

Conférence-débat :
Quelles perspectives pour l'usage du train à horizon 2035 ?
Mardi 17 juin 2025 à 18h, Amphithéâtre Malraux, Grenoble

Le SMMAG élabore actuellement son Plan de Mobilité, un document de planification qui définira les grands principes d'organisation de la mobilité des personnes, du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement pour les dix années à venir (2025-2035). Afin de répondre au mieux aux besoins des usagers, différents temps de concertation avec les habitants et les acteurs du territoire sont organisés tout au long de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité.

Après avoir organisé en mai 2024 une conférence-débat sur les mobilités actives en partenariat avec des étudiants de 3^{ème} année de Sciences Po Grenoble, le SMMAG s'est associé aux conseils de développement de la région grenobloise pour organiser en juin 2025 une 2^e conférence-débat sur l'usage du train. Après une présentation du Plan de Mobilité et du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) par le SMMAG, et de la BD « Imagine Demain » réalisée par les Conseils de Développement, Simon Wagnieres, Responsable régional aux Chemins de Fers Fédéraux Suisses (CFF) est venu témoigner de l'expérience suisse.

Une centaine de participants étaient présents pour assister aux présentations et participer au temps d'échanges.



Déroulé de la soirée :

1^{er} temps

1. Julie BLAIS, cheffe de service au SMMAG présente l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) du SMMAG
2. Vincent CAILLE, chef de projet ferroviaire et intermodalité au SMMAG présente le SERM : Service Express Régional Métropolitain
3. Trois membres des Conseils de Développement de la Région Grenobloise (Soizic LOCQUET-NAEL, Alain FAURE, Jean Claude TERRIER) présentent le tome 4 de leur bande-dessinée « Imagine Demain », sur les mobilités rêvées de demain et les 7 défis d'Hermès
4. Simon WAGNIERES, Responsable Régional aux Chemins de Fers Fédéraux Suisses (CFF) partage l'expérience suisse en matière de transports publics

2^e temps : table-ronde et temps d'échanges entre les intervenants

Animateur : Emmanuel BOULANGER, Directeur d'études à l'Agence d'Urbanisme de Grenoble

Simon WAGNIERES, Responsable Régional aux CFF (Chemins de Fers Fédéraux Suisses)
Soizic LOCQUET-NAEL et Alain FAURE (Conseil de Développement Grenoble Alpes Métropole)

Malika HABOUDOU (Conseil de Développement Grésivaudan)

Jean Claude TERRIER (Conseil de Développement Voironnais)

Michel RUZAND (Conseil de Développement Saint Marcelin Vercors Isère Communauté)

Coralie BOURDELAIN, Vice-Présidente du SMMAG

Vincent CAILLE, chef de projet au SMMAG

Julie BLAIS, cheffe de service au SMMAG



Introduction générale

Coralie BOURDELAIN présente le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG). Créé en 2020, il est composé de la Communauté de Communes Le Grésivaudan, de Grenoble Alpes Métropole et de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais. Aujourd'hui, le syndicat agit sur toutes les mobilités : transport en commun, covoiturage, autopartage, politique cyclable, logistique urbaine.... Bien que le ferroviaire ne soit pas une compétence directe du SMMAG, celui-ci accompagne les projets ferroviaires car il y a un intérêt fort sur nos trois territoires à ce que le train se développe de manière efficace et soit coordonné avec les autres services de mobilité : pôle d'échanges, parking relais etc.

Coralie BOURDELAIN rappelle que la soirée est organisée dans le cadre du Plan de Mobilité (PDM), actuellement en phase d'élaboration, qui est un document de planification sur le moyen-long terme.

Pascal CLOUAIRE se déclare ravi d'accueillir le public pour cette soirée-débat. La réflexion sur le développement rêvé du train a été portée par quatre Conseils de Développement réunis dans le Réseau des conseils de développement de la grande région grenobloise, dans le cadre d'un travail collectif.



Ajout post conférence : Qu'est-ce qu'un Conseil de développement ? [C2D]

Un conseil de développement est une **instance participative** créée à l'échelle d'une **intercommunalité** ou d'un territoire de projet. Organe consultatif composé de citoyens, d'acteurs économiques, sociaux et associatifs, il contribue à la réflexion et à l'élaboration des **politiques publiques locales**. Il offre un espace de dialogue entre les élus locaux et les habitants, permettant de développer la participation citoyenne intercommunale et de recueillir et discuter des avis et propositions sur les politiques publiques du territoire.

Plus d'info sur : <https://conseils-de-developpement.fr/definition/>

Les supports de présentation de la conférence sont accessibles sur le site du SMMAG : www.smmag.fr

Temps d'échange avec le public

🗣️ **Question du public** : Parmi les personnes représentées il manque également la Région et l'Etat car il faut également avoir en tête la **question du financement** qui sera difficile à trouver dans les prochaines années. En effet, le **matériel roulant est vieillissant et à renouveler** notamment pour les petites lignes comme Grenoble-Gap. D'après un rapport de la SNCF, de nombreuses lignes risquent de fermer d'ici une dizaine d'années en l'absence d'investissements lourds.

➔ **Réponse de Gilles GALLAND**, directeur de l'antenne régionale des transports pour l'Isère : À l'échelle de la Région Auvergne Rhône Alpes, les 6 SERM identifiés et d'ores et déjà labellisés représentent 6 millions d'habitants (sur 8 millions). Dans le cadre du SERM de l'aire grenobloise, nous sommes engagés collectivement dans une démarche vertueuse, pour coordonner l'organisation de la mobilité entre différents partenaires. Nous échangeons sur les sujets de la billettique et des services à l'utilisateur, sur l'organisation de l'offre de transport et enfin sur deux enjeux qui sont pointés par la loi SERM : le financement et la gouvernance. Le territoire est face à un mur d'investissement qui n'est pas surmontable par les financements classiques (versement mobilité, contrat de plan état région notamment) qu'on a l'habitude de mettre en œuvre. Comme prévu par la loi SERM, une conférence nationale de financement est actuellement en cours et doit permettre d'apporter des éléments de réponses au sujet du financement. C'est notamment pour cette raison que les partenaires locaux ont signé la convention de préfiguration du SERM l'année dernière. Cette convention a vocation à aboutir à une demande de statut de SERM à la fin de cette année. Nous y travaillons ardemment, avec l'ensemble des partenaires, depuis plus d'un an.

🗣️ **Question du public** : Je constate que vous avez oublié la question de l'accessibilité dans les défis d'Hermès, notamment pour **les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**. En effet, une grande partie des trains en France sont inaccessibles pour les personnes en fauteuil roulant, l'écart entre le quai et le train est infranchissable. Il faudrait une solution embarquée dans les rames, par exemple une petite tablette métallique qui se pose sur le rebord du quai. Ces solutions sont-elles envisagées en Suisse ?

➔ **Réponse des C2D** : Sur la première page de la BD, une de nos héroïnes est en fauteuil roulant et c'est un leitmotiv permanent dans la BD. Toutes les gares rêvées doivent être accessibles.

➔ **Réponse de Simon WAGNIERES** : En Suisse, une loi sur les personnes à mobilité réduite oblige toutes les entreprises de transport à se mettre aux normes. L'ensemble des quais et des gares auraient dû être mis aux normes pour décembre 2024 mais il reste quelques chantiers encore à mener. Par contre, nous avons l'obligation de trouver des solutions de substitution et de proposer d'autres alternatives. La majorité des trains suisses ont cette petite languette en métal qui sort et qui se rapproche du quai et sont donc accessibles pour les personnes en fauteuil roulant, pour les valises, etc.



🗣️ **Question du public** : **Au sujet du Léman Express, son succès** n'est-il pas aussi dû à une offre ferroviaire suffisamment solide pour absorber les **embouteillages** conséquents d'Annemasse et de Genève ?

➔ **Réponse de Simon WAGNIERES** : C'est effectivement un facteur de succès, mais ce n'est pas le seul. Si l'offre n'est pas fiable et conséquente, si le tarif ne correspond pas aux besoins, si l'information clientèle n'est pas bonne, les personnes testent un ou deux jours puis reprennent leurs voitures. Les premiers jours de test de découverte sont vraiment déterminants pour fidéliser la clientèle. En effet, si le client habitué à la voiture a une ou plusieurs mauvaises expériences du transport public, il ne reviendra pas. Pour le faire revenir vers les transports publics, il faudra alors déployer une très grande énergie.

Emmanuel Boulanger : Une question directement liée à ce sujet : dans le cadre du Léman Express, constatez-vous **que la part modale de la voiture a diminué** ?

➔ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Dans le cadre du Léman Express, dans la périphérie genevoise et dans les villes, il y a très clairement une baisse du trafic automobile. Toutefois, la part des transports en commun diffère en fonction des régions. Par exemple dans la région de Genève, elle est d'environ 30%, de 40 à 45% dans la région zurichoise, et dans certaines régions la part d'utilisation des transports en commun atteint à peine à 10%.

CD2 : En France nous parlons d'usagers, de citoyens, de voyageurs, tandis **qu'en Suisse vous parlez de « clients »**.

➔ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Effectivement, nous avons changé de paradigme. Aujourd'hui la personne qui utilise le transport public est accueillie comme un véritable client. Vous payez les billets pour utiliser le transport public, vous serez contrôlés au titre de client et non pas d'usager. Par ailleurs, lors du lancement du Léman Express, nous avons aussi fait changer la manière de voir le transport public en lançant une campagne de publicité : « 2 minutes pour un café entre Chêne-Bourg et Eaux-Vives », « 15 minutes pour un email entre Annemasse et Genève-Cornavin ». Cela permettait aux clients de se rendre compte de ce qu'ils pouvaient faire, comment ils pouvaient profiter de ce temps en transport public d'une manière positive : boire un café, écrire un email, lire un livre, etc.

🗣️ **Question du public** : Quelle serait une **grille tarifaire** acceptable pour le Réseau de Conseils de Développement? Cette grille tarifaire serait-elle alignée sur celle du SMMAG ou sur un autre critère ?

→ **Réponse du C2D** : Il faut en premier lieu expliquer aux personnes que l'on peut prendre le train dans l'agglomération grenobloise avec son ticket de transport en commun. Le fait que cette tarification soit la même, que l'on soit en train, en bus, en tramway, sur l'ensemble de l'agglomération, est déjà une première étape. Il y aura aussi une réflexion à mener avec le SMMAG sur une tarification plus solidaire sur le Pays Voironnais pour éviter de se retrouver avec deux tickets de transport différents.

→ **Réponse de Coralie BOURDELAIN** : Effectivement, sur la métropole de Grenoble, il est possible d'utiliser son ticket de bus pour monter dans le train, mais pour le moment, ce n'est pas possible sur le Grésivaudan ou le Voironnais, bien que faisant partie du SMMAG. Nous espérons une évolution sur ce sujet. Par contre, le SMMAG propose une tarification solidaire pour les réseaux de transport en commun dont il a la charge. Pouvez-vous nous préciser, au niveau de la **Suisse, qui finance les infrastructures et le matériel roulant** ?

→ **Réponse de Simon WAGNIERES** : La majorité des infrastructures ferroviaires sont financées par la confédération. Nous possédons un fond fédéral de développement des infrastructures ferroviaires. Le matériel roulant appartient aux entreprises de transport qui l'achètent. Le modèle suisse est différent de la France. Pour ce qui est du trafic régional et du trafic subventionné indemnisé, les autorités publiques suisses financent ce matériel roulant au travers des offres qu'elles font et les autorités payent les intérêts et les amortissements au fil de la durée de vie du matériel roulant. Pour le trafic régional indemnisé, et le trafic longue distance grande ligne, les entreprises de transport s'autofinancent entièrement. Il existe 250 entreprises de transport en Suisse réunies au sein de L'Alliance SwissPass.

🗣️ **Question du public** : De nombreuses associations militent pour la **gratuité des transports publics**. Quel est votre avis sur cette gratuité ?

→ **Réponse du C2D** : Il s'agit de mettre autour de la table les différents arguments, mais sans prendre de position. Le Conseil de Développement joue un rôle d'écoute des différentes positions. La gratuité a été envisagée dans nos échanges, mais cela ne relève pas de notre décision.

🗣️ **Question du public** : **Le succès du Léman Express** est-il en partie lié à des facteurs structurels ou culturels propres à la Suisse, comme la petite taille du territoire ou une culture politique plus propice à la coopération ? Le nom "Léman Express", avec sa dimension identitaire et fédératrice, a-t-il contribué à l'appropriation du projet par la population ? Cela peut servir de modèle pour d'autres projets en France, où les acronymes sont souvent privilégiés.

→ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Oui, le nom "Léman Express" a été choisi pour son impact, mais à l'origine, le projet s'appelait "Transferis", un nom bien moins attractif. Cela dit, le projet a connu de nombreuses difficultés politiques et a mis près de 100 ans à se concrétiser. Même si sa réalisation s'est accélérée au cours des 10 à 15 dernières années, avec un engagement des autorités et un financement, les balbutiements du projet remontent au début du XXe siècle.

🗣️ **Question C2D** : Avez-vous réfléchi à d'autres types de transport, comme **le transport par câble pour les milieux alpins** ? Vous avez fait venir un train en station. Vous êtes-vous posé la question d'associer train et câble pour permettre une bonne intermodalité ? Le fret a-t-il été inclus dans ce projet ?

→ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Nous réfléchissons effectivement à des offres de loisirs par transport par câble. Le Verbier Express (cf. photo du diaporama), permet d'arriver à la gare du Châble. A la gare d'arrivée, il suffit de monter deux étages pour prendre la télécabine, ce qui est très direct comme correspondance. Il y a également un projet de télécabine à Sion en connexion avec la gare en cours de réflexion.

Au sujet du transport de marchandises, le fret n'a pas été pensé pour le Léman Express, les trains ne sont donc pas homologués.

🗣️ **Emmanuel BOULANGER** : Y a-t-il eu en Suisse un projet **d'aménagement du territoire, une stratégie d'urbanisation autour des gares**, visant à densifier ces zones ? Et a-t-on observé une montée des prix du foncier ou de l'immobilier dans ces secteurs ? Le projet a-t-il été pensé de manière intégrée ou a-t-il d'abord été envisagé comme un simple projet de mobilité ?

→ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Le Léman Express a été conçu et construit en collaboration avec les autorités publiques locales, dans une logique intégrée. L'urbanisme a donc été pris en compte. CFF, en tant que plus grand propriétaire immobilier en Suisse, possède du foncier autour des gares. À chaque rénovation ou création de gare, une réflexion est engagée sur l'aménagement global du quartier : création de logements, de commerces, de zones d'accès, cela fait partie de la stratégie de CFF. Ce travail est mené en lien avec les autorités locales afin de garantir une cohérence entre le développement du ferroviaire et le développement urbain.

🗣️ **Question du public** : Comment l'intercommunalité de Saint-Marcellin est associée à la réflexion du SERM ?

- ➔ **Réponse du SMMAG** : 12 intercommunalités sont associées à la démarche SERM, dont Saint-Marcellin-Vercors Isère Communauté. C'est une démarche resserrée dans le temps, mais il y a déjà eu un premier temps de rencontre en comité de pilotage avec les élus de ces 12 intercommunalités. D'autres temps de discussion sont à venir. Le fait que les réflexions des conseils de développement aient porté sur ce large périmètre est aussi un point fort. En effet, il est important que tous les élus mais aussi tous les habitants et usagers puissent contribuer à la démarche du projet de SERM.
- ➔ **Réponse du C2D** : Il conviendrait également d'associer les parcs naturels régionaux aux discussions sur ce sujet, même s'ils ne disposent ni des compétences ni des financements dédiés. L'un des principaux enseignements de notre enquête souligne en effet l'importance d'impliquer l'ensemble des partenaires, y compris ceux qui ne disposent pas a priori des compétences.



💡 **Question du public** : Le projet du Léman express a-t-il été pensé pour être **rentable** ?

➔ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Non, le trafic ferroviaire ne peut pas être rentable avec les tarifs proposés, sauf sur certaines grandes lignes. Le trafic régional suisse n'est pas rentable non plus. Il faut obligatoirement des fonds publics pour le financer. Les exceptions concernent les trains de loisirs panoramiques (Glacier express, train du Jungfrau) à certaines périodes qui affichent des taux de remplissage très élevés et des tarifs plus élevés. Ces lignes sont donc rentables mais c'est sans compter les frais de construction de l'infrastructure ferroviaire.



💡 **Question du public** : Plutôt que de **parler uniquement de contraintes, ne pourrait-on pas parler « d'envie de »** ? Si l'usager vit une mauvaise expérience, il renonce à essayer. Beaucoup de personnes ont abandonné les transports en commun pour cette raison. Quelle serait, selon l'expérience suisse, **la clé pour garantir une offre de qualité, condition essentielle au changement** ?

➔ **Réponse de Simon WAGNIERES** : Afin de garantir une offre de qualité, la fréquence de l'offre et l'amplitude sont des facteurs essentiels pour le choix modal du client suisse. L'accompagnement et la communication sont aussi des facteurs essentiels. En Suisse, nous avons aussi des perturbations et des trains supprimés parfois. Il y a également un élément qui améliore l'expérience client quand elle est mauvaise : le traitement des réclamations et l'accompagnement du client en situation perturbée. Pour garantir une offre de qualité, la manière dont le client est informé est primordiale, bien avant la tarification ou la qualité du matériel roulant.

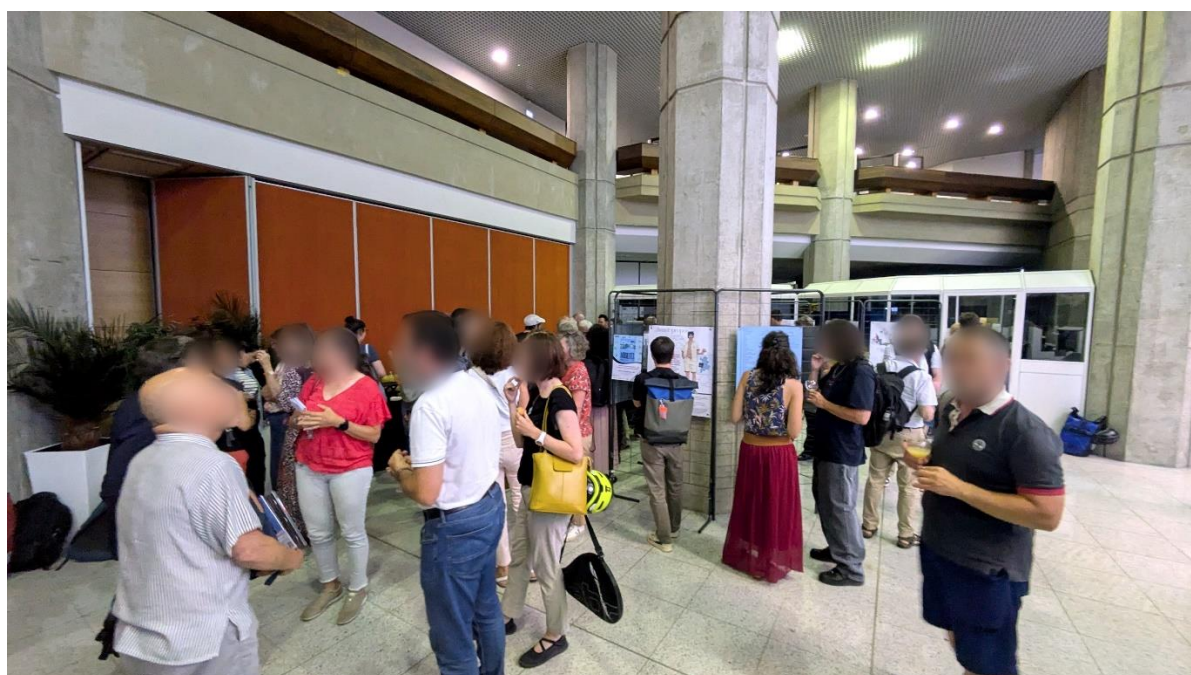
🗣️ **Question du public** : Comment sont réparties **les compétences mobilités sur le ferroviaire entre la Région et le SMMAG ?**

➔ **Réponse du SMMAG** : Le SMMAG est autorité organisatrice des mobilités (AOM), comme la Région, mais nous n'intervenons pas sur les mêmes objets. Le SMMAG intervient sur l'organisation des transports en commun (bus, cars, tramways), et développe d'autres services de mobilité comme le vélo, le covoiturage, l'autopartage, etc., mais seulement sur le territoire correspondant aux trois intercommunalités (Métropole Voironnais, Grésivaudan). Il s'inscrit en complémentarité de ce que fait la Région sur l'offre ferroviaire.

🗣️ **Question du public** : Quelles réflexions sont menées sur **l'étalement urbain** ? Quelles sont les pistes de réflexion **pour éviter un effet rebond des émissions de CO2 lié aux déplacements et à l'urbanisation** ?

➔ **Réponse d'Emmanuel Boulanger** : Limiter l'étalement urbain est un projet porté sur la région grenobloise, bien avant la loi Climat et résilience qui oblige les territoires à mettre en place des trajectoires de sobriété foncière. Il y a une tradition d'articulation entre l'urbanisation et les transports qui s'est posée avec l'apparition du tramway et la densification des zones le long de celui-ci. A l'occasion de la construction de la ligne E de tramway, un contrat d'axe a été signé, résultant d'un travail partenarial entre les autorités en charge des mobilités et celles en charge de l'urbanisme. Les communes se sont engagées à construire le long de l'axe du tramway. Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) prévoit également des règles de constructibilité plus élevée le long des voies de tramway ou de transport en site propre (TCSP), notamment pour limiter l'étalement urbain. L'urbanisation autour des gares, lieux intermodaux, est aussi un bon levier et permet de faire vivre des quartiers, de développer des entreprises. Un dialogue est nécessaire entre les différents acteurs en matière d'aménagement du territoire.

Coralie BOURDELAIN remercie les participants, et notamment les membres des Conseils du Développement pour leur travail sur la BD « Imagine Demain ». Elle suggère néanmoins que le réseau de train rêvé pour 2035 y soit nommé autrement que « Grenoble Alpe Express », car il y a dans le périmètre du SMMAG de nombreux territoires autour et hors de Grenoble qu'il faut aussi arriver à connecter et interconnecter. Elle rappelle que les élus de tous ces territoires ont la volonté de faire avancer le projet de SERM, qui est long et difficile, et que cela passe aussi à plus court terme par une amélioration continue de l'organisation des mobilités sur le territoire du SMMAG.



Source des photos : SMMAG