les citoyens le chemin d'une mobilité désirable et durable parce que désirée. Appelons à la modestie de tous face à des regards d'experts indépendants qui diraient « telle solution nous met sur la bonne voie, mais pas telle autre », parce que chacun, élu comme citoyen, a un devoir d'évaluation mais aussi un droit à l'erreur.

Il faut avoir le courage de résister aux sirènes des lobbys qui promettent la lune pour demain, en tendant la sébile aujourd'hui. C'est en articulant légitimités élues, populaires et expertes que les jeunes et les générations à venir pourront être fiers d'avoir exercé leur droit d'inventaire sur un héritage dominé par l'individualisme et le consumérisme et de se construire un avenir sobre conciliant leurs besoins et leurs aspirations. ●

## THÉRAPIE GÉNIQUE : EN MARCHÉ VERS LA RÉVOLUTION !



**M**odifier son génome pour se soigner... Cela ressemble peut-être à de la science-fiction, mais c'est pourtant le principe des thérapies géniques, reposant sur l'utilisation d'un matériel génétique comme médicament.

Le défi de la thérapie génique est de parvenir à corriger, à l'intérieur des cellules, les anomalies qui, en affectant son génome, sont responsables de pathologies graves, voire, le plus souvent, incurables. Les perspectives sont ainsi prometteuses pour le traitement des maladies rares, des cancers, et de nombreuses autres pathologies. Et le succès de l'édition 2023 du Téléthon, émission en faveur de la recherche sur les maladies génétiques et les maladies rares, début décembre, démontre, s'il en est besoin, que les Français restent mobilisés pour faire avancer la science. L'AFM (Association française contre les myopathies) vient ainsi de récolter plus de 80 millions d'euros de promesses de dons, dont une grosse partie est consacrée à la recherche et au développement de nouvelles thérapies (quelque 58 millions d'euros en 2022).

Même s'il subsiste des interrogations sur l'innocuité, à long terme, de ces modifications génétiques, ces thérapies proposent de réels espoirs et sont en plein essor. Comment les financer ? Quelle est leur place dans la recherche publique et privée ? La France est-elle en pointe sur ce sujet au sein même de l'Europe, ainsi que face aux Etats-Unis et à la Chine ? Au-delà de notre interview avec Lise Alter (pages 4-5), directrice générale de l'Agence de l'innovation en santé, voici les réponses d'élus et experts sollicités sur le sujet !

*Stéphanie Fontaine*

# THÉRAPIES GÉNIQUES : UN ÉTAT DE L'ART

**Philippe BERTA**

- ▶ Député Démocrate (Modem et indép.) du Gard
- ▶ Membre de la commission des Affaires culturelles et de l'Éducation
- ▶ Membre de l'OPECST
- ▶ Président du groupe d'études Maladies rares
- ▶ Membre du conseil d'orientation de l'Agence de biomédecine
- ▶ Membre du Conseil national de la culture scientifique, technique et industrielle
- ▶ Membre du Haut conseil de l'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur



type adénoviraux associés. Ces vecteurs viraux recombinés seront soit non intégratifs, restant dans le noyau de la cellule sans s'intégrer dans un chromosome, soit intégratifs à destinée de cellules à fort taux de multiplication pour assurer sa conservation au fil des générations cellulaires. Cette stratégie virale démontre diverses limites : quantité de biomasse à cultiver, sélectivité tissulaire, immunogénicité, toxicité hépatique... De nombreuses recherches sont en cours pour en augmenter les rendements de production, espérer en diminuer le coût, mais aussi pour faire appel à de nouvelles stratégies à travers des nanoparticules lipidiques ou protéiques nébulisées.

Les succès se multiplient, en France en particulier, et la labellisation en mai dernier d'un des cinq bioclusters, GenoTher, permet désormais en réunissant plus de 30 acteurs du domaine d'établir en France un écosystème de premier plan dédié à ces thérapies. Amyotrophie spinale, dystrophie rétinienne héréditaire, adrénoleucodystrophie cérébrale,  $\beta$ -thalassémie, drépanocytose sont des pathologies lourdes désormais soignées grâce aux équipes françaises. La thérapie génique combinée à la thérapie cellulaire est aussi désormais couramment employée en oncologie à travers les lymphocytes T-CAR, lymphocytes du patient modifiés génétiquement pour reconnaître spécifiquement les cellules cancéreuses, essentiellement pour les cancers liquides.

**« On dénombre (...) plus 2000 candidats médicaments de thérapie génique en cours de développement devant conduire à une vingtaine de plus sur le marché dès 2025. »**

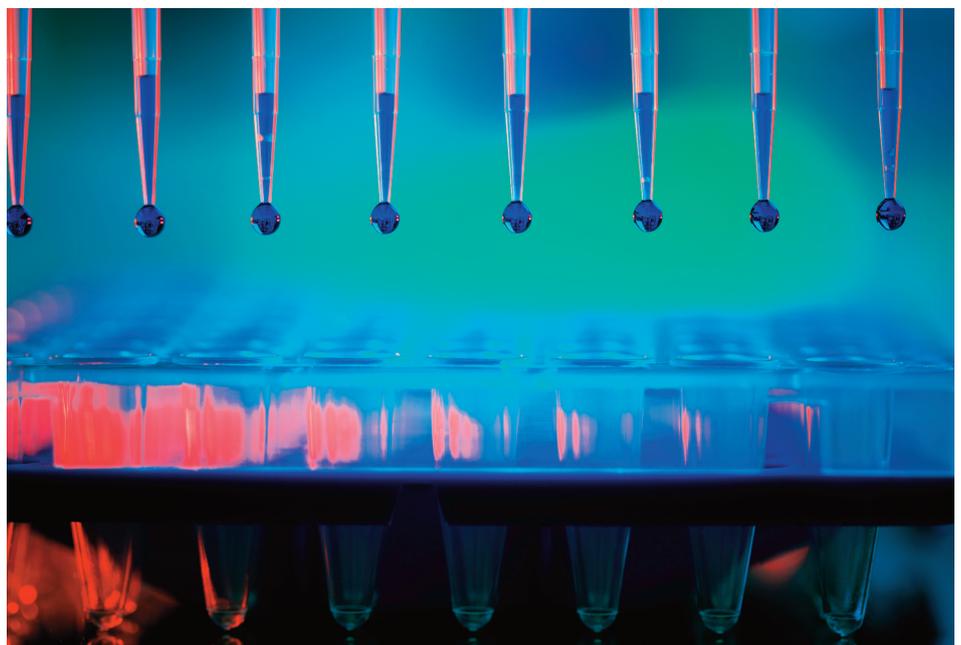
Les défis à relever restent nombreux : développer des stratégies diagnostiques plus rapides pour corriger des pathologies rapidement irréversibles, réduire les coûts de production, introduire des solutions par édition génomique (CRISPR), réviser nos modes d'évaluation et enfin générer un nouveau modèle économique pour ces thérapies personnalisées. ●

**L**a thérapie génique est une stratégie thérapeutique basée sur l'introduction de matériel génétique dans les cellules pour traiter une pathologie. Elle est à classer parmi les biothérapies (utilisation d'un outil biologique tel peptide, anticorps, protéine, cellule, ADN ou ARN, vaccin...), qui sont devenues majoritaires sur le marché du médicament aux dépens des thérapies chimiques.

Avec ses premiers succès, la thérapie génique s'impose désormais comme le principal espoir de traitement pour les 80 % des 3 millions d'enfants porteurs de maladies rares d'origine génétique, mais aussi pour des pathologies plus communes comme les cancers, les maladies neurodégénératives ou les maladies du sang. Elle constitue le domaine des sciences de la vie où la croissance est la plus rapide. On dénombre en effet plus 2000 candidats médicaments de thérapie génique en cours de développement devant conduire à une vingtaine de plus sur le marché dès 2025.

Deux grandes voies de thérapie génique sont à considérer : une thérapie génique *in vivo* qui consiste en l'injection directe du matériel génétique fonctionnel en intraveineuse ou à destination d'une région plus localisée telle un organe particulier. On distingue aussi une thérapie génique *ex vivo* combinant thérapie génique et thérapie cellulaire au cours de laquelle un petit nombre de cellules sont prélevées chez le malade, corrigées et multipliées en laboratoire pour être finalement réinjectées. Cette dernière approche a d'ailleurs permis un premier succès thérapeutique majeur en 1999 obtenu par A. Fischer et M. Cavazzana auprès d'enfants (dits bébés-bulles) atteint d'une forme de déficit immunitaire sévère.

Le matériel génétique à visée thérapeutique doit être acheminé, vectorisé jusqu'aux cellules ciblées soit pour y corriger une anomalie génétique, soit pour y apporter une fonction manquante. Les vecteurs utilisés dans cette première génération de thérapies géniques sont majoritairement d'origine virale. Il s'agit de virus désarmés essentiellement de type lentivirus ou de



# NOTRE DÉFI SERA D'ASSURER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES THÉRAPIES GÉNIQUES

**Sandrine DOGOR-SUCH**

- ▶ Députée RN des Pyrénées-Orientales
- ▶ Membre de la commission des Affaires sociales
- ▶ Coprésidente du groupe d'études Cancer



**L**es thérapies géniques et cellulaires regroupent un ensemble de biotechnologies qui utilisent ou modifient le fonctionnement de certaines cellules du corps humain. Pour les malades, elles représentent un espoir fabuleux. Elles s'adressent en effet à des malades pour lesquels il n'existe pas d'alternative thérapeutique efficace, notamment dans le traitement de certains cancers.

Deux approches sont alors possibles : stimuler le système immunitaire pour qu'il s'attaque aux cellules cancéreuses ; fragiliser les cellules cancéreuses pour faciliter leur dégénérescence.

Depuis 2018, le traitement par des cellules CAR-T a été approuvé en Europe pour traiter des cancers du sang chez les enfants et les jeunes adultes. Il est destiné à des patients en rechute de leur cancer ou réfractaires à d'autres traitements. Administrer cette thérapie de pointe requiert des plateaux techniques et des compétences très spécifiques. Cette forme d'immunothérapie individualisée en est encore à ses prémices et beaucoup de questions scientifiques restent à élucider.

On peut également utiliser des virus génétiquement modifiés pour tuer des cellules cancéreuses. Aujourd'hui, un médicament de ce type a une indication contre le mélanome. D'autres sont en cours d'essai.

**« Le rôle du législateur est de s'interroger sur les dérives éventuelles du progrès et sur les limites à poser. »**

Face à ces techniques prometteuses, l'obstacle majeur rencontré est la bioproduction de produits vivants à l'échelle industrielle. Ces procédés, issus de la recherche académique, ne sont pas toujours adaptés pour être déployés à grande échelle. Des innovations technologiques et industrielles sont encore nécessaires pour améliorer le rendement de leur production.

Il y a environ 2000 essais de thérapies géniques en cours ou en préparation, principalement en Amérique du Nord et en Europe, dont une trentaine en France, qui portent majoritairement sur des

formes de cancer et des maladies monogéniques.

En France, les programmes doivent recevoir une autorisation ministérielle et être soumis à de multiples contrôles.

Ces thérapies présentent bien entendu des risques.

A mesure que la science progresse, de nombreuses questions morales apparaissent quant à la difficile conciliation entre respect de l'humain et progrès scientifique.

Le rôle du législateur est de s'interroger sur les dérives éventuelles du progrès et sur les limites à poser. Il devra être vigilant sur le dépistage d'anomalies et les tests génétiques. L'utilisation doit donc



être strictement encadrée par la loi et n'être réalisée que sous certaines conditions.

Pour renforcer ce contrôle, le Rassemblement National propose de créer une agence nationale de régulation des thérapies géniques, afin de garantir la sécurité et l'efficacité de ces traitements révolutionnaires.

Ces innovations très sophistiquées s'accompagnent d'un développement de recherche clinique plus complexe que pour les molécules traditionnelles. Ce développement s'inscrit donc dans un parcours de recherche et de développement long, risqué et coûteux. C'est un vrai changement de paradigme. Notre système de santé doit s'adapter aux spécificités de ces nouveaux traitements. Il faut réfléchir à de nouveaux modèles de financement innovants, dans des conditions soutenables pour le système de santé et pour la poursuite des activités de recherche et de développement.

Si ce sont majoritairement des start-ups qui se lancent dans les thérapies géniques, elles se heurtent à un modèle économique compliqué, difficilement viable pour elles. Le défi qui nous attend sera donc d'assurer ce développement économique de ce type de traitement dont l'impact sera extrêmement positif pour la réindustrialisation de notre pays. Il est fondamental de garder ces entreprises sur le sol français. ●

# LA THÉRAPIE GÉNIQUE, LES ENJEUX D'UNE NOUVELLE RÉVOLUTION DE LA MÉDECINE

Frédéric REVAH

► Directeur général de Généthron



Considérée il y a vingt-cinq ans comme de la science-fiction, la thérapie génique (TG) connaît un essor spectaculaire. Ces traitements apportent aux patients un gène thérapeutique à l'aide d'un vecteur souvent dérivé d'un virus, et ce sont près de 30 produits qui ont été approuvés à ce jour à travers le monde, dont 20 ces cinq dernières années pour des maladies génétiques et également pour plusieurs cancers. Récemment, un premier produit utilisant les technologies d'édition du génome a été autorisé pour la drépanocytose, et de nombreux nouveaux produits arriveront sur le marché à court terme, soulevant des défis spécifiques à ces nouvelles thérapies.

La nature même de la TG, qui apporte aux cellules un gène corrigeant la cause de la pathologie ou leur conférant une nouvelle fonction, explique les effets thérapeutiques puissants dans des maladies considérées jusqu'alors comme incurables. Ainsi, chez des enfants atteints de la forme la plus sévère d'amyotrophie spinale, dont l'espérance de vie est de deux ans, les études montrent, avec plus de sept ans de recul, que la TG leur permet de grandir et d'acquérir des fonctions motrices, parfois même identiques à celles d'enfants de leur âge s'ils sont traités de manière présymptomatique. On citera également les augmentations spectaculaires des taux de rémission chez les patients atteints de cancers du sang réfractaires, traités avec des cellules CAR-T.

La mise à disposition au plus grand nombre des traitements de TG relève de plusieurs enjeux. Il faut intensifier la R&D d'excellence pour concevoir de nouvelles générations de produits et innover de manière disruptive dans le domaine de la bioproduction puisque le coût de production des produits peut atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros par dose. L'enjeu du modèle économique et de la capacité de remboursement est fondamental : ces traitements sont administrés une seule

fois et cette spécificité associée à la « valeur thérapeutique » de la TG conduit les industriels à des revendications de prix jusqu'à plusieurs millions d'euros par traitement. Enfin, le cas des maladies génétiques ultra rares (85 % des maladies rares) pose un problème dramatique d'accès au traitement. La TG pourrait bénéficier à un grand nombre de celles-ci mais du fait de leur grande rareté elles n'intéressent pas les industriels. Pour ne laisser personne au bord du chemin, il est essentiel de trouver des modalités de financement du développement associant puissance publique et acteurs privés non lucratifs.

La France a été l'un des berceaux de la TG. C'est en France qu'a été faite la première démonstration d'efficacité chez des « bébés bulles » à l'Hôpital Necker en 1999. Une première réalisée avec le soutien financier de l'AFM-Téléthon, association de malades, qui a investi depuis 1997, plus de 800 millions d'euros issus du Téléthon dans la TG, Généthron. Ce centre de R&D, l'un des plus importants au monde dédié à la TG, a massivement soutenu les équipes académiques et médicales du domaine. L'AFM-Téléthon a aussi joué un rôle moteur pour bâtir un continuum de la recherche à la bioproduction industrielle. Trois produits directement issus de recherches menées en France sont sur le marché et de nombreux autres sont en cours de développement, portés majoritairement par des sociétés américaines. Malheureusement, l'excellence de la recherche française ne se traduit pas par le développement d'un tissu industriel fort sur le territoire national. Disposer d'une filière nationale dédiée est donc une urgence au service de notre indépendance sanitaire.

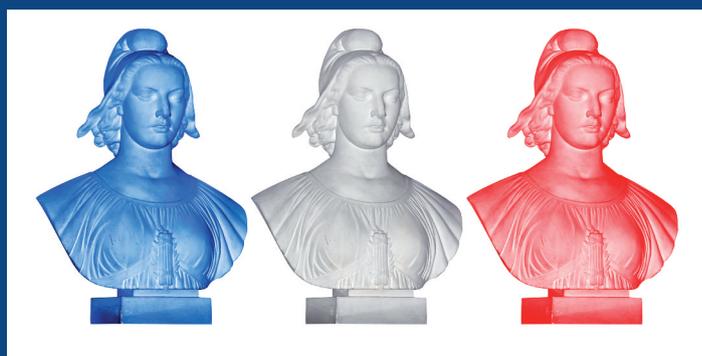
**« La TG pourrait bénéficier à un grand nombre de [maladies rares] mais du fait de leur grande rareté elles n'intéressent pas les industriels ».**

Dans cette perspective, Généthron a impulsé la création du biocluster Genother, récemment labellisé dans le cadre du Plan France 2030, dont l'ambition est de faire émerger de nouveaux écosystèmes dans le

domaine de la thérapie génique de la recherche à l'industrialisation, favoriser la mise au point de nouvelles thérapies pour traiter les maladies rares comme fréquentes. ●



# MISMISSIONS NOVINTIONS EFFECTIONS



## Sommaire

- 38** Présidence de la République, Gouvernement
- 40** Parlement
- 41** Énergie, Conseil départemental, communes, associations d'élus
- 42** Préfectures de régions
- 44** Préfectures de départements
- 45** Santé
- 46** Affaires publiques, Autres Mouvements



# M VENCE

Les Talents qui gagnent en Affaires Publiques

Mavence est un cabinet de Chasse de Talents et de Conseil en Management spécialisé dans les métiers de l'influence et la gouvernance et composé exclusivement de consultants praticiens issus du secteur.

Ce positionnement exclusif nous permet d'offrir à nos clients, soucieux de l'interlocuteur qui les représentera sur le marché des talents, une crédibilité de pair à pair, une compréhension immédiate du marché et des enjeux clés pour leur organisation, des réseaux étoffés et interconnectés et certainement une capacité de jauger les talents qu'aucune autre agence de recrutement ne possède.

28 COURS ALBERT 1ER  
75008 PARIS  
[www.mavence.com](http://www.mavence.com)



# Transformer la vie des patients par la science™

**S'unir**, c'est oser conjuguer les talents et les expertises d'une recherche agile et d'un développement robuste pour créer une entreprise biopharmaceutique de premier plan.

**Innover**, c'est oser explorer de nouvelles voies thérapeutiques pour proposer des médicaments qui transforment la vie des patients.

**Soutenir**, c'est oser s'engager pour aider les patients à vaincre des maladies graves comme les cancers, les pathologies du système immunitaire, les maladies cardiovasculaires ou les fibroses. Aucune approche n'est trop audacieuse pour servir les patients.

**Une vision unique nous anime : Transformer la vie des patients par la science.**