



PRESIDENTIELLE 2022

QUELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS POUR ASSURER LA TRAJECTOIRE VERS LA NEUTRALITE CARBONE ?

**REPONSES DES CANDIDATS A L'ELECTION PRESIDENTIELLE
AUX QUESTIONS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE DE TDIE**

24 mars 2022



THINK TANK > TRANSPORT > DÉVELOPPEMENT > INTERMODALITÉ > ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI - 75008 PARIS - TÉL. : 01 44 13 31 80 - FAX : 01 44 13 31 21

E-MAIL : secretariat@tdie.eu - SITE : www.tdie.eu



Un dossier constitué des réponses de :

1. Nathalie Arthaud, Lutte ouvrière
2. Anne Hidalgo, Parti socialiste
3. Yannick Jadot, Europe écologie les verts
4. Marine Le Pen, Le Rassemblement national
5. Jean-Luc Mélenchon, La France insoumise
6. Valérie Pécresse, Les Républicains
7. Fabien Roussel, Le Parti communiste français



Messieurs,

J'ai bien reçu votre lettre du 16 février dernier ainsi que votre questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle concernant la politique des transports.

L'organisation des transports en France, comme à l'échelle de l'Europe, illustre le caractère irresponsable du capitalisme tant sur le plan social qu'environnemental. Soumis à la loi du profit des grands groupes capitalistes et non à l'intérêt général, le transport de marchandises et de voyageurs est organisé de façon aberrante.

Le secteur du transport représente à lui seul 30% des émissions de gaz à effet de serre. Alors que les scientifiques experts du climat ne cessent d'alerter sur les conséquences catastrophiques du réchauffement climatique, et de la pollution atmosphérique, la part du transport ferroviaire de marchandises ne cesse de reculer. Alors qu'il représentait encore 40% des marchandises transportées au début des années 1970, le fret ferroviaire n'en représente plus que 9%. L'ouverture à la concurrence de ce secteur depuis 2003 n'a fait qu'accentuer son recul.

La part de la route représente aujourd'hui 90% du transport terrestre alors que le transport d'une tonne de marchandises est vingt fois plus polluant par camion que par train ou par voie fluviale.

Les axes routiers, dont l'entretien est laissé à la charge des collectivités, sont donc surchargés de poids lourds, empoisonnant l'existence des habitants des territoires traversés.

Concernant le transport de voyageurs, son évolution est tout aussi catastrophique. Depuis 2008, en métropole, 3 700 km de lignes ferroviaires ont été fermées. Faute d'investissement et d'entretien dans les infrastructures ferroviaires, une fraction considérable du réseau ferré et de ses équipements est frappée de vétusté.

Sur 4 000 km de voies, des ralentissements sont imposés. Le besoin d'investissement pour enrayer la dégradation des petites lignes est estimé à 6,4 milliards d'euros entre 2020 et 2028 alors même que SNCF Réseau y consacre aujourd'hui environ 400 millions d'euros par an. Le trafic des trains intercity a chuté de 61 % depuis 2011.

En région parisienne, les usagers des transports subissent quotidiennement, pannes, retards ou suppressions de trains. L'absence d'entretien des voies a conduit à de nombreux accidents dont celui de Brétigny sur Orge en 2013, qui a causé la mort de sept voyageurs.

Faute d'entretien, près d'un tiers du réseau ferré est menacé de disparition, des prétendues "petites lignes" pourtant vitales pour les habitants et l'avenir des régions concernées. Plutôt que d'investir massivement dans la construction et la régénération du réseau, la SNCF, sous l'injonction des gouvernements successifs remplace les trains par des bus, au mépris de la pollution atmosphérique et multiplie encore les risques d'accidents routiers. Et bien souvent, les travailleurs n'ont plus d'autre choix que d'utiliser leur voiture individuelle pour se déplacer, occasionnant des frais et de la fatigue supplémentaire.

Des gares sont fermées partout sur le territoire, malgré l'opposition des populations concernées.

L'ouverture à la concurrence des transports collectifs de voyageurs, pas plus que dans d'autres services publics comme l'énergie, la santé ou les maisons de retraites, ne se traduira par une baisse des tarifs.

Elle ne fera qu'accélérer l'abandon des lignes jugées non rentables économiquement ou à une hausse de leurs tarifs ou des impôts locaux. Même des lignes ou des gares TGV jugées non rentables d'un point de vue capitaliste sont aussi sur la sellette.

Concernant les travailleurs des transports, l'ouverture généralisée à la concurrence des transports collectifs dans le routier comme dans le ferroviaire, les suppressions massives d'effectifs et leur éparpillement croissant dans de multiples sociétés dégradent considérablement leurs conditions de travail et font peser un risque majeur sur leur sécurité et celle des usagers.

Concernant la sécurité routière, l'effondrement du pont de Gênes à l'été 2018 a illustré à quel point le capitalisme même dans les pays les plus riches est aujourd'hui incapable d'entretenir les infrastructures vitales à l'économie. En France, 17% des chaussées et un tiers des ponts ont besoin de réparations. 7% des ponts présentent un risque d'effondrement.

L'entretien des routes est laissé par les capitalistes du transport routier à la charge des collectivités. Le budget de l'Etat, lui, est dévoré par le parasitisme des grands groupes et de leurs actionnaires milliardaires. Tous les gouvernements successifs, de droite comme de gauche, se sont pliés à leurs diktats, privatisant des entreprises et services publics une fois les investissements réalisés, afin de permettre aux actionnaires d'encaisser les dividendes. Ainsi, l'exploitation des autoroutes, construites par l'argent public, a été totalement privatisée en 2005, permettant aux groupes comme Vinci, Eiffage, d'encaisser 40 milliards de dividendes depuis cette date.

Avec des prix qui flambent depuis dix ans, la voiture redevient un produit de luxe. Ainsi, en France, il faut en moyenne déboursier quelque 26 000 euros pour un véhicule neuf (35 % de plus qu'il y a dix ans, selon *L'Argus*), s'ajoutant au prix du carburant qui explose depuis 2021. Nombre de travailleurs se voient contraints de mettre à la casse leur véhicule, à motorisation essence ou diesel, alors que les constructeurs portent l'entière responsabilité de leur caractère polluant. La conversion vers le véhicule électrique, aujourd'hui engagée par la plupart des constructeurs automobiles, est d'abord payée par les subventions publiques et par les automobilistes, sans pour autant garantir son innocuité du point de vue environnemental.

Tant les trusts pétroliers que ceux de l'automobile, rançonnent les travailleurs, pourtant contraints à utiliser un véhicule personnel, faute de logements bon marché à proximité de leur lieu de travail et de transports collectifs.

Dans le domaine des transports comme dans l'ensemble de l'économie, le capitalisme montre que la recherche du profit est incompatible avec l'intérêt des classes populaires et plus généralement avec l'avenir de l'humanité.

Avant d'être discutées et adoptées dans les parlements ou au conseil des ministres, les décisions sont en réalité prises dans les conseils d'administration des grands groupes industriels et financiers. Et tous les partis et politiciens qui aspirent à gouverner dans le cadre du système capitaliste acceptent de se soumettre à leur dictature.

Nathalie Arthaud, candidate à l'élection présidentielle affirme au contraire que les travailleurs, pour avoir le droit à une vie digne tout en sauvegardant l'avenir de la planète, doivent prendre sur les profits du grand patronat et lui contester sa mainmise sur les richesses qu'ils ont créées.

Comme dans les autres domaines, aucun progrès ne sera réalisé en ce qui concerne les transports, leur prix, leur organisation, leur impact sur l'environnement et sur le quotidien des hommes et des femmes, sans remettre en question le pouvoir de cette minorité de capitalistes sur l'économie.

En supprimant le secret commercial, en imposant leur contrôle sur l'ensemble des décisions et sur leur application, les travailleurs ont les moyens d'imposer une toute autre organisation de l'économie et des transports : instaurer la gratuité des transports en commun, leur développement harmonieux en fonction des besoins de la population et des générations à venir et ceci de l'échelon local à l'échelon international.

Ils pourront mettre fin à la concurrence anarchique des sociétés et des moyens de transports et au contraire permettre leur parfaite intégration et articulation pour répondre aux besoins croissants de déplacement des populations.

Ils pourront imposer l'embauche massive et immédiate de centaines de milliers de travailleurs dans la construction et l'entretien de voies ferrées, d'infrastructure et de matériel de transports collectifs.

Mais il faut au préalable retirer le permis de conduire l'économie à la classe capitaliste qui mène la société vers la ruine, la catastrophe économique, sociale et environnementale.

C'est pour affirmer la capacité des travailleurs à diriger collectivement l'économie dans l'intérêt du plus grand nombre que Nathalie Arthaud est candidate à l'élection présidentielle.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Nathalie Arthaud



**FORMULAIRE
DE RÉPONSE
DU QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de :

Anne HIDALGO

Parti/Mouvement :

Parti Socialiste

Réponse reçue le :

23 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de Anne Hidalgo

Table des matières

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	7
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	7
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	10
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	10
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	11
2.3. Aérien	12
3. FRET ET LOGISTIQUE	13
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	13
3.2. Quelle politique portuaire ?	13
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	14
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	14
3.5. Logistique urbaine	14
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	14
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	16
4.1. Coordination État-régions	16
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	16
4.3. Régulation des marchés de transport	17

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?**

Réponse :

Sur l'ensemble du programme présidentiel et tout particulièrement sur ce sujet, il est impératif de répondre conjointement aux crises sociales et écologiques, car elles sont indissociables. Nous savons que les premières victimes des bouleversements climatiques sont et seront les plus précaires. Alors que les cours des matières premières et de l'énergie s'envolent, du fait de la reprise économique postpandémie et de la guerre en Ukraine, il faut protéger les Français en les accompagnant à travers une politique de transition social-écologique. C'est la seule façon d'éviter que ne réapparaissent des conflits type gilets jaunes et que continuent de s'aggraver les inégalités. Et les mobilités joueront un rôle crucial pour mener à bien cette transition.

Alors que la France avait pris la tête du combat contre le changement climatique avec l'Accord de Paris, trop peu aura finalement été fait depuis au niveau national, tant au niveau énergétique que de la rénovation thermique des logements ou des transports alors même que nous savons que ce sont les trois principales sources d'émissions de gaz à effets de serre (GES). Il nous faut absolument les réduire pour respecter nos engagements, certes, mais surtout pour garantir un monde vivable aux générations futures. Nous en avons fait la démonstration à Paris, non sans résistance, en réduisant la place de la voiture afin de favoriser les transports en communs et les mobilités douces, notamment le vélo.

L'État doit donc être une force motrice et donner un cap politique clair, impulser les dynamiques, assurer les financements publics nécessaires et mettre l'ensemble des acteurs du secteur autour de la table avec au premier rang les industriels et les gestionnaires d'infrastructures. Ce sont eux qui seront les fers de lance de la transition alors que les mobilités représentent encore 30% des émissions de GES en France (hors transport international maritime et aérien) et que l'objectif est bien d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'État n'ayant pas vocation à tout faire, et parce que nous portons un acte III de la décentralisation pour un choc de confiance avec les collectivités, tout se mettra en place en concertation et relation étroite avec elles.

Plusieurs grands objectifs ont ainsi été fixés, qui seront détaillés par la suite :

D'abord sur la mobilité individuelle. Chacun doit avoir accès dans son quotidien à des moyens de transport non polluants et décarbonés, à un coût abordable. Cela doit être tout particulièrement vrai pour la voiture individuelle qui représente toujours plus de 80% des trajets quotidiens des Français (85,3% en 2020), et même la quasi-totalité des déplacements dans les zones rurales et péri-urbaines dépourvues de solution alternative. C'est la raison pour laquelle est proposé la création d'un « leasing social » pour permettre aux automobilistes de changer de véhicule sans barrière financière à l'achat. Il est complété par un prêt à taux zéro pour le changement de motorisation, y compris le rétrofit, du déploiement d'un million de bornes électriques sur tout le territoire sur le quinquennat avec une priorité accordée aux zones rurales. Il s'agira également de « socialiser la voiture » pour réduire au maximum l'autosolisme par l'autopartage, le covoiturage... cette révolution de l'usage dépend, pour sa mise en œuvre, de facteurs organisationnels et technologiques mais aussi de la mise à disposition de nouveaux types de véhicules par les industriels (de la création de nouveaux habitacles favorisant l'échange au développement de véhicules peu polluants à prix abordables hors aides publiques). Cette nouvelle politique automobile nécessitera de grands échanges avec les constructeurs pour réorienter complètement leur stratégie industrielle : il nous faut davantage de véhicules intermédiaires que de SUV, davantage de véhicules légers que des véhicules toujours plus lourds et volumineux.

Cela passera également par la pérennisation et l'amplification de la politique en faveur du report modal de la voiture vers les modes actifs, de la marche au vélo sous toutes ses formes (vélo à assistance électrique, vélomobile). Cela exige, pour être efficace, la mise en place dans tous les territoires d'un véritable « système vélo » : adaptation des chaussées (pistes, chaussidous etc), stationnements, organisation de la cohabitation modale, éducation au vélo à l'école, dotation de vélos par les collectivités pour les collégiens et lycéens qui habitent à moins de 10km de leur lycée avec une réorganisation des tournées des bus scolaires...

Vient ensuite l'enjeu de la mobilité collective, avec une augmentation significative de l'investissement dans le transport ferroviaire, en lien avec les régions, chargées des TER qu'il faudra continuer de décarboner car trop de trains fonctionnent encore au diesel. Nous voulons développer les trains de nuit et redynamiser les « petites lignes », répondre aux besoins des bassins de vie et d'emploi en développant des lignes « intercités » transversales (sans passer par Paris...). Pour inciter au report modal, nous diminuerons la TVA à 5,5% sur les transports collectifs. Concernant les mobilités du quotidien, il faut mieux assurer la connexion des zones peu denses aux aires urbaines en organisant de l'intermodalité par du rabattement vers les modes lourds (trains, car interurbains) afin de remettre chaque mode dans sa zone de pertinence. Les gares devront ainsi être fortement pourvues en garages à vélo sécurisés et en parking relai (avec bornes de recharge).

Par ailleurs, un accent tout particulier devra être mis sur les mobilités solidaires et envers les « assignés territoriaux », pour reprendre l'expression du sociologue Eric Le Breton, qui ne disposent pas ou bien trop peu de solutions de mobilité soit parce que ces personnes n'ont pas le permis ou ne vivent pas à proximité d'une ligne de transport collectif, soit parce qu'elles sont âgées ou handicapées.

Le deuxième pilier, trop souvent oublié au motif que « les colis de votent pas », concerne le transport de marchandises avec la nécessité de doubler la part du fret ferroviaire et fluvial. Un investissement bien plus important que celui prévu dans le plan de relance doit être engagé pour créer de nouvelles lignes ferroviaires dans les « nœuds » saturés, et notamment celui de Lyon pour la traversée du sillon rhodanien. La dynamisation des autoroutes ferroviaires doit être pensée au niveau européen et se faire en lien avec un plan de modernisation de nos ports afin d'assurer une véritable intermodalité. Les camions devront ainsi retrouver leur zone de pertinence c'est-à-dire les derniers kilomètres ou les trajets sans alternative ferrée ni fluviale. Une grande politique de logistique sera à construire avec les agglomérations pour développer des entrepôts de manière planifiée. Le développement de cette stratégie globale du transport de marchandises ne fera pas non plus l'économie d'une réflexion sur la question du coût de la livraison pour les consommateurs qui entraîne nécessairement, parce qu'il est trop faible voire inexistant en

affichage, une anarchisation de l'utilisation des véhicules utilitaires légers augmentant d'autant la congestion et la pollution dans les centres-urbains.

Enfin, et presque en premier lieu, des investissements bien plus importants que ceux prévus par la LOM et complétés par le plan de relance de 2020 devront être réalisés sur les infrastructures ferroviaires pour rénover et régénérer un réseau ferré vieillissant (29 ans contre 17 en Allemagne) afin de mettre aux nouvelles normes européennes permettant ainsi de mieux connecter nos pays, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il en est de même pour nos infrastructures portuaires. Nous devons relier nos ports entre eux par un maillage ferré plus performant. Le sujet des infrastructures routières ne saurait être oublié et la question des autoroutes, avec la fin de la plupart des concessions prévue entre 2031 et 2036, devra être traitée dans le prochain quinquennat. C'est la raison pour laquelle une troisième voie est proposée au débat devenu stérile entre les tenants de la capitalisation, qui souhaitent pérenniser le système actuel de concessions déséquilibrées, et ceux qui souhaitent une renationalisation immédiate qui coûterait très cher aux finances publiques. Cette solution consiste en la création d'un EPIC qui serait le pendant de SNCF Réseau et VNF pour le ferroviaire et le fluvial (cf question 1.2.2.3).

Pour financer l'ensemble de ces mesures, les fonds de relance européens seront d'abord mobilisés de véritables conditions sociales et écologiques au soutien financier que l'État accorde aux entreprises seront instaurés et des cercles vertueux seront créés par une application intelligente du principe pollueur-payeur. A titre d'exemple, une part significative des recettes de l'eurovignette sera redirigée vers les entreprises de transport contributrices pour les aider à verdir leurs flottes.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

➤ **Quelle seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?**

Réponse : Les périodes de confinement ont permis d'expérimenter la démobilité contrainte pour une partie significative de la population ; nous ne voulons pas oublier les travailleurs des première et deuxième lignes qui ont tenu le pays à bout de bras. Cette sobriété extrême ne peut évidemment pas être notre modèle et pourtant, en termes d'émissions carbone, c'est plutôt sur cette tendance qu'il nous faut nous diriger.

C'est pourquoi, concernant la mobilité des personnes, l'axe prioritaire doit être celui de la transition automobile tant son poids dans la part des déplacements est important et le restera dans de très nombreux territoires, cumulé à un changement des pratiques pour faciliter les alternatives à l'autosolisme.

Concernant la méthode, l'ensemble des acteurs de la filière automobile sera très rapidement réuni pour engager avec eux la révolution du poids et de l'habitacle : des véhicules moins lourds et plus accueillants pour favoriser le covoiturage. La seule décarbonation du moteur ne sera pas suffisante pour changer le rapport que nous entretenons à la voiture.

Le second axe prioritaire est celui de l'infrastructure, et d'abord ferroviaire, pour offrir de nouvelles alternatives moins carbonées de déplacement collectif à une bien plus grande part des habitants et entreprises de nos territoires. Plus généralement, si l'on veut inciter les habitants et les travailleurs à prendre le train, il faut que ceux-ci arrivent à l'heure et soient confortables. C'est pourquoi l'État doit travailler beaucoup plus en lien avec les régions pour améliorer l'offre et les conditions de transport, bien que de très grands progrès aient été faits ces dernières années.

Enfin, l'idée de restriction de circulation de transports de marchandises sur la route est intéressante si une alternative ferroviaire existe, afin de décarboner encore davantage le fret. Le ministre des Transports devra étudier cette piste de réflexion et en proposer une expérimentation.

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- **Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?**
- **Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?**
- **Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?**
- **Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?**
- **Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?**
- **Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?**

Réponse : Nous partageons le même constat : l'infrastructure est l'un des principaux défis à relever et est celui dans lequel l'État a le plus sa place. C'est la raison pour laquelle il est regrettable, alors qu'un travail remarquable avait été mené, que le gouvernement dans le volet programmation de la LOM n'ait pas repris le scénario 3 du rapport du COI de 2018 qui prévoyait 80Mds€ d'investissements sur 20 ans, soit 4Mds€/an, lui préférant un scénario 2 au rabais avec à peine 3Mds€/an programmés sur 2019-2023.

Repartons de cette base et complétons la à l'aune du prochain rapport du COI dont nous avons appris par voie de presse qu'il s'inquiète du mur de l'investissement auquel il faudra faire face. La vétusté de nos réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers nationaux non concédés en atteste ; sans parler des nouvelles infrastructures dont le pays a besoin. Il faudra donc absolument revoir ces documents cadres pour fixer une stratégie d'investissement claire et revoir certaines organisations.

Rien que sur le ferroviaire, pour arriver à financer la régénération et la modernisation du réseau, qui doivent être des priorités absolues, il manque près d'un milliard d'euros par an au contrat de performance de SNCF Réseau. Le gouvernement a d'ailleurs réussi l'exploit de faire l'unanimité contre lui : Régions, Sénat, ART, acteurs du fret etc., tous dénoncent des financements qui ne sont pas à la hauteur, un manque de détail des investissements, une trajectoire budgétaire purement financière... en somme un contrat qui ne permet pas de répondre aux besoins ni aux attentes alors que notre réseau vieillit (29 ans en moyenne contre 17 en Allemagne). Ce contrat de performance doit donc être rapidement revu. D'autant plus qu'il ne prend même pas en compte le énième revirement opéré par Emmanuel Macron début juillet en annonçant le retour des LGV, après avoir passé le quinquennat à les brocarder, et alors même que les politiques d'infrastructures se décident sur le temps long.

Pour autant, nous n'opposons pas les modes mais additionnons les. Oui, Toulouse, Perpignan et Nice ont besoin d'être raccordées au TGV pour offrir une alternative bas carbone aux particuliers comme aux professionnels pour leurs déplacements. Cela est d'autant plus pertinent qu'en plus de désenclaver des territoires en les rapprochant, ces projets s'inscrivent dans des prolongations européennes vers l'Italie et l'Espagne, et donc dans deux des 9 corridors du RTE-T. Les fonds européens pour leur réalisation seront à mobiliser d'autant plus fortement.

Pour des projets plus locaux, faisons confiance aux sociétés de projet et au modèle de la Société du Grand Paris en ce que ces structures regroupent l'ensemble des acteurs au sein d'un même espace à vocation unique, doté d'une personnalité, en mesure de lever des fonds et de réaliser les investissements nécessaires. La création de ce type de structures sera donc facilitée car elles vont dans le sens du mouvement de décentralisation générale que nous proposons afin de donner davantage de possibilités aux régions pour investir et aménager les territoires, ce qui est l'une de leur compétence principale. L'État doit s'occuper du structurant national (LGV, lignes Intercités, autoroutes ferroviaires...) et accompagner les initiatives locales et à partir de ce cadre, il revient aux régions, en lien avec les autres collectivités, de définir les besoins des territoires qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux, le cadre restant celui de la transition écologique.

C'est à cette aune que seront abordées les négociations sur les CPER, dans lesquels les questions de mobilité doivent occuper une place importante. Elles sont nécessairement structurantes et sont par définition au cœur de ce que doivent être les relations entre l'État et les régions. Les moyens précis seront définis dans le cadre de la négociation.

Dans le cadre de la Présidence Française de l'Union Européenne (PFUE), il est regrettable que des initiatives ne soient pas prises pour accélérer les négociations du RTE-T et de son déploiement, et notamment des trois corridors qui concernent très directement la France (Atlantique, Méditerranée et Mer du Nord - Méditerranée). Avec le retard pris par notre pays, cumulé à la faiblesse des ambitions et objectifs fixés par la loi Climat-Résilience, il est évident que nous devons nous raccrocher au mieux au

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**
- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportuniste d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportuniste d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse : Le financement public est *in fine* un arbitrage et un équilibre entre impôt (contribuable) et redevance d'usage. Parce que nous tenons à prendre en compte les externalités négatives de certains modes, oui nous sommes favorables au principe pollueur-payeur. Il va dans le sens de l'Histoire.

Le problème pointé par les mouvements des Bonnets Rouges et des Gilets Jaunes était celui de la justice sociale et fiscale face à des mesures de renchérissement des carburants sans l'accompagnement suffisant pour aider au changement de véhicule. Pour que l'écologie soit acceptée, elle doit être sociale. Notre société est fragmentée et tendue, les inégalités ont augmenté pendant le quinquennat qui se termine, il faut l'apaiser et la réparer. La transition écologique, en ce qu'elle trace un chemin commun, permet cela, à la seule condition de n'oublier personne au bord de la route. Il faut créer un système gagnant-gagnant : il ne faut pas "juste" une transition, il faut une transition juste.

Ainsi, la directive euro vignette sera transposée mais l'intégralité des ressources perçues ne sera pas créditée à l'AFITF. Afin d'enclencher un cercle vertueux, une part significative de ces recettes retournera aux transporteurs routiers (dans le cadre d'une convention) pour qu'ils financent la transition de leur parc.

Pour les particuliers, si de vraies aides existent déjà pour le changement de motorisation, elles ne sont hélas pas suffisantes pour que les plus modestes se dotent de voitures électriques qui restent trop chères.

C'est pourquoi en complément des dispositifs existants, est proposée la création d'un leasing social et les redevances d'utilisation de la route ne seront pas développées pour les particuliers.

Par ailleurs, du fait de la reprise économique postpandémie et, depuis quelques semaines, de la guerre en Ukraine, le coût des carburants explose. Il serait d'une incohérence complète de renchérir encore le coût des mobilités contraintes, à commencer par les trajets domicile-travail. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'augmenter les salaires en commençant par +15% immédiatement pour le SMIC. La transition écologique ne se fera pas contre ceux qui, aujourd'hui, ne parviennent plus à boucler leurs fins de mois, parce que les loyers, l'énergie et les carburants augmentent mais pas leurs salaires.

C'est dans cette même logique que nous n'avons jamais été favorables aux péages urbains punitifs. Cela avait d'ailleurs été exprimé très précisément devant la commission de l'Aménagement du territoire et du développement durable du Sénat en avril 2018 : s'il s'agit de ne laisser entrer dans la ville que ceux qui ont les moyens, cela n'a aucun sens. Un péage urbain ne pourrait fonctionner qu'à l'échelle des autorités organisatrices des mobilités et devrait être compensé par des services très performants pour ne pas pénaliser toujours les mêmes. Avant donc de réfléchir à l'instauration d'un péage punitif à l'entrée des grandes agglomérations, préconisons un développement beaucoup plus important des transports collectifs. Il en va de même pour les zones à faible émission : sans aide massive au changement de motorisation ni développement de solutions alternatives intermodales, il sera difficile de les faire accepter socialement. Il nous faut avancer sur nos deux jambes.

Concernant la réflexion globale sur la fiscalité des carburants, nous nous sommes prononcés en faveur d'une diminution temporaire des taxes dès le mois d'octobre pour faire face à la hausse des prix. Cela a été justifié dans *Libération* en rappelant cet impératif de justice sociale *"on a besoin de raccrocher les catégories populaires à cette transition. Onze millions de personnes ont besoin de leur voiture tous les jours pour aller travailler (...). Là où il n'y a pas de solution, on ne peut pas dire aux gens de ne pas prendre leur voiture. (...) Il faut les accompagner pour tourner la page des véhicules thermiques à partir de 2030"*. Sur le long terme, oui une grande réflexion devra nécessairement avoir lieu sur la compensation budgétaire de la diminution tendancielle (et souhaitable sur le plan environnemental!) des recettes issues de la TICPE ; et aucun doute sur le fait que TDIE y contribuera fortement, comme vous avez déjà commencé de le faire.

1.2.2.2. Financement privé

➤ **Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?**

Réponse : il convient d'abord de se mettre d'accord sur un fait : mener une politique publique volontariste en matière d'infrastructures nécessite de mobiliser des ressources et nous ne nous inscrivons pas dans la lignée de ceux qui considèrent que diminuer les prélèvements obligatoires est un objectif en soi.

Il ne s'agit pas d'être opposé au privé par principe, loin de là. La puissance publique a besoin des entreprises privées, et réciproquement. Nous sommes complémentaires. En revanche nous voulons réaffirmer la maîtrise publique des services publics, et notamment pour ce qui concerne la mobilité. Le modèle délégataire est de beaucoup préférable au concessif (si l'on prend l'exemple des autoroutes) en ce que les contrats sont mieux régis, stables et contrôlables.

Par ailleurs, puisque cette question fait directement référence à notre niveau d'endettement public, nous comptons construire, avec nos partenaires européens et au premier rang desquels le nouveau chancelier allemand et les premiers ministres espagnols et portugais, un nouveau cadre budgétaire qui

puisse donner des marges de manœuvre à chaque État pour réaliser ces investissements nécessaires, et notamment dans la transition écologique, en sus des 15Mds€/an que nous prévoyons dans notre programme.

Enfin, dans le cadre budgétaire global de notre projet, nous avons indiqué que les ressources nécessaires au financement des dépenses additionnelles seront assurées par l'établissement d'une fiscalité plus juste (ISF Climat et Biodiversité, impôt sur les successions des plus aisés), par la réorientation des financements européens du plan de relance (dont nous venons de recevoir un deuxième versement) et surtout par la réduction des dépenses publiques défavorables à l'environnement jugulée à la conditionnalité social-écologique des aides publiques, toujours dans la logique de transition.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

➤ **Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ?** (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).

Réponse : C'est non seulement opportun mais absolument nécessaire!

La commission d'enquête sénatoriale sur les concessions autoroutières de 2020 a démontré que d'ici à la fin des contrats (2031-2036), les surprofits vont aller croissants et : environ 40 milliards d'euros ! Très concrètement, la rentabilité des concessions va doubler sur la période 2020-2036 comparativement à la période 2005-2020 pour atteindre des niveaux stratosphériques. Ceci sans ajouter les 4 milliards d'euros de baisse programmée de l'impôt sur les sociétés, ni la baisse des impôts dits « de production » propres à toutes les entreprises annoncées ces derniers mois. Mais pire, ce rapport datant de septembre 2020, les résultats financiers des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) l'année en question, au cours de laquelle les Français ont subi un double confinement ayant des répercussions directes sur le trafic routier, n'ont pu être pris en compte. L'Autorité de régulation des transports a depuis mis en évidence que même en 2020, malgré une baisse de 23% du trafic des véhicules légers et de 7,7% de celui des poids lourds, les SCA ont dégagé 2,6 milliards d'euros de profit dont 2,4 milliards d'euros de dividendes, tandis que les investissements diminuaient de 16,3% (1,6 milliards d'euros).

Ceci sans compter l'incapacité manifeste de l'État à contrôler la bonne exécution des contrats. En effet les SCA ne remplissent pas toutes leurs obligations légales à commencer par la présentation annuelle d'un inventaire des travaux et des biens (article 3131-4 du code de la commande publique) qui n'a jamais été faite. Preuve en est le décret n° 2021-1726 du 21 décembre 2021, il enjoint les sociétés concessionnaires à poursuivre « la constitution du premier inventaire sur la base de la nomenclature établie dans le cadre du contrat de plan 2017-2021 et [de le présenter] au concédant dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur du douzième avenant ». Le gouvernement vient donc de donner un blanc-seing aux SCA pour des années d'irrégularités. A cela s'ajoute, comme l'a relevé l'ART dans son rapport de 2020, le fait que le « bon état » de retour de l'infrastructure au terme des concessions n'est toujours pas défini. Quelle humiliation de voir le régulateur appeler le gouvernement à se doter d'« une doctrine exigeante

sur le « bon état » des biens de retour (et qu'elle) soit rapidement définie » en particulier pour « défendre au mieux [ses] intérêts » et donc ceux de l'ensemble des contribuables.

Il y a donc urgence à affirmer de nouvelles perspectives centrées autour de la réaffirmation d'une maîtrise publique de ce service public pour de nouvelles relations contractuelles entre les gestionnaires des infrastructures de transports et la puissance publique. Il faut mieux prendre en compte les usages différenciés des autoroutes lorsqu'elles sont à dominante de trafic urbain, interurbain ou de transit, mieux intégrer la transition climatique et sociale des autoroutes.

La pertinence économique d'une renationalisation des autoroutes avant la fin des concessions n'est pas évidente, nos prévisions budgétaires ne permettraient pas d'absorber une telle dépense et les priorités de financement doivent être sacrifiées ; et nous ne sommes évidemment pas favorables à la poursuite des concessions actuelles. Contrairement au gouvernement, nous ne considérons pas que ce sujet lourd et sensible puisse attendre 2026 pour être entamé, sauf justement à préparer la poursuite du modèle concessif qui est une aubaine financière pour l'État qui en tire une triple recette: taxe d'aménagement du territoire (645 millions d'euros en 2019), taxe sur la valeur ajoutée sur les péages et l'ensemble des prestations des sociétés concessionnaires (2 milliards d'euros en 2018), impôt sur les sociétés (1,5 milliards d'euros en 2018) ; et une moindre dépense puisqu'il n'y a plus d'investissements ni de fonctionnement dédiés.

Pour toutes ces raisons nous portons une voie alternative à l'opposition devenue stérile entre renationalisation qui coûte cher et poursuite d'un modèle concessif déséquilibré, qui commence inévitablement par l'arrêt des adossements et des prolongations des contrats pour ne pas revivre les épisodes du plan de relance autoroutier de 2015 lorsque les SCA s'étaient engagées à réaliser plus de 3Mds€ de travaux en échange d'une prolongation de contrats et que seuls 50% étaient réalisés au 1er semestre 2020 selon la DGITM, ou de 2019 lorsque, suite au mouvement des Gilets Jaunes, elles s'étaient cette fois-ci engagées à faire profiter à un million de navetteurs des réductions tarifaires et qu'au 1er trimestre 2020 seuls 100 000 avaient souscrits un abonnement, en bonne partie du fait d'un manque de communication de la part des SCA. Comme toujours elles sont bien davantage concentrées sur la maximisation de leur chiffre d'affaires que sur des dispositifs qui donneraient un avantage aux usagers ou à des pratiques qui contribueraient à diminuer le nombre de véhicules en raison d'un usage partagé de la route ; incitation au covoiturage, développement des voies réservées, intermodalité...

C'est pourquoi nous proposons de créer un établissement public à intérêt commercial et industriel (EPIC) « Routes de France ». A l'instar de SNCF Réseau et Voies Navigables de France pour le ferroviaire et le fluvial, il aurait vocation à gérer l'ensemble du réseau routier national non concédé qu'il récupérerait dès sa création, et concédé une fois les contrats échus. Il aura 4 grandes priorités :

- Mettre fin au système actuel,
- Améliorer le réseau routier non concédé qui manque de moyens. L'avis budgétaire pour 2022 de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a mis en avant qu'en 2020 48,9% du réseau non concédé était dans un état dégradé dont 18,6% nécessitant un entretien structurel.
- Moderniser l'ensemble du réseau et entamer sa transition social-écologique :
 - Accélération du déploiement des bornes électrique et hydrogène sur les aires de repos,
 - Développement de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, urbains ou interurbains, et celui de places de parking dédiées au covoiturage en nombre suffisant,

- Déploiement, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, de services de cars et de covoiturage, y compris sur lignes régulières,
- Création de gares routières d'intermodalité sur le modèle de celle de Briis-sous-Forges (91) ;
- Utilisation de matériaux innovants pour réduire l'empreinte environnementale des routes ;
- Augmentation du nombre d'abonnements à tarifs réduits pour les « navetteurs » ;
- Décentraliser une partie du réseau national non pas selon le statut des routes mais selon leur usage :
 - Celles qui ont un usage très local (souvent urbain) pourraient être confiées aux AOM en ce qu'elles gèrent les autres modes de transport,
 - Celles qui sont infrarégionales dont la gestion pourrait être confiée aux régions et départements (la loi 3DS prévoit d'ailleurs des expérimentations),
 - Celles à vocation nationale et internationale qui dépendraient de l'EPIC.

« Routes de France » exploitera le réseau de manière mixte, soit en régie avec les effectifs actuels des directions interdépartementales des routes, soit en délégation mais avec des contrats nouveaux visant à une véritable maîtrise publique : leurs périmètres seront revus notamment avec la sortie du « risque trafic ». La rémunération du délégataire ne sera donc plus liée au trafic ni au risque correspondant à son évolution. En effet ce risque bien réel (pour des ouvrages neufs) et très aléatoire (crise financière de 2008, confinements de 2020) est fort coûteux lorsqu'il est calculé avec des taux de rentabilité internes (TRI) élevés. Ainsi, les contrats seront centrés sur les seules maintenance et exploitation. Leurs durées seront courtes et proportionnées à la réalité des travaux et pourvues de clauses de revoyure régulières.

Si un travail précis reste à mener sur les modalités précises de financement, cette proposition est viable économiquement en ce qu'elle mobilise différentes sources de financement :

- une partie de l'euro redevance en lien avec l'AFITF pour son fonctionnement et les "petits investissements"
- une capacité d'endettement propre garantie par la préemption d'une partie des futures recettes après les fins des concessions pour les "gros investissements", sur le modèle de Société du Grand Paris. Cela servira dans un premier temps à financer l'entretien du réseau non concédé et investir dans la transition écologique, et à la fin des contrats sur l'ensemble du réseau. D'ailleurs, en 2017, l'Union des ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts (Unipef) suggérait qu'avec 4 milliards d'euros de ressources potentielles, il serait possible à minima, en faisant appel à des contrats de partenariat que l'on sait fort coûteux, « d'engager un volume de 40 milliards d'euros d'investissements pour des projets dont la mise à disposition se situerait vers 2031-2035 ».

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

➤ **Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?**

Réponse : Les transports publics et leurs financements sont d'abord de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité, raison pour laquelle il faut absolument pérenniser le versement mobilité qui a une nouvelle fois été attaqué par le MEDEF au début de la campagne présidentielle, avant qu'il ne se rétracte.

Si le rapport Duron de 2021 donne de vraies pistes de réflexion, un grand débat national sur cette question spécifique du financement des transports collectifs pourra être convoqué autour des acteurs concernés, sur le modèle des Assises de la Mobilité de 2017-2018, notamment pour intégrer la nouvelle donne du télétravail à grande échelle. Il aura pour mission de définir les besoins et les moyens à donner aux politiques publiques qui ne sont pas/plus du ressort de l'État. C'est à l'échelle des AOM que doivent être définies les politiques de proximité pour les déplacements du quotidien, en lien avec les régions pour la coordination entre les bassins de mobilité.

Dans cette perspective, nous sommes favorables à entamer la réflexion sur de possibles modulations du versement mobilité selon les besoins de certains territoires : à la hausse pour contribuer au financement de grands projets d'infrastructures portés par les territoires, et un taux réduit pour les AOM qui ne disposent pas d'un tissu d'entreprises éligibles suffisant pour lever cette contribution.

Sur ce sujet, l'État devra garantir aux AOM des espaces de faible densité de population et/ou de transports publics des financements leur permettant de recruter et donc de disposer d'une ingénierie suffisante pour innover et mettre en place des politiques alternatives à la voiture individuelle (autopartage, TAD, covoiturage, système vélo, tiers lieux, accessibilité aux services...). C'est d'ailleurs ce que développe Olivier Jacquin, sénateur PS de Meurthe-et-Moselle, dans son rapport « Mobilité dans les espaces peu denses à horizon 2050 : un défi à relever dès aujourd'hui » de janvier 2021.

Pour ce qui est de la TVA, oui nous pensons qu'il faut l'abaisser à 5,5% sur l'ensemble des transports en commun et considérer la mobilité comme un bien de première nécessité.

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?**

Réponse : La pandémie a gravement affecté les finances des AOM. En tant que Maire de Paris, nous constatons au quotidien les conséquences sur Ile-de-France Mobilités. Dans la lignée de la question précédente, il nous faut repenser des pans entiers du financement des mobilités pour prendre en compte les nouvelles pratiques, sans diminuer (au contraire) l'offre actuelle pour être au rendez-vous de l'urgence climatique. Pour accompagner et développer la pratique du vélo, nous proposons de rendre le forfait mobilité durable obligatoire et cumulable avec le remboursement des abonnements aux transports en

commun par les employeurs et nous investirons 2Mds€ sur le quinquennat pour le développement des infrastructures cyclables sur tout le territoire.

Un financement spécifique devra être apporté aux AOM des espaces peu denses comme indiqué dans la question précédente. France Mobilité et les autres agences continueront de les accompagner.

Les Régions auront un rôle encore accru dans l'aménagement ferroviaire du territoire et notamment pour régénérer et moderniser les petites lignes comme elles en ont la capacité depuis la LOM. S'il en est besoin, la loi ou le règlement viendront préciser les nécessités de développer les parkings relai et garages à vélo aux abords des gares pour favoriser l'intermodalité.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

➤ **Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos priorités concernant les dossiers transport pour la dernière partie de la présidence française du Conseil de l'Union européenne ?**

Réponse : Comme précisé précédemment, nous regrettons que la Présidence Française de l'Union Européenne, qui n'arrive qu'une fois tous les 13,5 ans, ne soit pas l'occasion de prendre des initiatives fortes. Par exemple sur le marché carbone ; ou plus largement pour inviter plus fortement encore le Conseil de l'UE à soutenir la *Green Deal* Européen et la stratégie *Fit For 55*. Les dernières semaines de la PFUE serviront donc principalement à agir pour que les présidences suivantes (République Tchèque, Suède et Espagne) soient à la hauteur de l'enjeu : transformation de la filière automobile, « Airbus des batteries », trains de nuit et corridors fret européens, transformation de nos ports et connexion au réseau de fret, ambition européenne pour le transport combiné, filière européenne du vélo etc. sans oublier les sauts technologiques nécessaires comme le déploiement de l'ERTMS (sur lequel la France est très en retard), les progrès à faire sur le GPS européen, l'avion du futur, la poursuite de la recherche sur le véhicule autonome ou l'hydrogène...

La liste des sujets à mettre à l'ordre du jour et à poursuivre au niveau européen parce qu'ils nécessitent de la mutualisation financière, humaine et technologique est longue ; et cette liste est loin d'être exhaustive.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

➤ **À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de**

développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?

Réponse : La réindustrialisation est un sujet européen, français et territorial. Nous avons d'ailleurs pour habitude de dire que les vrais ministres de l'industrie sont les présidents de région. Nous réindustrialiser est indispensable pour recréer des emplois de qualité, redynamiser nos territoires, soutenir notre effort de recherche et d'innovation et garantir notre indépendance. Ce constat que nous dressons depuis plusieurs années est devenu d'autant plus flagrant du fait de la pandémie et aujourd'hui de la guerre en Ukraine.

Nous organiserons cet effort national autour de quatre grandes odyssées industrielles, dont l'une sera consacrée aux mobilités. L'industrie des transports occupe une place centrale dans l'économie française et dans les objectifs de décarbonation puisque les dépenses de transports représentent 18% du PIB (2019) et les déplacements de personnes et le transport des marchandises restent la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France (31 % des GES). C'est pourquoi nous souhaitons faire de la transition de l'ensemble des mobilités une priorité de notre stratégie industrielle ! D'ailleurs, notre industrie ferroviaire est une filière d'excellence qui a besoin d'être bien davantage soutenue et nous faisons nôtre les propositions de la fédération des industries ferroviaires : investir massivement dans le secteur et notamment dans le réseau, une vraie programmation pluriannuelle stabilisée et avec des ressources pérennes, accélérer la régénération et la modernisation, doublement de la part du fret et redynamisation (en lien avec les régions) des lignes de dessertes fines du territoire, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de marchandises.

Le gros enjeu industriel sera celui de la transformation rapide de notre parc automobile qui nécessitera une impulsion européenne forte (Airbus des batteries et réglementations communes), de l'État et nous proposons d'accompagner la filière mais en conditionnant les aides publiques. Les collectivités auront bien sûr leur rôle, et d'abord les régions pour l'emploi et villes pour les conditions de circulations. Sans les restrictions décidées conjointement par les grandes villes européennes dont Paris, l'Union Européenne puis la France n'auraient pas autant accéléré sur l'objectif d'arrêt de vente de véhicules thermiques neufs.

Cet effort global sera coordonné par l'État mais décentralisé. Les régions seront les premiers moteurs de ces odyssées, car nous considérons que les présidents de régions sont aujourd'hui les véritables ministres de l'industrie du pays. Les odyssées mobiliseront autant le privé que le public, les travailleurs, les ingénieurs et les chercheurs des secteurs concernés.

En complément, nous souhaitons développer un véritable "système vélo" qui nécessite une meilleure organisation de la filière et nous nous appuierons notamment sur la FUB pour le développer. Il en va de même pour les nouvelles mobilités. Nous ne voulons pas que nos "engins de déplacements personnels" soient fabriqués à l'autre bout du monde dans des conditions de fabrication puis (éventuellement) de recyclage que nous ne tolérerions pas chez nous.

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des

efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

➤ **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et sociales ? Comment engagerez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?**

Réponse : Il est temps de relancer l'effort de recherche et développement en France, car c'est une condition du progrès économique, social et environnemental. En 2027, nous aurons rattrapé notre retard en R&D, avec un effort atteignant 3% du PIB. Dans cet effort, la recherche publique sera privilégiée, en particulier dans les secteurs relatifs aux quatre odysées industrielles et donc le secteur des transports.

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transports (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse :

Nous souhaitons déployer, dans le cadre de l'odyssée industrielle des mobilités, un plan de transformation écologique de l'emploi, par filière et par territoire. Il doit privilégier le sur-mesure, l'expérimentation locale et l'innovation sociale. Il doit accompagner la nécessaire transition des métiers du transport, par la montée en compétences dans les modes de transports durables. Ce plan proposera, plus largement, la formation et la reconversion vers des emplois dans toutes les filières vertes comme la rénovation énergétique des bâtiments, les énergies renouvelables, l'économie du réemploi et le changement de modèle agricole.

L'accompagnement de ces mutations passera par la mobilisation de tous les acteurs du transport et de la formation. Ce qui nous importe avant tout sera leur apport concret aux usagers et les milliers d'emplois que ces entreprises créeront en France.

Cette politique s'inscrit dans notre objectif de généralisation des formations en alternance.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?**
- **Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?**

Réponse : Le réseau routier est un maillon essentiel de la transition écologique des transports.

Nous soutenons le développement de la filière électrique au niveau européen et la nécessité de constituer l'« Airbus des batteries », notamment sur la partie recyclage.

Les constructeurs et industriels, parce que nous ne voulons pas oublier toute la chaîne de sous-traitance qui irrigue notre territoire, seront bien entendus soutenus mais nous mettrons des conditions sociales et écologiques au fonds publics investis contrairement au gouvernement lorsqu'il s'est agi de sauver les filières automobiles et aéronautiques au début de la pandémie.

Parce que nous souhaitons que chacun ait accès dans son quotidien à des moyens de transport non polluants et décarbonés, à un coût abordable et que la voiture individuelle continuera de représenter une part très majoritaire des déplacements des Français (85,3% en 2020), nous proposons la création d'un « leasing social » pour leur permettre de changer de véhicule sans barrière financière à l'achat. Il est complété par un prêt à taux zéro pour le changement de motorisation, y compris le retrofit. Il s'agira également de « socialiser la voiture » pour réduire au maximum l'autosolisme : autopartage, covoiturage... Sa mise en œuvre dépend de facteurs organisationnels et technologiques mais aussi de la mise à disposition de nouveaux types de véhicules par les industriels (de la création de nouveaux habitacles favorisant l'échange au développement de véhicules peu polluants à prix abordables hors aides publiques). Cette nouvelle politique automobile nécessitera de grands échanges avec les constructeurs pour réorienter complètement leur stratégie industrielle : il nous faut davantage de véhicules intermédiaires que de SUV, davantage de véhicules légers que des véhicules toujours plus lourds et volumineux.

Les véhicules électriques allant devenir de plus en plus nombreux, nous avons pour ambition de déployer un million de bornes sur le territoire pendant le quinquennat, en lien avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs publics et privés (bailleurs, entreprises...), et notamment en zone rurale où la part

de la voiture dans les déplacements du quotidien est la plus important. Nous nous appuyons sur l'EPIC « Routes de France » pour déployer les bornes de recharge sur le réseau non concédé. Concernant le réseau concédé, même si c'est pour des raisons financières, les SCA ont compris l'irréversibilité du tournant écologique entrepris. Nous avons affirmé très clairement la non-prolongation des contrats de concession actuels, une négociation sur la prise en compte et la valorisation du déploiement d'un réseau de bornes sera donc mené. A terme, ce sera à Routes de France de poursuivre le verdissement de l'ensemble du réseau routier national.

Le verdissement des routes nationales, gérées par l'EPIC ou par les collectivités, sera bien évidemment complété par tout un panel de mesures :

- Développement de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, urbains ou interurbains, et celui de places de parking dédiées au covoiturage en nombre suffisant ;
- Déploiement, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, de services de cars et de covoiturage, y compris sur lignes régulières ;
- Création de gares routières d'intermodalité sur le modèle de celle de Briis-sous-Forges (91) ;
- Utilisation de matériaux innovants pour réduire l'empreinte environnementale des routes...

L'idée est bien de socialiser au maximum la route et la voiture pour en maximiser l'usage et réduire son empreinte carbone.

Dans les zones urbaines comme rurales, la même logique prévaudra : plus de place doit être donnée aux mobilités douces et actives d'une part, d'où notre volonté d'investir 2Mds€ sur 5 ans dans les infrastructures cyclables ; et un meilleur partage de la route devra être opéré par exemple en développant des solutions type chaussidou. Par ailleurs, une politique pour favoriser l'intermodalité au niveau des bassins de mobilité devra être impulsée avec bien plus de force afin de remettre chaque mode dans sa zone de pertinence. Il s'agira de développer plus fortement les parkings relais aux abords des gares qui disposeront également de garages à vélo sécurisés afin d'organiser des rabattements vers les "modes lourds" (ferroviaire, cars interurbains) en direction des zones plus urbaines où les personnes devront bénéficier d'un système de vélo en libre-service ou de transport en commun. Dans les zones peu denses, des systèmes de covoiturage sur ligne régulière pourront être déployés, ainsi que du transport à la demande, parfois en contractualisant avec des artisans taxi.

Nous voulons laisser la place à l'innovation, et salue le travail entrepris par France Mobilités.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

➤ **Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?**

Réponse : Dans la logique de développement de l'intermodalité que Nous proposons, oui nous favoriserons la construction de gares routières qui s'insèrent dans le réseau de transport structurant. Le développement des cars doit venir compléter une offre ferroviaire insuffisante, notamment de services librement organisés. Le secteur doit entamer sa décarbonation comme l'a par exemple fait la Région Nouvelle-Aquitaine qui s'est fixée pour objectif d'abandonner les carburants fossiles d'ici 2030 pour tout son réseau de transports en commun. En baissant la TVA, nous escomptons que les prix des billets de train et de cars diminuent et que plus de voyageurs les utilisent. Mais ce sujet est typiquement de la compétence des régions qui connaissent le mieux leurs territoires et le maillage à créer pour les dessertes interurbaines conventionnées.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

► **Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?**

Réponse : Nous soutiendrons, notamment via les fonds de relance et d'innovation, la recherche sur le véhicule autonome, même si l'honnêteté nous oblige à dire que face à l'ampleur du défi et du retard accumulé sur les infrastructures et les moyens qui vont devoir être mobilisés sur la transformation du parc automobile et l'accompagnement social des filières aujourd'hui les plus polluantes, le véhicule autonome ne saurait être considéré comme la panacée.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

► **Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?**

Réponse : Oui il faut lancer d'urgence un plan de régénération et de modernisation du réseau. Régions de France, ART, Sénat, Alliance 4F... tous les acteurs argumentent en ce sens et dénoncent la faiblesse du contrat de performance de SNCF Réseau en cours de consultation. Personne ne croit que c'est avec ce document que nous pourrions « doubler la part du train pour une vraie transition écologique » pour reprendre le titre de la contribution que Jean-Pierre Farandou a publiée avec la fondation Jean Jaurès mi-février et qui est pourtant un véritable objectif à atteindre.

Malgré la reprise des 35Mds€ de dette de SNCF Réseau (reprise contrainte suite à son passage en SA, qui était une vraie erreur) et les fonds de relance vers le fret et les trains de nuit, nous savons qu'il manque à minima 1Md€ par an au gestionnaire d'infrastructures pour envisager un maillage équilibré du territoire et offrir une alternative de mobilité à nombre de nos concitoyens. De plus, notre réseau est vieillissant :

29 ans en moyenne contre 17 outre-Rhin. La France prévoit d'y consacrer 10Mds€ sur plusieurs années quand l'Allemagne y investit 13Mds... cette année ! il faut donc accélérer sur la régénération et la modernisation pour augmenter la sécurité et les fréquences sur les sillons, avec une vraie stratégie qui n'est aujourd'hui pas proposée.

Le contrat de performance de SNCF Réseau est la dernière brique de l'équilibre instable de la politique ferroviaire et plus largement des transports de ce gouvernement depuis cinq ans. C'est pourtant la première pierre à poser pour se remettre dans la trajectoire carbone que la France et l'Union Européenne se sont fixées : -55% en 2030. Il conviendra donc de retravailler ce document à l'aune de nos engagements et des travaux que le Conseil d'Orientation des Infrastructures a remis le 16 mars dernier ; en lien avec son précédent rapport de 2018 et la programmation financière (déjà insuffisante) définie dans la loi d'orientation des mobilités.

Parmi les orientations complémentaires à prendre :

- Généralisation de l'ERTMS et de la commande centralisée sur les grands axes : c'est un coût financier important mais en permettant à plus de trains de rouler, il y a de vrais gains de longs termes pour les opérateurs,
- Création de lignes dédiées au fret pour contourner les gros nœuds ferroviaires, seul moyen de leur réserver des sillons et donc d'être attractif pour les entreprises,
- Plan de régénération des lignes, en commençant par les axes structurants et les 14 "petites lignes" pointées par le rapport Philizot,
- Financement des LGV Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan et de la ligne nouvelle Paris-Normandie,
- Baisse du coût des péages pour relancer l'offre ferroviaire, le contrat de performance actuel prévoit de les augmenter alors même qu'ils sont déjà parmi les plus élevés d'Europe...
- Raccordement des ports maritimes aux lignes de fret dans le cadre des corridors européens, développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné.

Si cette stratégie financière ne permet pas à SNCF Réseau de rester à l'équilibre financier du fait de transformation en société anonyme en 2018, qui a été une vraie erreur, la question de sa sortie du groupe intégré SNCF et son retour sous statut d'EPIC devra être envisagée. SNCF Réseau est l'un des fers de lance de la transition écologique de la France et singulièrement des mobilités, il ne doit pas être entravé par des règles comptables court-termistes. D'ailleurs un rapport sénatorial qui vient d'être publié tire ces mêmes conclusions.

Il faut trouver un nouveau modèle économique au ferroviaire.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

➤ **Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?**

➤ **Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?**

Réponse : Après quarante ans de tout-TGV, ce qui a entraîné un grand nombre de fermetures de petites lignes et une très forte dégradation du réseau ferré national, oui la question de l'aménagement ferroviaire du territoire se pose fortement. Et alors que le temps du ferroviaire est long, le changement radical de stratégie ferroviaire d'Emmanuel Macron concernant les TGV a été très mal compris et nullement anticipé. Preuve en est, le financement des quatre nouvelles lignes n'est couvert ni par la programmation des infrastructures de la LOM, ni par le contrat de performance de SNCF Réseau. Et nous le disons d'autant plus librement que nous sommes favorables à ces projets. Pour autant, un plan de déploiement des Intercités de jour et de nuit doit être lancé sur les bases du rapport TET paru cet été et qui démontre que de réels besoins existent notamment dans les transversales province-province. Nous nous engageons donc à lancer très rapidement les études de faisabilité de ces lignes. Pour ce qui concerne les trains de nuit, le rapport intègre à la fois des lignes nationales à relancer et des lignes qui s'intègrent à des corridors européens.

En ce qui concerne les "petites lignes", des discussions auront lieu dans le cadre des CPER. Nous ne voulons pas préempter les résultats des discussions. L'effort en faveur du ferroviaire doit être global et nous savons que les régions sont très engagées sur le sujet, certaines ont d'ailleurs déjà signé des protocoles d'accord quant à des transferts de propriété. Les régénérations et modernisations se feront en coordination mais elles devront se faire partout où cela est pertinent.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd'hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l'industrie, les aviateurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

➤ **Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?**

Réponse : Nous sommes favorables au voyage et au déplacement qui nous ouvre aux autres. Nous ne sommes pas une tenante de la décroissance et de l'écologie radicale. C'est pourquoi, avant d'interdire ou de taxer ou davantage, il faut offrir des alternatives aux voyageurs, consommateurs et entreprises. Dans cette logique, nous sommes favorables au principe pollueur-payeur avec un transfert des coûts liés aux externalités négatives de certains modes vers ceux plus propres ou moins carbonés.

Nous nous inscrivons dans le cadre de la loi Climat-Résilience avec une interdiction des vols ayant une alternative ferroviaire de moins de 2h30. Pour les autres liaisons, nous proposons de taxer davantage les trajets intérieurs ayant une alternative ferroviaire comparable et qui sera nécessairement amenée à évoluer avec la construction des nouvelles lignes à grande vitesse.

Le train doit être moins cher que l'avion, et le train de nuit, a fortiori sur des lignes transeuropéennes, doit pouvoir être une vraie alternative aux liaisons aériennes intracontinentales. Nous porterons ce sujet dans le cadre des dernières semaines de la PFUE et tout au long de notre mandat au niveau européen.

Nous interviendrons bien plus fortement auprès des compagnies et des constructeurs en conditionnant toutes les aides publiques dont elles bénéficient à des clauses sociales et environnementales et nous accompagnerons notre champion Airbus et notre filière d'excellence aéronautique pour la recherche et le développement concernant l'avion du futur.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

➤ **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse : Nous n'allons pas nous engager dès à présent sur les dénominations ni les périmètres ministériels mais en tout état de cause la logistique sera un axe fort de la politique de transport que le Premier Ministre devra conduire. Anne-Marie Idrac et France Logistique font un travail remarquable sur le sujet et nous reprenons nombre des propositions présentées dans leur livre blanc 2022. Nous trouvons tout à fait opportun que le CILOG soit présidé par le Premier Ministre au moins fois par an et que dès la première année du quinquennat soit définie une stratégie interministérielle sur le sujet, à condition que les conditions sanitaires et géopolitiques ne viennent pas percuter les agendas comme ces derniers ; bien que justement la logistique est au cœur de la résolution de nombreux sujets.

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

➤ **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre en œuvre avec les régions et collectivités pour améliorer la compétitivité des offres ferroviaires et fluviales et donner une meilleure visibilité aux acteurs économiques ?**

Réponse : Le port de Dunkerque est un modèle pour notre politique portuaire ! Il confirme sa place de premier port multimodal français, avec une part des modes alternatifs à la route qui a atteint 65 % en 2020. En suivant cet exemple inspirant, Nous souhaitons généraliser un système de contractualisation de parts modales minimum à atteindre lorsqu'on touche un port français.

La constitution récente d'HaRoPa (fusion des ports de Paris, Rouen et Le Havre) est aussi une initiative positive... à condition qu'elle se traduise par une réelle ambition, notamment en termes d'investissements, pour la décarbonation. 1,4Mds€ d'investissements ont été annoncés, mais ils ne sont pas confirmés à ce jour et les objectifs stratégiques d'HaRoPa, en particulier en matière de décarbonation et de multimodalité, sont bien trop faibles. Nous avons pris beaucoup de retard par rapport aux ports du range Nord (Rotterdam, Hambourg...). Aujourd'hui le premier port de Paris est... Anvers. Tous ces ports nord-européens ont une part modale sur le ferroviaire et le fluvial bien plus importante que celle d'HaRoPa. Ils sont plus vertueux sur le plan écologique, et plus compétitifs sur le plan économique (notamment parce que leurs modes de transport et leur hinterland sont mieux adaptés à la massification des transports de marchandises par voie maritime). Nous devons donc accélérer.

Le verdissement des ports et l'amélioration de la qualité de service au sein de nos ports renforceront également l'attractivité des ports et du mode de transport fluvial.

En termes de stratégie foncière, les besoins des ports en entrepôts logistiques doivent être pris en compte en cohérence avec l'objectif de zéro artificialisation nette à atteindre d'ici 2030. La priorité doit, de ce fait, aller à la reconquête de friches ou au renouvellement urbain dans les zones d'activités existantes – de ce point de vue le fonds friche est une bonne initiative mais absolument pas à la hauteur des enjeux financiers. Nous encouragerons les collectivités locales à interroger les évolutions nécessaires des documents d'urbanisme afin de favoriser la conversion d'espaces fonciers en zones logistiques pour améliorer la compétitivité et l'attractivité des offres ferroviaires et fluviales. Cela passera notamment par une véritable politique en faveur de l'intermodalité et du transport combiné afin que chaque mode soit bien positionné dans sa zone de pertinence.

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

► **Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?**

Réponse : Oui nous voulons doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030. Pour y parvenir nous investirons d'abord dans le réseau comme nous l'avons déjà détaillé afin que les trains de fret puissent contourner les principaux nœuds ferroviaires saturés (et d'abord dans le sillon rhodanien). Nous raccorderons les ports maritimes aux autoroutes ferroviaires. Il faut remettre chaque mode dans sa zone de pertinence, nous soutiendrons la filière et les industriels. Nous réviserons le contrat de performance pour que les péages n'augmentent pas alors que les entreprises de fret ne fonctionnent pas à plein capacité. En généralisant la commande centralisée et l'ERTMS sur les grands axes, les capacités seront sensiblement augmentées afin de faire circuler davantage de trains en journée (car nous aurons besoin de maximiser les créneaux de nuit pour faire les travaux de régénération et faire circuler les trains de nuit) en coordination avec les acteurs de la filière.

Enfin bien sûr, nous discriminerons les externalités négatives en appliquant le principe pollueur-payeur au transport routier afin d'inciter au report modal et au verdissement des flottes de camions.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

➤ **Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?**

Réponse : Le transport routier de marchandises représente près de 90% du fret terrestre dans notre pays. A l'heure de la transition écologique et alors que le transport de marchandises ne va pas diminuer, il est impératif de diversifier les modes et optimiser la chaîne logistique. La question majeure restera de remettre chaque mode dans sa zone de pertinence et développer au maximum le transport combiné. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons doubler la part des frets ferroviaire et fluvial et connecter nos ports. Nous portons une vision globale où, bien sûr, le transport routier de marchandises (TRM) garde une vraie place.

Comme déjà dit, nous prôtons une écologie qui accompagne plus qu'elle ne punit, pour les particuliers comme pour les entreprises. L'application que nous envisageons du principe pollueur-payeur doit donc permettre aux transporteurs de verdir leurs flottes. C'est pourquoi, dans un contrat de filière qui sera passé avec eux, une part significative des recettes de l'eurovignette leur sera réorientée pour qu'elles investissent dans la décarbonation des véhicules puisque, pour assurer la transition et respecter la trajectoire carbone qui est en train d'être fixée en Europe et que nous voulons particulièrement ambitieuse en France, nous confirmons la nécessité de sortir des carburants fossiles et donc d'électrifier les véhicules. L'hydrogène est une solution, mais l'innovation doit arriver à rendre sa production compatible avec des émissions carbone faibles.

Par ailleurs, en réduisant la place du TRM sur les longues distances au profit du train, notamment dans une logique de connexion européenne, nous favorisons les transporteurs français qui sont principalement des PME qui travaillent sur le territoire national.

Le plan pour l'investissement dans le réseau routier national a été détaillé précédemment

Concernant la revalorisation des métiers, c'est en effet un vrai enjeu. Et il vaut de la même façon pour la logistique urbaine. Ces métiers sont difficiles et pas assez attractifs. C'est la raison pour laquelle nous prévoyons de généraliser l'alternance et de revaloriser l'enseignement professionnel. Il ne fait nul doute que ces métiers, certes difficiles mais où les offres sont nombreuses, s'ils sont mieux connus et appréhendés deviendront plus attractifs.

Cette attractivité sera également renforcée par l'augmentation des salaires que nous proposons, en commençant par +15% pour le SMIC. Bien sûr cela peut paraître difficilement absorbable pour certaines entreprises, mais le travail doit être mieux rémunéré dans notre pays pour relancer notre économie.

Enfin, la logistique et le fret ont joué des rôles considérables pendant la crise sanitaire et notamment pendant les confinements. La filière doit pouvoir capitaliser sur cette période pour améliorer son image et se faire connaître de tous.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

➤ **Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?**

Réponse : Tout l'enjeu pour les acteurs de la logistique est l'optimisation des flux. Pour cela nous comptons agir sur les véhicules. Les VUL doivent être davantage contrôlés et les flottes doivent être électrifiées. Mais nous voulons également agir sur les prix des livraisons et envoyer un signal prix au consommateur. En montrant que les livraisons à J+3 coûtent moins cher que les livraisons le jour même, nous sommes certains que les comportements changeront radicalement, permettant aux entreprises d'optimiser leurs flux en remplissant mieux les véhicules.

Dans la même logique, les intercommunalités doivent éviter de construire de grands entrepôts en périphéries s'il n'y a pas de petits entrepôts dans les centres urbains permettant à la chaîne logistique de se déployer au plus proche, avec la cyclo logistique pour assurer le dernier kilomètre de livraison alors qu'il y a fort à parier que le nombre de colis à livrer dans les centres urbains ne diminuera pas en volume dans les prochaines années.

Enfin, nous ne voulons pas oublier les conditions de travail et les droits sociaux des travailleurs de la messagerie, ou dans les centres urbains des travailleurs des plateformes numériques. Nous demanderons à l'inspection du travail et à l'URSSAF d'être particulièrement intransigeantes. Pour ce qui est des travailleurs dits "ubérisés", nous mettrons fin à la situation dans laquelle ils se trouvent être : des indépendants qui n'ont aucune maîtrise de leurs conditions de travail et de rémunérations. Même la Cour de Cassation est allée jusqu'à les qualifier d'indépendants "fictifs". La loi établira donc en leur faveur une présomption de salariat afin qu'ils accèdent à l'ensemble des droits des salariés (SMIC, protection sociale, etc.). La charge de la preuve sera inversée et incombera aux dirigeants des plateformes. La transparence des algorithmes deviendra la règle, avec contrôles et sanctions en cas de manquement à la sécurité et la santé. Des droits relatifs aux décisions des algorithmes impactant les travailleurs seront instaurés, et notamment une réponse écrite sous une semaine à toute demande de justification. L'obligation de déclaration des travailleurs s'imposera à toutes les plateformes, y compris à celles non localisées sur notre sol.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

- Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?
- La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?

Réponse :

Développement du fret fluvial :

Réduire et optimiser le transport routier de marchandises en permettant un transfert modal du routier vers le ferroviaire et le fluvial est un volet essentiel de notre programme dans le domaine des mobilités.

La priorité est d'investir dans les infrastructures pour développer la multimodalité. Le développement de voies ferroviaires et fluviales reliant les ports entre eux devra être accéléré afin d'accentuer l'intérêt de ces « portes d'entrées » sur le territoire national et une meilleure connectivité avec l'intérieur du pays (hinterland).

La loi Climat et Résilience prévoit d'augmenter de moitié seulement la part modale du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030. Ce n'est pas suffisant. Les voisins belges (12 %), allemands (15 %) et surtout hollandais (43 %) sont en avance sur le développement de ce mode de transport.

Nous devons être plus ambitieux. C'est pourquoi nous proposons de développer des voies régulières de fret maritime et fluvial. Avec 8 500 km de voies navigables, la France possède le plus long réseau d'Europe, qui en compte 38 000 au total. Mais elle en est aussi l'un de ses plus faibles utilisateurs : le transport fluvial de marchandises représente moins de 3 % des tonne-kilomètres transportées – principalement des matériaux lourds, céréales et BTP en tête – contre 7 % en moyenne en Europe.

Ce développement devra se faire en concertation avec les professionnels du secteur, qui nous ont d'ores et déjà fait part des leviers à actionner en priorité, notamment : investir dans les infrastructures pour permettre les navigations de nuit et mise en place d'itinéraire de délestage en développant les entrepôts, et travailler sur le modèle économique et notamment les « taxes d'embarquement » (THC) qui constituent un vrai handicap au développement du fluvial.

Pour favoriser le report du transport de marchandises et matériaux vers la voie d'eau, et améliorer sa compétitivité, sa sécurité et l'adaptation aux besoins nouveaux des ports fluviaux, un enjeu prioritaire est d'améliorer l'optimisation et la planification des trajets et des chargements par une meilleure connaissance des profondeurs d'eau disponibles, des temps de trajet et du trafic. L'anticipation du temps de parcours des bateaux est indispensable pour améliorer l'accueil du bateau dans les ports de destination et l'intégration logistique.

Ce développement devra ainsi s'accompagner de la création d'entrepôts dans les zones portuaires et le déploiement d'espaces de logistique urbains aux portes des villes pour livrer plus efficacement les derniers kilomètres en mobilité douce. Le premier, un hub de 200 m2, ouvre cette semaine à Clichy, dans les Hauts-de-Seine.

Pour favoriser l'offre de logistique intégrée, des espaces fonciers d'ores et déjà artificialisés, en cohérence avec l'objectif de zéro artificialisation nette, dans les zones portuaires et aux portes des villes devront être mobilisés. En concertation avec les collectivités locales et avec le soutien financier de l'Etat, nous

proposerons un grand plan national d'implantation de hubs logistiques pour accompagner le développement d'une politique de mobilité multimodale.

Transition de la flotte :

Le report du fret routier vers le fluvial doit s'accompagner de la transition énergétique du secteur ! Pour cela, nous nous engageons à y apporter un soutien, en développant des incitations financières au transport fluvial et des subventions à l'achat de navires propres.

Nous souhaitons envoyer un véritable signal prix sur la durée du quinquennat pour qu'à la fin du mandat le transport routier devienne plus cher et moins attractif que le fluvial et le ferroviaire.

D'ici 2030, le transport maritime doit se moderniser et opérer une transition énergétique pour limiter ses émissions de CO₂, à commencer par les ports dans lesquels elles sont évitables. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions injustifiées dans les ports est une priorité. Nous proposons d'interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports et de lancer un plan d'équipement des ports, en commençant par les zones où les émissions sont les plus importantes, afin de mettre à disposition les moyens d'alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l'usage des moteurs. Par ailleurs, ces actions doivent s'accompagner d'un encadrement européen des émissions des gaz à effet de serre des navires afin d'élargir l'impact à moyen terme de la réduction des émissions des navires.

La Loi Climat prévoit le financement du verdissement des ports à hauteur de 200 millions d'euros, répartis en 175 millions d'euros afin de renforcer l'électrification des quais et la mise à disposition de carburants alternatifs, la préservation de l'environnement et de la biodiversité, la performance énergétique des ports et le renforcement du report modal ; et 25 millions pour le renouvellement de baliseurs de la flotte de l'Etat par des navires innovants, plus écologiques. C'est un bon début ! Nous souhaitons poursuivre cet effort et aller plus loin, en réinterrogeant la hauteur de cet investissement afin qu'il permette un véritable changement d'échelle.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd'hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l'essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d'infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d'aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l'organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d'objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l'État sont responsables d'une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l'utilisateur, qu'il soit une personne ou un acteur économique.

- **La coordination entre l'État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?**

Réponse :

La LOM a confirmé les régions comme cheffes de file sur les questions de transports et de mobilité. Elles ont dessiné avec les intercommunalités les périmètres des bassins de mobilité et des AOM, même si la crise sanitaire a largement percuté les calendriers, et notamment pour les EPCI de délibérer sur la prise de compétence mobilité ou non.

Le gouvernement aura par définition des relations fortes avec Régions de France, association présidée par Carole Delga. C'est dans ce cadre que des ajustements devront être réalisés après le vote de l'Acte III de la décentralisation que nous portons.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d'AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs, et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l'essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l'assemblée délibérante et l'exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d'un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

➤ **Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?**

Réponse : Il faut du pragmatisme, de la proximité, de la souplesse et de la confiance. Les transferts de la voirie et du stationnement existent déjà dans certaines intercommunalités les plus intégrées, mais leur pertinence dépend de la structuration de ces intercommunalités (nombre, taille démographique et surface géographique des communes). Les communes doivent être respectées et écoutées, ce qui n'a malheureusement pas été suffisamment le cas ces cinq dernières années. L'Acte III de la décentralisation que nous portons permettra de renouer le dialogue et d'introduire des dispositions souples permettant ces transferts, en fonction des territoires et de leurs souhaits.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre,

elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?**

Réponse : Tout d'abord nous voulons saluer le travail effectué par Bernard Roman et ses équipes. Le mandat qui se termine a été riche et complexe avec une forte augmentation des compétences dévolues à ce régulateur, qui a même dû changer de nom. L'ART jouera un rôle très important ces prochaines années avec l'ouverture à la concurrence de nombreux secteurs et la reprise économique postpandémie, et nous saluons ses positions fortes sur le contrat de performance de SNCF Réseau, preuve de son indépendance vis-à-vis du gouvernement.

Nous demanderons aux candidat.e.s pressenti.e.s pour exercer cette fonction importante de présidence de l'ART de nous présenter leurs projets pour l'institution et les moyens qu'ils estiment nécessaires. Nous ne voulons pas nous engager dès à présent sur des objectifs chiffrés alors même que nous proposons une grande réforme de l'État dans le cadre de l'Acte III de la décentralisation.



**FORMULAIRE
DE RÉPONSE
DU QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de : *Yannick Jadot*

Parti/Mouvement : *EELV*

Réponse reçue le : 17 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de Yannick Jadot

Table des matières

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	7
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	7
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	10
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	10
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	11
2.3. Aérien	12
3. FRET ET LOGISTIQUE	13
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	13
3.2. Quelle politique portuaire ?	13
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	14
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	14
3.5. Logistique urbaine	14
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	14
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	16
4.1. Coordination État-régions	16
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	16
4.3. Régulation des marchés de transport	17

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

➤ Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?

Réponse : Jamais la mobilité n'a autant été au cœur des préoccupations des Français. Ces dix dernières années des événements directement liés à la mobilité ont bousculé la société : les gilets jaunes, l'irruption d'Uber, la question de la place de la voiture en ville, les trottinettes,... à chaque fois, les pouvoirs publics se sont laissés déborder par des sujets structurants de société qu'ils n'ont pas anticipés parce qu'ils n'ont jamais compris l'enjeu de la très forte appétence des Français pour la mobilité.

L'Etat doit jouer un grand rôle en tant que moteur et soutien aux initiatives prises par les collectivités, la société civile, les habitants, les entreprises, l'ensemble des acteurs qui transforment nos manières de se déplacer et de déplacer les marchandises. 31 % des émissions de gaz à effet de serre en France sont issus des transports, seul secteur dont les émissions ne baissent pas. Force est de constater que même si les politiques de transport s'inscrivent dans le temps long, elles n'arrivent pas, jusqu'à présent, à modifier la trajectoire à la hausse des émissions. Cela majoritairement du fait de notre dépendance à la voiture individuelle, conséquence de 60 ans d'aménagement du territoire en faveur du "tout bagnole".

Notre objectif est de réduire à minima de 50 % en 10 ans les émissions des transports et de la mobilité.

Pour y arriver cela nécessite des moyens très importants pour :

1. diminuer notre dépendance à la voiture individuelle.
2. développer rapidement et fortement des alternatives (transport public, mobilités actives et partagées,...) fiables, fréquentes et faciles. Cela passe dans les territoires ruraux par le développement d'offres de transport ferroviaire efficace, notamment en fréquence, avec la mise en place de modes de rabattement (mobilité active et transport routier individuel ou collectif).
3. défossiliser le parc existant.
4. repenser le système de mobilité et l'aménagement du territoire.

Cela nécessite, vous l'aurez compris, une révolution dans les mobilités. Nous devons complètement revoir l'aménagement du territoire et la manière de se déplacer, sûrement se déplacer un peu moins pour la frange qui se déplace le plus et un peu plus pour les exclus de la mobilité.

Mais cela demande aussi de bien considérer ce que cela implique. Respecter le paquet climat européen nous oblige à passer aux choses sérieuses. Pour y parvenir, il faut (1) construire les accompagnements sociaux, (2) adapter les politiques de formation et de reconversion pour éviter un désastre social, (3) trouver des modèles économiques viables pour financer cette transition et (4) avoir les niveaux d'investissements appropriés.

Enfin, il y a aussi une révolution culturelle. Le vélo et la marche doivent se concevoir comme des modes de déplacements à part entière et pas seulement des loisirs pour les vacances. Le covoiturage et l'autopartage, comme une habitude. Je pourrais multiplier les exemples à foison.

Je note d'ailleurs que vous n'avez pas intégré un volet spécifique mobilités actives dans votre questionnaire qui est pourtant essentiel pour réussir la transition des mobilités. Voilà cette révolution des mentalités dont je parle. Même si la question n'est pas posée, je lancerai un grand plan vélo ambitieux pour passer la part modale de 3 % à 15 % d'ici 2030 en lieu pour les déplacements du quotidien.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électriques en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

➤ Quelles seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?

Réponse : Le bilan du rapport, je le partage. Mais j'inverserais la manière de présenter votre mise en contexte.

La question que nous devons nous poser, c'est pourquoi les gens se déplacent ? Des études esquissent des éléments de réponse. Nous nous déplaçons pour aller au travail, pour notre activité professionnelle, quand on est médecin en campagne, artisans, infirmière, pour emmener nos enfants à l'activité sportive du soir ou du week end, pour faire nos courses, pour aller voir des amis, la famille.

Les études montrent qu'il y a un déséquilibre très fort entre une partie de la population, souvent avec de forts revenus, qui se déplace beaucoup avec des modes très émetteurs comme l'avion, et une autre, avec de faibles revenus, qui se déplace peu et de manière contrainte, en particulier à l'usage de la voiture.

Au quotidien, les différentes activités impliquant des déplacements étant très dispersées, nous sommes contraints à nous épuiser dans les transports, dans une course à la vitesse. Les responsables ? La manière dont on a aménagé le territoire et la fracture territoriale.

Notre enjeu de mobilité c'est celui de notre modèle social : il n'y a pas de modèle social français quand les français n'ont pas accès aux bassins d'emploi parce que "assignés à résidence", il n'y a pas de modèle

social français quand les français n'ont pas accès aux infrastructures sociales, médicales ou scolaires, il n'y a pas de modèle social français quand il n'y a pas de mobilité pour accéder aux activités culturelles.

Une personne sur deux en insertion en France déclare avoir déjà refusé un travail pour des questions de mobilité.

28% ont abandonné un travail ou une formation en cours pour des questions de mobilité; 41% des employeurs affirment avoir rencontré des difficultés à recruter pour des raisons de mobilité; 6 à 8 millions de personnes en âge de travailler sont concernées par des difficultés de mobilité.

Parler de sobriété pour ces personnes n'a pas grand sens. Nous devons rétablir la justice sociale et environnementale, cela signifie repenser l'aménagement du territoire pour densifier les usages dans la ville et non dans un mitage des fonctions avec le centre commercial à un endroit, le club de foot à un autre, la poste à un troisième etc. Quand je dis ville, je ne parle pas que des métropoles, je parle bien aussi des villes moyennes, entre 2000 et 100 000 habitants.

La sobriété passe par un accès de proximité aux activités qui font notre quotidien. Cela nécessite de densifier les usages de ces villes, sans la contrainte de devoir prendre sa voiture pour chaque déplacement. C'est pourquoi, nous mettrons en place un bouclier rural, nous garantirons par la loi une égalité d'accès à des services de proximité : santé, école, administration publique, à moins de 15/30 minutes en transports en commun de son lieu d'habitation en transport collectif et mobilités actives. Mais aussi un accès aux commerces de première nécessité, au sport et à la culture, en soutenant financièrement le développement des épiceries locales, des tiers lieux, des associations rurales.

Et dans le même temps, nous devons reconstruire un modèle social français où la dimension mobilité doit prendre toute sa place. La mobilité accessible pour tous doit être un véritable levier de réduction des inégalités sociales.

La mobilité doit être inclusive et évidemment décarbonée, parce qu'elle doit être vertueuse, c'est la condition pour projeter un modèle de mobilité durable.

C'est pourquoi nous mettrons en place un "Ticket liberté climat" ouvert aux 16-25 ans qui pour 100€ par moi (50€ sur critères sociaux) donnera accès en illimité à l'ensemble des trains, transports en commun, vélos et voitures en libre service du territoire français afin de favoriser des pratiques de mobilités plus vertueuses et luttant contre les inégalités sociales.

Nous rendrons obligatoire le forfait mobilités durables et augmenterons son plafond à 1000 euros par an et par salarié-e, et nous le substituerons aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage. Les modes de transports concernés sont le vélo, avec ou sans assistance électrique ; le covoiturage en tant que conducteur ou passager ; les transports publics de personnes (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement) ainsi que les autres services de mobilité partagée.

A terme, nous créerons un budget mobilités durables pour tous les actifs en fusionnant le forfait mobilités durables et le remboursement obligatoire des transports en commun, dont nous revalorisons les montants.

Demain, il restera toujours des mobilités en véhicule individuel. Nous ne passerons pas de 80 % des déplacements réalisés en voiture à zéro, ni de 40 millions de véhicules possédés par les Français.e.s à

zéro. Nous sommes dans une logique de transition qui s'étale sur au moins 10 ans. Les mobilités, c'est le temps long.

Mais nous devons rapidement prendre le pas de la décarbonation et d'une meilleure qualité de l'air. La mobilité automobile représente un levier fort pour réduire notre dépendance au pétrole et pour réduire nos émissions. Nous proposons de mettre fin à la mise sur le marché des véhicules individuels à motorisation thermique, hybrides inclus, en 2030. Nous accélérons la reconversion et l'implantation en France. Nous doublerons les aides à la conversion pour accompagner les ménages modestes dans le remplacement de leur véhicule par une voiture électrique. Ce dispositif pourra concerner des véhicules particuliers, mais aussi professionnels et des flottes de collectivités. Nous construirons, avec les régions et les acteurs de la filière des services automobiles, des plans de formation et de reconversion auprès des garagistes, groupes comme indépendants, pour accompagner l'évolution des métiers liés au déploiement des véhicules électriques.

En parallèle, nous développerons une filière industrielle du retrofit. Notre objectif est de 1 million de véhicules retrofités, d'ici la fin du quinquennat.

Il sera difficile de se passer de l'usage de la voiture dans les territoires peu denses mais nous devons travailler au report modal dans 2 directions :

-Nous investirons 7 milliards par an dans le ferroviaire comme ossature de tous les modes. Cette politique ferroviaire s'accompagnera de la mise en place d'une réelle politique intermodale dans les pôles d'Échanges multimodaux, de parkings de covoiturage et d'autopartage, parkings vélos, pistes cyclables et cheminements piétons. Les correspondances avec les TER et les bus régionaux sont coordonnées avec les horaires des trains grandes lignes, et partent après l'arrivée de ceux-ci. La gare devient une interface avec la ville, lieu de commerces et de services.

-Les modes actifs prennent toute leur place dans l'intermodalité. Il existe une multitude de cycles adaptés à diverses configurations (personne seule, famille, ville, loisirs). Le développement du VAE permet de rallonger les distances parcourables. A condition de bénéficier de pistes cyclables sécurisées.

Nous devons développer et ancrer une culture vélo en faisant la démonstration que ce mode de déplacement est adapté, agréable, offrant un nouvel espace de liberté. Nous pouvons nous appuyer sur Mai à vélo pour faire la promotion de cette culture vélo et lancer une grande campagne de communication en faveur des mobilités actives.

L'Etat et les collectivités doivent faire leur part en accélérant la mise en place de la pratique du vélo et de la marche. Nous lancerons un plan national ambitieux de vélos pour tous les jeunes qui le souhaitent, pour passer la part modale à au moins 15 % d'ici 2030. Pour ce faire, nous abonderons le fonds vélo à hauteur de 500 millions d'euros par an. Nous prêterons un vélo à tous les jeunes de 16 ans qui le souhaitent. Nous augmenterons les aménagements cyclables confortables, sécurisés et efficaces en fixant un pourcentage du réseau de voirie dédié au vélo dans les PLU et pour résorber les discontinuités cyclables pour l'interurbain. L'Etat financera à hauteur de 50 % le coût d'installation et mettra en place un service de location de vélos dans les gares opérées par la SNCF.

Dans la continuité, cela demande à revoir l'aménagement du territoire et par conséquent la construction comme l'installation des services. Pour endiguer le mitage, nous créerons un "score de dépendance automobile" pour chaque bien immobilier loué, cédé ou construit, sur le modèle du diagnostic de performance énergétique. Mon objectif est de limiter la dépendance automobile et l'ensemble de ses nuisances et favoriser la revitalisation des centres bourgs dans les territoires ruraux. L'objectif de ce mobiliscore est de rétablir de la justice sociale et territoriale en soutenant ensuite les ménages les plus en difficulté et de les soutenir financièrement dans cette transition.

La question de la sobriété individuelle doit être posée pour les personnes qui se déplacent le plus, qui sont majoritairement celles avec des revenus très importants. Ici, changer de technologie que l'on dit propre mais qui ne l'est jamais vraiment, ne peut pas grand-chose. La question de la régulation du système et de mettre un coût proportionnel aux externalités engendrées devient impérieux.

Sur l'aérien par exemple, les services commerciaux sont responsables de 2,6% des émissions de CO2 en 2018. L'aérien a contribué à 3,8% du réchauffement climatique mondial. 1/3 de cet impact correspond aux effets CO2 (émission de CO2 donc) tandis que 2/3 de ces émissions sont dues à des effets hors-CO2 (rejet de NOx, traînées de condensation). Nous devons agir maintenant et ne pas attendre 2030 pour une hypothétique technologie, ni l'incorporation d'un carburant durable dont nous n'avons pas structuré de filière et qui aura par conséquent l'inconvénient de grignoter les terres agricoles. D'un point de vue climatique, ce qui compte c'est la trajectoire. Or, si on suit les trajectoires des industriels, on aura épuisé le budget carbone d'une trajectoire 1,5°C en moins de 10 ans. Historiquement, les gains d'efficacité et de technologie sont supprimés par l'effet rebond de l'augmentation du trafic. Tous les secteurs doivent faire décroître leurs émissions de GES pour respecter les accords et aujourd'hui l'aérien ne doit pas négliger l'enjeu de la sobriété.

C'est pourquoi j'interdirai les vols intérieurs quand il existe une alternative de moins de 4h en train et de moins de 6h pour les lignes européennes.

Je mettrai également fin aux publicités qui font la promotion de mobilités très polluantes comme l'avion. Le secteur de la publicité doit faire son autocritique et arrêter de promouvoir sans état d'âme les produits qui nous entraînent un peu plus vers la crise climatique et poussent à une consommation effrénée, sans considération pour la planète.

Enfin il faut rétablir un juste prix. Il n'est pas normal qu'un vol pour aller à Naples coûte 10 €. On dit que le train est trop cher. En réalité c'est l'avion qui ne l'est pas assez. Comment imaginer construire des alternatives de tourisme durable lorsque le secteur aérien peut continuer à tirer les prix vers le bas et constituer une tentation permanente au voyage carboné.

Au niveau international, il nous faudra avoir une parole exigeante en plaidant pour une stabilisation du trafic aérien. Je sais que certains pays ne veulent pas encore l'entendre mais il nous faut engager ces discussions.

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification d'usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?
- Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?
- Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?
- Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?
- Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?
- Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?

Réponse : Trop longtemps, l'Etat s'est dispersé et a laissé de côté un investissement nécessaire et essentiel pour garantir un haut niveau de qualité des réseaux et des services à l'utilisateur.

Les réseaux d'infrastructures souffrent d'un sous-investissement structurel. La Cour des comptes évalue à 6 Mds par an le besoin pour le maintien d'un bon niveau de service de l'infrastructure ferroviaire. Le constat est identique pour l'entretien du réseau routier notamment un tiers des ponts du réseau routier national doivent être réparés, dont 7 % présentent « un risque d'effondrement ». 17 % des chaussées nécessitent des réparations structurelles et une partie des ouvrages d'art sont en mauvais état et potentiellement dangereux. Sur le fluvial, l'Etat a délibérément décidé de ne plus entretenir une partie des gabarits "petits canaux" alors que, comme les petites lignes ferroviaires, nous avons absolument besoin de maintenir le patrimoine fluvial, que ce soit pour le tourisme ou pour certains transports particuliers comme les céréales ou les matériaux de construction.

J'engagerai 7 milliards par an en lieu et place des 2,8 Milliards mis actuellement dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, pour maintenir et relancer des trains du quotidien et des petites lignes. A ce montant s'ajoutera une révision des CPER pour réorienter les financements d'investissements routiers vers le ferroviaire. Les contrats seront signés d'ici décembre 2022.

La logique de l'investissement sera inversée : nous ne réfléchirons plus à partir de projets d'infrastructures, mais sur le modèle Suisse, ce seront les besoins de mobilité qui dicteront les besoins d'infrastructure. L'objectif n'est plus de réaliser des grands projets, avec le romantisme du coupage de ruban, mais de s'assurer qu'il y ait un service adapté sur les infrastructures existantes ou à construire. Ainsi, il faut réfléchir pour le transport public notamment ferroviaire, mode écologiquement vertueux qui doit être le mode de transport structurant des mobilités au niveau national, à l'offre nécessaire entre les grandes villes françaises, puis entre les villes moyennes d'un même territoire, puis la desserte

locale qu'elle soit rurale ou urbaine. Une fois l'offre déterminée, apparaîtront des besoins d'investissements : nécessité d'électrifier des lignes, de construire des doubléments, d'automatiser des postes, etc. et dans certains cas, des besoins de lignes nouvelles. Revoir également la politique horaire vers un "grand cadencement" sur le territoire national, qui doit être notre boussole en matière de politique d'infrastructure.

Nous devons élaborer une vision à 20 ans du réseau ferroviaire, qui englobe à la fois la question des services, de l'aménagement du territoire et de la stratégie industrielle.

Nous devons doubler voire tripler le financement affecté à la modernisation performante du réseau classique qui en a grandement besoin pour améliorer sa fiabilité, sa fréquentation et réduire ses coûts de production.

Nous devons nous attaquer aux points limitants du réseau en ajoutant des morceaux de lignes permettant de désaturer les nœuds ferroviaires.

Enfin, et surtout, nous devons instaurer un cercle vertueux, avec des trains suffisamment nombreux pour créer une dynamique en misant sur le volume et la fréquentation plutôt que le prix unitaire, pour faire croître l'ensemble des recettes.

Les marges financières dégagées seront réinjectées dans la création d'offres. Il s'agit d'enclencher un cercle vertueux au service des populations, pour a minima doubler la part du ferroviaire.

Nous devons revoir le modèle économique de réseau du ferroviaire qui ne fonctionne pas devant les distorsions de concurrence. Nous validons l'idée émise par l'ART (Autorité de régulation des transports) affirmant qu'il faut sortir du "malthusianisme ferroviaire". Plutôt qu'un prix élevé et peu incitatif des péages ferroviaires facturés aux opérateurs (2 fois plus chers en France que la moyenne européenne) nous proposons de fixer une somme globale permettant de prendre en compte l'ensemble des coûts, y compris d'investissement du gestionnaire et correspondant à un forfait de circulations en roulement optimisé, puis au delà de ces circulations, tout train supplémentaires sera taxé à hauteur du seul coût direct d'exploitation, soit environ 20% du coût du sillon "de base."

Pour atteindre les objectifs ferroviaires et garantir l'effectivité de notre plan, nous installerons une loi de programmation pluriannuelle du ferroviaire comme celle qui est réalisée pour l'énergie.

Nous avons besoin de réorienter les financements des grands projets inutiles comme le grand contournement Est de Rouen, Lyon-Turin, GPSO, etc. vers des projets ferroviaires du quotidien. Donc nous ne ferons pas GPSO, l'Etat se désengagera financièrement du projet. Cela ne correspond pas aux besoins de la mobilité du quotidien.

Depuis 1980, la France a développé le train sur les longues distances, la grande vitesse. En urbain, le RER parisien fait office d'exception alors qu'en Allemagne les S-Bahn et autres tram-trains irriguent les territoires urbains. Les métropoles ont certes construit des lignes de métro, de tramway, de BHNS etc., mais dans un rayon de 15 km, il y a peu de transport public structurant. L'offre ferroviaire, lorsqu'elle existe (tram-train de l'ouest lyonnais ...) est méconnue, notamment parce qu'elle n'est pas intégrée au réseau urbain (tarification, information ...). Et puis les projets de RER métropolitains se heurtent au mille-feuilles institutionnel français et à la nécessité de mettre d'accord une multitude d'acteurs : régions, métropoles ou communautés d'agglomération, Etat, SNCF.

L'Etat doit jouer un rôle de stratège et d'impulseur, de facilitateur pour la mise en œuvre de tels services, en accompagnant techniquement et financièrement les collectivités territoriales. Propriétaire du réseau ferré national (dont la gestion est confiée à SNCF Réseau), il doit faciliter les études et travaux allant dans ce sens, expertiser les études tendant à démontrer que "ce n'est pas possible" et réorienter les budgets dédiés à la grande vitesse vers les RER métropolitains.

Concernant le fluvial, nous devons enrayer sa diminution constante en parts de marché. Dans toutes les régions qui s'y prêtent, il doit être promu, comme le ferroviaire, en alternative au routier.

Nous nous félicitons des récentes augmentations de budget accordées à VNF (3 Md€ sur dix ans) et des nouvelles mesures d'aide au report modal.

Les 5 600 km de voies à petit gabarit ne doivent pas seulement être considérés comme un élément du patrimoine, mais trouver de nouveaux usages grâce notamment au programme européen de petits bateaux Watertruck.

L'usage des 2800 km de voies à grand gabarit pour le transport de vrac lourd et de conteneurs doit impérativement être promu. Ces voies n'ont pas à être considérées comme éléments d'un futur réseau à grand gabarit, avec des liaisons interbassins aussi coûteuses que destructrices. Mais elles doivent être considérées comme des pénétrantes à partir des grands ports maritimes. Or dans ce domaine, la Seine et l'axe Rhône-Saône ne sont utilisés qu'au quart ou au cinquième de leurs capacités.

Pour développer le fluvial, les importants travaux de modernisation engagés, notamment sur la Seine, doivent être accélérés. L'accès des bateaux fluviaux aux ports maritimes doit être amélioré. Mais surtout, les conditions de la concurrence avec le routier doivent être complètement revues.

En parallèle, il nous faudra réaliser la transition aussi par le renouvellement de la flotte et la recherche de solutions plus écologiques pour les bateaux du futur.

Je sais que nous pouvons compter sur VNF pour développer les formations au transport fluvial et inciter les professionnels de la logistique à intégrer, dans leurs propositions de transports, les solutions fluviales que, majoritairement, ils ignorent.

Pour le transport routier, la priorité ne sera évidemment pas de construire de nouvelles infrastructures, mais au contraire de rénover l'existant. Je rehausserai le budget accordé à l'entretien des routes et à la réparation des ouvrages d'art.

Cela passera par un moratoire sur les projets de contournements routiers comme la LEO, la liaison Toulouse-Castres. Je vous donne ici seulement quelques exemples car la liste est assez longue des projets d'investissement routier qu'il nous faudra renoncer à réaliser pour le bien du climat, de la planète et de la biodiversité.

Pour la route du littoral de la Réunion, vous connaissez le projet comme moi. Initialement, cette route a été pensée pour deux objectifs : faire face à l'augmentation de la fréquentation du réseau routier (on retrouve de nombreux embouteillages à l'entrée ouest de Saint-Denis) et réduire les risques de chutes de pierres d'une route à risque. La Nouvelle Route du Littoral devait donc être plus éloignée de la falaise et redimensionnée pour faire face à des houles cycloniques centennales (résister à des rafales de vents à 150 km/h et à des vagues de 10 mètres). 420 millions ont été promis par le gouvernement pour financer un viaduc permettant de finir la Nouvelle Route du Littoral à la Réunion. Cette route coûtera près de 4 milliards d'euros pour 12 km. La collectivité porte un projet alternatif pour finaliser la liaison,

que nous soutiendrons depuis l'arrêt du projet initial. Compte tenu des sommes déjà engagées et de la réalisation au ¾ de ce projet, il est nécessaire de le terminer. Toutefois, cet ouvrage doit pouvoir jouer un rôle écologique en se servant de ses fondations pour la reconstruction du littoral et des coraux. Les techniques sont déjà connues en Outre-mer, notamment en Guadeloupe. Il doit aussi pouvoir favoriser au sein des territoires encore peu développés en termes d'infrastructures de déplacement (Guyane) le développement de mobilités mixtes (routières, ferroviaires, maritimes) et dont l'élaboration n'est pas uniquement organisée sur les grands axes de déplacement des territoires.

Nous sommes d'accord pour le projet LNMP mais pas dans la forme actuelle. Ce projet, en 2 phases, s'inscrit dans le projet de corridor méditerranéen voulu par la commission européenne. Quel est l'enjeu prioritaire sur l'axe ferroviaire péninsule ibérique et Europe du Nord ? La ligne doit donc être mixte de bout en bout, sans quoi le report modal du fret routier vers le fer ne se fera pas, et des milliers de camions continueront à circuler sur l'autoroute A9. Il faut donc renoncer à la très grande vitesse pour gagner quelques minutes, et privilégier la vitesse autorisée par la mixité voyageurs-fret.

Nous nous opposons également aux gares excentrées, dont les inconvénients ont été démontrés par le fiasco de la gare Sud de France dite « la Mogère » à Montpellier. D'autre part, la ligne classique, dans sa partie dite « des étangs », déjà fragilisée par les embruns marins, est menacée à terme par la montée des eaux due au réchauffement climatique. La Phase Béziers-Perpignan doit donc être réétudiée en urgence avec une solution mixte [voyageurs-fret], sans gare nouvelle.

Enfin, avec un réseau ferroviaire rendu performant, le fret ferroviaire pourrait financer LNMP à hauteur de 20 % soulageant d'autant les contributions des collectivités locales, celles-ci étant invitées « et en même temps » à investir dans le remaillage spatio-temporel des territoires (frappés par l'étalement urbain) par le ferroviaire !

Sur les CPER, j'attache une grande importance à ce volet mobilité. Le moment de discussion avec les régions permet de s'accorder sur les projets structurants et les équilibres financiers entre les régions et l'Etat.

L'appauvrissement de l'Etat se constate dans la manière de piloter les projets et leur avancement. Force est de constater également que nous assistons moins à une logique de vision partagée que de satisfaction des élus locaux.

L'Etat manque de vision stratégique, les régions ont des objectifs différents sans arriver à un compromis. Il suffit de regarder les plateformes multimodales : chaque région en veut sans regarder comment cela va fonctionner au regard de l'implantation d'autres plateformes équivalentes à proximité dans une région limitrophe. Donc cela demande une vue d'ensemble. Actuellement, ce n'est pas le cas.

Dans le suivi de l'avancement du CPER, l'Etat émiette l'argent public, on découpe les projets, ce qu'on appelle dans la langue usuelle le phasage. Conséquence : les projets n'aboutissent jamais, on paye beaucoup plus cher les projets et on ne regarde pas réellement le besoin local. Le deuxième problème est le manque de transversalité, chaque mode étant pensé en silo.

Et puis il y a des manques dans le volet mobilité. L'Etat a de grandes ambitions sur le vélo et l'intermodalité mais on ne retrouve rien ou très peu dans les CPER. De même, il n'y a pas de lien entre le volet mobilité et la stratégie de formation pour réorienter les emplois du secteur des transports.

C'est pourquoi, la logique des CPER devra être revue en intégrant une réelle vision stratégique globale, intégrant cette notion de transversalité et des objectifs temporels que l'on se donne dans la réalisation des projets. Nous ajouterons un volet marche et vélo dans les CPER pour assurer une réelle politique de transfert modal.

Sur les moyens, comme je l'ai dit précédemment, nous devons réorienter les financements et les équilibres des contrats vers des projets soutenable notamment en arrêtant les projets routiers, et nous pourrions réorienter les fonds alloués vers le ferroviaire.

Votre question sur le green new deal et le RTE-T est, à mon sens avant tout, une problématique d'interopérabilité des réseaux. Dans le cadre du Green deal, l'Europe vise la neutralité des émissions de gaz à effet d'ici à 2050.

Pourquoi avons-nous autant de difficultés à mettre des marchandises dans des trains ? Pourquoi une partie des marchandises sont-elles déchargées à Rotterdam puis mises sur des camions pour venir jusqu'en France ? Pourquoi les mêmes marchandises ne sont-elles pas déchargées sur les ports français ?

La réponse, c'est le manque d'interopérabilité et le besoin de moderniser notre réseau sur les standards européens. La précision des corridors, étape nécessaire, participe à orienter nos priorités d'investissement mais on peut s'étonner de certains projets qui sont portés. Donc cela ne doit pas nous précipiter dans la réalisation de projets et de lancement de travaux non adaptés à nos territoires comme le tunnel Lyon-Turin ou le Canal Seine-Nord Europe par exemple.

Que ce soit sur le fluvial ou le maritime, notre logique est d'orienter les budgets français et européens vers l'optimisation des infrastructures existantes. L'avenir est à l'harmonisation technique, à la logistique informatique et à la coopération commerciale, plus qu'à la construction de nouvelles voies et à la concurrence exacerbée aux frais de la collectivité.

Actuellement, le RTE-T comprend deux strates de planification :

- Le réseau global : couvrant toute l'UE à l'horizon 2030 ;
- Le réseau central : concernant les connexions les plus importantes au sein du réseau global, et reliant les nœuds les plus importants, à l'horizon 2050.

Nous devons accélérer le passage réseau ferroviaire en ERTMS. Les aiguillages centralisés vont participer à améliorer le réseau.

Nous avons des programmes à disposition sur lesquels s'appuyer comme le "Mécanisme d'interconnexion en Europe", dédié aux secteurs du numérique, de l'énergie et du transport qui s'étend sur la période 2021-2027. Même si ce n'est pas la panacée.

La politique de transport ferroviaire doit s'appuyer sur deux jambes : les infrastructures ferroviaires et les services.

Concernant les infrastructures ferroviaires - plutôt que de passer par des appels à projets ou un saupoudrage par les fonds européens qui ne permettent pas une véritable planification des investissements et la création d'infrastructures intégrées européennes - l'Europe doit directement financer des extensions ou des rénovations du réseau ferroviaire après avoir identifié les points faibles du réseau européen qui empêchent le développement de service européen de passagers ou de fret.

Pour les services, l'Union européenne doit accélérer la mise en place dans toute l'Europe du règlement sur le droit des voyageurs européens afin de garantir les correspondances des voyageurs notamment dans le cadre de déplacements internationaux. Elle doit également envisager le financement de services traversant l'Europe, en particulier en train de nuit.

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**
- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportun d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse : Nous sommes favorables au principe de pollueur-payeur. La réelle question se situe dans la mise en application. L'échec des précédentes tentatives, on la doit à l'absence complète de volet social et de garantie pour les ménages précaires.

La réalisation d'une taxe carbone aux frontières en parallèle de la fin progressive des quotas gratuits est indispensable. Les entreprises doivent payer les externalités négatives. Quand je dis, elles doivent payer, je veux aussi signifier qu'elles doivent offrir les capacités aux salarié.e.s par exemple, de se tourner vers des alternatives à la voiture individuelle. Dans le cas contraire, elles doivent payer. D'où ma proposition de rendre obligatoire le forfait mobilités durables dont nous augmenterons le plafond à 1000 euros par an et par salarié.e. Les modes de transports concernés seront le vélo, avec ou sans assistance électrique ; le covoiturage en tant que conducteur ou passager ; les transports publics de personnes (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement) ainsi que les autres services de mobilité partagée.

J'engagerai dans les premiers mois de mon mandat le travail préparatoire à une mise en œuvre aussi rapide que possible de la directive eurovignette, qui constitue un pas supplémentaire vers une tarification plus équitable des infrastructures routières et évite des reports de trafic aux limites de l'hexagone. Il s'agit de remettre de l'équité dans les modes.

Vous m'interrogez sur les péages urbains, je n'y suis pas favorable. Cela renforcerait les inégalités sociales et territoriales et pour les ménages les plus modestes qui habitent loin des centres villes. Les retours d'expérience à l'étranger, notamment à Londres, montrent que le bilan est mitigé. Ce n'est ni ma vision d'une mobilité pour tous, ni mon modèle de société.

Pour améliorer la qualité de l'air, les ZFE sont une première étape mais insuffisante pour répondre au défi de la lutte contre les pollutions urbaines et le réchauffement climatique, pour l'apaisement de l'espace urbain et le bien-vivre en ville. Vous le savez, la qualité de l'air est très dégradée dans les métropoles. L'Etat a été condamné à payer 10 millions d'euros dans son manque d'engagement pour améliorer la qualité de l'air. Le Conseil d'Etat a jugé que le Gouvernement n'était pas parvenu à se mettre en conformité concernant la qualité de l'air dans le délai fixé en juillet 2020. Selon les études et les paramètres choisis, la pollution de l'air provoquerait entre 48 000 et 100 000 décès prématurés par an en France. Une étude toute récente, par des chercheurs de l'INSERM, de l'Université de Rennes et de l'EHESP, associe la pollution de l'air à la diminution des performances cognitives. Tout récemment, l'OMS a considérablement abaissé ses seuils de référence pour les principaux polluants, mettant en lumière par exemple que 95% des franciliens sont exposés à un dépassement pour le dioxyde d'azote. Les personnes les plus impactées par la pollution de l'air sont les plus fragiles (enfants, personnes âgées, personnes cardiaques, asthmatiques) et les plus pauvres qui habitent en bordure des grands axes routiers.

Il s'agit donc là d'un enjeu majeur de santé publique. Auquel s'ajoute un enjeu financier : celui des coûts directs ou indirects de la pollution de l'air en dépenses de santé ou de bien-être, que le Sénat ou la Cour des Comptes chiffrent en milliards/an; et celui des contentieux de l'état français avec la CJUE (Cour de Justice Européenne) ou le Conseil d'Etat sur le non respect des normes de dioxyde d'azote.

Les ZFE sont insuffisantes car la transition écologique des transports n'est pas qu'une transition des carburants ou des vecteurs énergétiques. Dans le champ des mobilités, j'ai la volonté de reconquérir une autonomie perdue par la dépendance à l'automobile. C'est pourquoi je souhaite voir évoluer les ZFE vers une logique d'hybridation des ZFE et des ZTL (Zones à Trafic Limité), avec la piétonisation des hypercentres et des abords des écoles. A l'image des villes italiennes, les ZTL limitent l'accès des centres-villes à ceux qui doivent s'y rendre pour des raisons impératives. La politique de ZTL est bien différente de celle des ZFE car elle ne discrimine pas socialement les automobilistes. Elle permet en revanche de réduire très significativement la circulation automobile en cœur de ville (ou de quartiers) et d'en faire des lieux de vie, où dominent les mobilités actives et les transports en commun.

Il y a effectivement une nécessité d'engager, aussi vite que possible, une révision des financements des transports collectifs, ceux-ci ne pouvant plus compter, à terme, sur la TICPE qui a vocation à disparaître avec la fin des véhicules thermiques. Cette réflexion pour une nouvelle fiscalité des carburants plus juste me semble essentielle.

J'ajouterais en lien avec le financement que la création et la généralisation de la prise de compétence de l'organisation des mobilités par les AOM en juillet 2021 signe aussi une volonté forte des collectivités d'améliorer rapidement la mobilité de nos concitoyens. Mais cette promesse restera lettre morte si une réforme du financement n'intervient pas pour garantir les ambitions en termes de capacité à offrir des alternatives adaptées au territoire et de couverture du territoire pour atteindre l'objectif de mobilité

durable pour tous, et sur tous les territoires, y compris dans les territoires peu denses (ruraux, périurbains, de montagne, etc).

1.2.2.2. Financement privé

- Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?

Réponse : Nombre de concessions et autres partenariats publics-privés(PPP) ont montré leurs limites, liées à l'impossibilité avérée pour la puissance publique (et spécifiquement l'État) de faire respecter leurs engagements par les "partenaires" privés (chantage à l'emploi, création/dissolution de filiales ...). Les grands investissements de l'Etat doivent rester maîtrisés par la puissance publique, qui au final paiera la facture.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

- Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ? (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).

Réponse : Je suis favorable à la gestion publique des autoroutes et je dénoncerai les concessions existantes dont la régularité juridique est douteuse. Il n'est évidemment pas question de rendre le déplacement motorisé gratuit, en particulier pour les camions et pour les automobilistes notamment ceux possédant les véhicules les plus puissants et les plus lourds.

La loi 3DS a acté l'éclatement du réseau. A mon sens, c'est une erreur. Cela aura pour conséquence la disparition de l'ingénierie publique et à terme un impact sur l'accessibilité au service public. L'Etat, en bradant les routes nationales, en s'exonérant de ses prérogatives, ne joue plus son rôle de garant de l'égalité de traitement entre les usagers de la route. Et puis que va-t-il se passer pour les 9000 agents des DIR ? Comment peut-on penser que ce qui va rester dans le giron de l'Etat en termes d'effectifs et moyens sera suffisant pour assurer la possibilité de bien faire son travail ?

Les DIR subissent constamment des baisses d'effectifs, des difficultés à embaucher que ce soit ingénieurs ou techniciens. La perte de compétence consécutive est forte. La fermeture de l'ENTE est un non-sens. D'ailleurs, dans un rapport paru le 10 mars sur l'entretien des routes nationales et départementales, la Cour des comptes constate « l'absence d'une véritable politique routière » de l'État et estime que celui-ci n'est pas à la hauteur des enjeux que ce soit sur l'organisation des services, l'expertise technique ou les investissements.

Nous avons besoin d'une structure solide pérenne sur son avenir avec des moyens. Donc il nous faudra engager une réflexion générale sur ce que signifie une gestion publique des routes. Je n'exclus pas de revenir sur cette partie de la loi 3DS. La gestion publique des autoroutes doit être un levier de financement pour un grand plan de rénovation et de développement du transport ferroviaire, ainsi que d'autres modes de transports comme les infrastructures cyclables par exemple. Il pourra également servir à la rénovation du réseau départemental routier et des ouvrages d'art.

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

➤ Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?

Réponse : La LOM a apporté une réponse extrêmement parcellaire et repose en grande partie sur un écosystème de services opéré par des start-up, conférant à la puissance publique un rôle essentiellement de régulateur, trop souvent subsidiaire. La LOM ne répond pas à la problématique du modèle de financement des transports en commun. Or, ceux-ci n'ont fait que se détériorer au fil des ans en l'absence de financement, d'ambition, de doctrine, de vision... Le constat est catastrophique : la mobilité est devenue un véritable accélérateur de précarité pour ceux qui n'ont plus accès à l'emploi, mais plus encore, à la vie sociale et culturelle car enclavés dans des régions abandonnées par l'Etat...

Les collectivités locales sont livrées à elles-mêmes dans le développement des transports en commun. Elles sont aux prises avec la Sncf qui a des moyens limités tant les infrastructures coûtent cher. Face à une équation de financement critique, nous n'avons cessé de désinvestir ces dernières années : moins de gares, moins de fréquence, des lignes détériorées...

Pour répondre à votre question, il est absolument crucial de conforter et garantir l'existence du versement mobilité mais il convient de faire évoluer le versement mobilité afin que chaque AOM puisse être réellement capable d'engager une politique de mobilité. C'est pourquoi nous engagerons des réflexions pour que les régions lorsqu'elles sont AOM puissent élargir la base de financement dans un territoire, ainsi que pour leur compétence ferroviaire ou RER métropolitain, notamment dans les aires urbaines où le train contribue pour beaucoup aux mobilités du quotidien.

L'Etat doit également soutenir les projets de transports en commun en pérennisant une enveloppe annuelle pour financer les projets et se donner de la visibilité. J'engagerai un plan de 5 milliards d'investissements pour les transports en commun, soit 1 Md par an.

La LOM a aussi bougé les lignes en matière d'action publique dans le champ des mobilités. Aménagements ou services en faveur des modes actifs, transports collectifs réguliers ou à la demande, covoiturage, autopartage, transports solidaires... les AOM ont désormais à leur disposition des leviers diversifiés pour améliorer les déplacements quotidiens sur leurs territoires et répondre à une grande diversité de besoins en la matière. La moitié environ des communautés de communes de France sont aujourd'hui autorités organisatrices. Mais encore faut-il qu'elles en aient les moyens ! La mobilité a toujours été le parent pauvre qu'on regarde à la fin. La possibilité des collectivités de se saisir de cette

compétence permet notamment d'enclencher ou renforcer une dynamique d'action en matière de mobilité soutenable qui ne fasse pas l'erreur du passé lors de l'élaboration des plans de mobilités.

Enfin la mobilité c'est le droit des droits. C'est le moyen qui permet d'accéder à la majorité d'une vie sociale et humaine riche. Nous appliquerons une TVA réduite de 5,5 % sur les transports collectifs peu carbonés et un taux unique de TVA à 20 % pour tous les transports polluants - la TVA sur les services de transport de passagers générant des émissions (taxi/VTC non électriques, avion), par exemple, passera de 10% à 20%

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?**

Réponse : Dans un premier temps la priorité sera à la sanctuarisation du VM plus une enveloppe de 5 milliards sur le mandat (cf. la réponse précédente).

Nous créerons un "score de dépendance automobile" pour chaque bien immobilier loué, cédé ou construit, sur le modèle du diagnostic de performance énergétique, pour limiter la dépendance automobile et l'ensemble de ses nuisances et favoriser la revitalisation des centres bourg dans les territoires ruraux. Le score obtenu servira d'outil de pilotage des politiques publiques, dans la construction des alternatives en transport en commun, et dans la définition des aides destinées aux particuliers qui se trouvent dans des situations de dépendance extrême à la voiture.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

➤ **Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos priorités concernant les dossiers transport pour la dernière partie de la présidence française du Conseil de l'Union européenne ?**

Réponse : La dernière partie de la PFUE concernera la discussion sur le RTE-T. Les travaux du Conseil de l'UE avancent sur le nouveau réseau transeuropéen de transports (RTE-T), proposé en décembre par la Commission. Il y aura des compromis à trouver sur plusieurs questionnements sur le rail, nous avons eu l'occasion de l'évoquer, la traduction concrète du « principe d'innocuité environnementale » (« do no harm principle »), la gouvernance du RTE-T.

Notre priorité est de faire en sorte que l'Europe finance directement des extensions ou des rénovations du réseau sans passer par des appels à projets.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

➤ À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filière, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?

Réponse : Le covid a été un révélateur s'il en fallait de nos handicaps structurels qui a accentué les difficultés du secteur pour l'Europe. Je propose un plan majeur de réindustrialisation, créateur de centaines de milliers d'emplois partout sur les territoires. Selon les secteurs, l'une ou l'autre des échelles ou bien les deux de concert.

Notre premier enjeu sera de construire une politique industrielle européenne afin de nous affirmer puissance souveraine, leader mondial de l'économie verte.

- Par la renégociation de nos accords commerciaux et d'investissement
- Par l'investissement dans les infrastructures nécessaires à la transition
- Par un travail de convergence par le haut des règles fiscales, sociales et environnementales à l'échelle européenne et mondiale
- Par la mise en oeuvre d'une taxonomie exigeante afin d'orienter les fonds privés vers les industries vertueuses
- Par la généralisation d'une politique d'achats publics responsables au service des entreprises françaises et européennes, et des petites et moyennes entreprises, davantage que des grands groupes. Nous demanderons de mettre en place un "Buy european act" au niveau européen
- En donnant un prix au carbone, qu'il s'agisse des émissions ou des importations
- Par la prise en compte systématique de l'indispensable décarbonation de nos processus industriels
- Par le soutien à la recherche et à l'innovation : Nous augmenterons le budget de la recherche publique (de 0,76 à 1% du PIB d'ici 2025).
- En recentrant les soutiens publics sur la transition écologique et la relocalisation industrielle : Nous créerons un fonds de décarbonation et de relocalisation de l'industrie, qui prendra le relai des

dispositifs de soutien du programme France 2030, sera réabondé à hauteur de 2,5 Md€ par an par l'Etat et sera cogéré avec les conseils régionaux.

- Par le renforcement de la formation initiale des jeunes via la création de places dans l'enseignement supérieur, le soutien à l'apprentissage, et le renforcement de la formation professionnelle.

Le transport et la mobilité ont un rôle important à jouer. Des secteurs dans les transports connaîtront une recrudescence du nombre d'emplois quand d'autres connaîtront une baisse.

Le secteur de l'aéronautique fait partie de ceux qui seront directement concernés par la destruction d'emplois industriels. Les principaux bassins feront partie de ceux au sein desquels seront signés des contrats de sécurisation des transitions professionnelles afin d'installer de nouvelles activités et d'offrir des possibilités de reconversion avec des réelles garanties de revenu et d'emploi à tous les salariés concernés. Exemple de bassin d'emploi : Aerospace Valley - Ce pôle de compétitivité mondial en matière d'industrie aéronautique regroupe les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine (avec les villes phares de Bordeaux et Toulouse). Avec 120 000 emplois industriels (soit un tiers des effectifs aéronautiques français et 50 % des effectifs dans le spatial) et 1 600 établissements, c'est le premier bassin d'emploi dans le domaine de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués.

La Taxe carbone aux frontières va avoir un impact énorme sur l'industrie automobile. Le secteur doit prendre dès maintenant le tournant vers l'électrique au risque de se laisser complètement submerger par les acteurs chinois. On ne peut pas faire les mêmes erreurs que depuis 30 ans. La France a l'opportunité d'être leader sur l'Europe des batteries et de relocaliser une partie de la chaîne de valeur. Pour y arriver :

- Nous nous engageons à accompagner, sur le quinquennat, la création d'emplois dans des filières d'avenir avec une répartition géographique prioritaire dans les territoires touchés par les pertes d'emplois liés à la fin des véhicules thermiques. Cet accompagnement s'appuiera sur des aides éco-socio-conditionnelles pour la filière automobile et à une priorisation made in France de la commande publique.
- Nous développerons une industrie de semi-conducteurs bas-carbone. La Commission européenne a lancé une alliance européenne pour doubler la production européenne d'ici 2030, mais sans intégrer une dimension bas-carbone qui permettrait à l'industrie européenne de faire la différence par rapport à la concurrence internationale. Nous lancerons un plan de dimension européenne visant à fabriquer des matériaux semiconducteurs « bas-carbone » : il s'agit d'établir systématiquement un bilan carbone de l'ensemble de la « supply-chain » et de le réduire au maximum, et d'intégrer les semiconducteurs au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Nous proposons plus précisément qu'une usine de production de ces matériaux, fléchée principalement vers les usages de la transition énergétique, soit installée en France. Le bénéfice climatique, en termes d'émissions évitées, devra également être calculé. Nous proposons d'autre part de créer, dans une logique d'économie circulaire, une industrie de revalorisation des matériaux semi-conducteurs. Elle permettra aussi de réduire notre dépendance européenne notamment dans le domaine des terres rares.

Le grand plan ferroviaire que j'engagerai aura des conséquences importantes sur le tissu industriel passant de 200 000 emplois (incluant section industrielle et de maintenance) en 2019, selon l'Observatoire partiaire, prospectif et analytique des métiers et qualifications de la Métallurgie à 246 000 en 2030 avec une hausse de 23 % du besoin de l'ensemble de l'emploi du transport ferroviaire de voyageurs, soit 50 000 emplois supplémentaires.

Enfin, notre ambition est forte sur le vélo et exige une industrie forte en conséquence mais qui est complètement à reconstruire. Pour y arriver :

- Nous lancerons des états généraux des acteurs économiques du vélo et créerons un comité de filière rassemblant l'ensemble des acteurs économiques du vélo. Le tissu économique des TPE/PMI est présent en France avec un savoir-faire sur le vélo artisanal.
- Nous fixons un objectif de développement de ces entreprises en fonction de la diffusion de la pratique du vélo. Nous ferons émerger dans chaque région un champion industriel du vélo grâce à un travail en réseau au niveau national.
- Nous mobiliserons tous les outils financiers et fiscaux, ainsi que les opérateurs économiques publics pour soutenir ces entreprises.
- Nous soutiendrons la relocalisation de la chaîne de valeur "vélo" pour une industrie forte : Nous soutiendrons les acteurs du secteur et les artisans pour la fabrication de pièces. Nous soutiendrons la filière d'économie circulaire de réparation et de réemploi en collaboration avec le tissu associatif.
- Nous intégrerons dans les cursus professionnels la possibilité de se former sur la réparation et construction vélo. Nous créerons un Bac pro/CAP Cycle, faute de filière dans l'éducation nationale. Nous créerons de nouvelles filières sur les marchés du cycle.

La filière emploie aujourd'hui 160 000 personnes et nous prévoyons la création de 36 000 emplois dans l'industrie sur le quinquennat et 32 000 dans les services d'ici 2030. En tout, ce sont plus de 100 000 emplois qui pourraient être créés sur cette filière d'ici 2050. Notamment des emplois dans la métallurgie et la plasturgie.

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

➤ **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et sociales ? Comment engagerez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?**

Réponse : D'importantes recherches ont été menées dans ces domaines en France (PCRD...) et à l'étranger. Les mutations attendues sont importantes, dont certaines se font sous la contrainte. Elles doivent être accompagnées par la puissance publique : aides aux changements de comportement, accès facilité à l'information sur les transports publics, évolution des formations professionnelles. La transition écologique trouve donc sa déclinaison dans tous les domaines, avec beaucoup d'emplois à la clé (même si un peu moins dans certaines activités). Plutôt que la construction et la propriété (qui

profitent, pour l'essentiel, aux grands groupes internationaux et aux familles les plus aisées), ce sont les emplois de services, non délocalisables, qui se développent.

La recherche est fondamentale pour réussir la transition énergétique.

Par exemple sur l'aérien, même si je suis favorable à une régulation du trafic, il nous faudra trouver des solutions pour diminuer les émissions des avions. La recherche sur les biocarburants sera fortement soutenue mais d'autres pistes seront également explorées comme l'amélioration des moteurs et des avions en est une autre, l'optimisation des trajectoire de vol en est encore une autre. Dans ces 3 domaines, nous avons besoin de la recherche.

L'hydrogène dans le ferroviaire, pour éviter l'électrification très difficile et très chère de certains tronçons, quand il faut reprendre le gabarit de tunnel ou la reprise d'ouvrage d'art.

Une agence de l'innovation a été créée l'an dernier. Je compte la renforcer et lui donner les capacités de faire émerger des innovations.

Le lien entre monde de la recherche et acteurs privés doit se faire. L'initiative lancée par le CNRS sur la recherche portuaire est à regarder de plus près notamment en fédérant une communauté nationale de la recherche portuaire qui permette de partager les analyses et de développer les coopérations entre acteurs scientifiques et professionnels.

Cette logique sera appliquée dans d'autres domaines du transport notamment dans l'innovation.

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transports (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse : Face aux grandes mutations du secteur des transports et de l'énergie, beaucoup d'emplois vont être bouleversés. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le virage vers l'électrique. Demain, que vont devenir une partie des emplois des stations services ou des garagistes ? Notre enjeu est de sécuriser la transition des entreprises, des salariés et des territoires dans les bassins d'emploi et de vie qui seront touchés par les mutations écologiques, économiques et industrielles :

- **Par des contrats territoriaux de sécurisation des transitions professionnelles :** Ces contrats seront signés par l'Etat, les entreprises, les partenaires sociaux et les collectivités dans des bassins touchés par une réduction importante d'activité. Ils comprendront des aides à la diversification des territoires dépendants de l'activité impactée, des études d'opportunité identifiant les possibilités d'utilisation des savoir-faire et outillage industriel existants dans les entreprises affectées par les mutations, des investissements dans les filières émergentes, en particulier celles

de la transition écologique et des mesures de soutien public à la création et l'installation d'entreprises, alimentées par un fond public abondé par l'Etat et les régions.

- Par la création d'outils d'accompagnement des salariés désireux de reprendre sous une forme coopérative leur entreprise en cas de cessation d'activité : nous leverons les freins à la création d'entreprises dans l'ESS, en particulier pour les reprises d'entreprises par les salariés en cas de cessation d'activité.
- Par la création d'un revenu de transition écologique assorti d'un droit à la reconversion des salariés : Ce revenu vise à constituer une "sécurité sociale professionnelle" contre le risque écologique, conduisant chaque salarié y étant confronté à trouver le soutien nécessaire pour ne pas subir seul l'aléa climatique. Il s'agit d'anticiper et d'éviter le choc social pour les salariés des secteurs concernés en leur offrant l'accès à des formations certifiantes, assorties d'un maintien de la rémunération.

J'ai bien en tête également la pénurie de plus de 100 000 chauffeurs que connaît le secteur des transports, que ce soit des transports routiers que ce soit de chauffeur, de conducteurs de transports publics.

Ce constat de manque d'attractivités se retrouve également dans les métiers de l'industrie ferroviaire, dans la logistique.

Une communication générale sera engagée pour chaque domaine en tension pour valoriser des métiers souvent mal considérés.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?
- Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?

Réponse : De manière très claire, l'objectif principal d'une politique écologiste des transports est de réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle. Notre objectif principal est donc d'assurer un report modal vers les modes actifs, les transports en commun et de développer la multimodalité mais également d'avoir une réflexion pour réduire les distances imposées.

Pour autant, je suis conscient que les zones rurales, zones peu denses et périurbaine ne peuvent pas en l'état actuel des choses se passer de la voiture personnelle en dehors des zones urbaines, du moins à moyen terme. En raison de la construction même de l'espace dont nous héritons, modelé par et pour l'automobile, elle est encore difficilement contournable en dehors des zones agglomérées. Voilà pourquoi, tout en souhaitant réduire la place de la voiture, il est aussi nécessaire d'accompagner la transition vers une automobilité moins polluante. Le véhicule électrique est un des moyens de cette transition.

Notre politique se base sur l'électrification d'une partie du parc automobile. Nous interdirons la vente de véhicules neufs avec un carburant fossile en 2030, hybrides inclus et nous modifierons le système de malus sur le poids des véhicules thermiques, en diminuant le seuil de malus de 1800 kg à 1400 kg. Nous rendrons obligatoire l'affichage de l'empreinte carbone des véhicules neufs.

S'agissant de l'électrification du parc et de soutien aux ménages, plusieurs mesures doivent être engagées de concert. Nous doublerons les aides à la conversion pour accompagner les ménages modestes dans le remplacement de leur véhicule par une voiture électrique. Comme vous le savez, l'entrée de gamme des véhicules se situe vers 15 000 euros pour un véhicule électrique. Le doublement

doit permettre un reste à charge pour les ménages modestes qui se situe entre 5000 et 7000 euros. Le principal frein aujourd'hui est le prix. L'achat de véhicules neufs fait peser un fardeau comparativement plus élevé aux ménages les plus pauvres. Il importe également de comprendre qu'à l'heure actuelle, une faible minorité de français achète des voitures neuves (3,5 achats d'occasion pour 1 véhicule neuf). Ces ménages ne disposent pas des capacités d'épargne nécessaires pour se doter d'un véhicule électrique. Je reverrai les critères d'accès des aides, pour en renforcer et toucher plus de ménages.

A terme, l'électrification du parc permettra la constitution d'un parc d'occasion beaucoup plus accessible et qui diminuera les coûts d'entrée. De plus, la baisse des coûts des batteries rendra d'ici quelques années beaucoup plus accessible l'achat d'un véhicule électrique.

Étant donné le dynamisme du marché de l'occasion, il est indispensable que les constructeurs développent de manière industrielle le couplage reconditionnement et retrofit. Les difficultés de pouvoir d'achat se voient sur la difficulté des français à changer de véhicule, préférant rentabiliser plus longtemps l'utilisation des véhicules diesel et essence. Nous soutiendrons fortement le leasing électrique de longue durée.

Nous devons développer une réelle filière industrielle du retrofit. Notre objectif est de convertir 1 million de véhicules en s'appuyant sur le parc des ménages, des professionnels et des collectivités. A cet égard, nous inclurons dans les marchés publics une obligation de 10 % de retrofitage lorsque la collectivités procède à son renouvellement du parc (notamment cette mesure s'applique bien pour les bus et pourrait aussi d'appliquer pour les VUL : intégrer l'obligation de réalisation d'un devis comparatif pour parc inférieur à 20 véhicules et d'un minimum de 10 % de retrofit dans les appels d'offre lors du renouvellement du parc).

Le paquet mobilité discuté à l'échelle européenne permettra de définir sur le réseau européen de fixer un nombre de bornes à 60 ou 100 km et de garantir l'interopérabilité des bornes et des prises. De notre côté, nous devons lever le second frein à l'électrification : la peur de manquer d'une station de recharge et de tomber en panne n'importe où. Il faut retrouver dans le véhicule électrique la flexibilité acquise par le véhicule thermique. C'est pourquoi, nous portons l'ambition d'installer plus d'1 million de bornes électriques avec quelques règles pour assurer le fonctionnement et lever les difficultés rencontrées pour le moment :

- Garantir l'interopérabilité des bornes
- Mise en place d'une règle unique pour les prises, les charges et la puissance. Nous devons réfléchir à privilégier la bonne puissance selon l'usage. 7 kW résidentiel, 24 kW bi-standard (CCS/Type 2) pour les arrêts d'une à 2 h et 150 kW ou plus aux endroits stratégiques.
- Obliger à l'équipement de bornes de recharge partagées les parkings ouverts des logements sociaux.
- développer un réel modèle économique unifié
- produire en France les bornes

Nous investirons 1,5 Md€ par an liés aux investissements dans les bornes de recharge. Pour arriver à ce chiffre nous sommes partis d'une hypothèse de couverture du coût des bornes par l'Etat à hauteur de 22 % environ, et d'une hypothèse médiane par rapport aux différents travaux existants sur le coût total de ces installations à hauteur de 64 Md€, sur 10 ans.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

- Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?

Réponse : Il faut tout d'abord différencier dans le transport routier interurbain deux types de services : les services librement organisés à l'image de Flixbus, qui concurrencent bien souvent le train et le transport routier interurbain organisé par les Régions depuis la loi NOTRe. Nous devons favoriser les modes les moins polluants et les plus sûrs, le ferroviaire doit rester l'épine dorsale d'une politique de transport national.

Dans les territoires sans desserte ferroviaire et pour lesquels le développement d'une offre ferroviaire n'est pas envisageable, le transport routier interurbain offre une solution de transport collectif aux ménages soit de bout en bout, soit avec un changement en gare ferroviaire vers une offre routière, soit en début soit en fin de parcours. Cette solution collective est moins émettrice que le véhicule individuel (d'autant plus que les collectivités commencent à verdir leur parc pour le transport routier interurbain collectif).

Pour rendre le transport routier interurbain attractif lorsqu'il n'existe pas de solution ferroviaire, il faut pour les cars de transport public proposer une meilleure fréquence et une vitesse comparable ou meilleure que celle de la voiture (par une réflexion sur la politique de desserte, par un accès à des voies réservées à l'entrée des agglomérations et des métropoles). Le transport routier interurbain ne doit pas être réduit à un transport à destination d'un public scolaire car il peut être attractif pour d'autres publics (notamment dans le cadre de déplacements pendulaires) s'il est bien pensé. En particulier, les cars doivent être systématiquement coordonnés avec l'offre ferroviaire, à l'image de ce qui existe en Suisse dans le cadre du cadencement national. Malgré la loi NOTRe, les régions n'ont pas fait le travail qui s'impose de coordination systématique des horaires routiers et ferroviaires et, si nécessaire, de modification des horaires des établissements, notamment scolaires, desservis par les cars. Enfin le principe selon lequel "le dernier car attend le dernier train" doit être mis en place partout, afin d'éviter que des passagers ferroviaires dont le train aurait été retardé se retrouvent sans solution à la gare. Même si le nombre d'incidents est minime, la peur de se retrouver sans solution peut détourner nombre de voyageurs du transport public.

Il faut évidemment rénover les gares routières mais avec la priorité absolue de les laisser en centre ville à proximité immédiate (quelques dizaines de mètres à pied) des gares ferroviaires pour assurer des correspondances aisées au moins pour le transport public.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des

itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

- Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?

Réponse : Le développement du véhicule autonome et sa mise en circulation prendra du temps. Ce n'est pas pour demain. Le véhicule autonome pourrait avoir un intérêt par une approche collective et c'est dans ce sens qu'il faut continuer les expérimentations et recherches. L'utilisation du véhicule autonome semble devoir être réservée, pendant longtemps encore, à des applications très spécifiques, surtout en site dédié : navette de transport de personnes, wagon autonome ... Même les applications supposées les plus attendues (valet de parking) se heurtent encore longtemps à une couverture GPS fiable (souterrains...). Nous avons d'autres priorités pour le prochain mandat.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

- Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?

Réponse : La priorité des écologistes n'est pas le lancement de nouveaux grands projets aux coûts environnementaux élevés lors de leur construction (émission de CO₂, destruction d'espaces naturels) et au bilan socio-économique incertain, en particulier en termes de bilan carbone. La priorité des écologistes est la rénovation du réseau classique et l'optimisation des services.

Nous rénovons et modernisons le réseau classique, afin d'offrir une desserte ferroviaire de qualité en dehors de la très grande vitesse, à l'image de la desserte Intercités qui peut, sur des lignes en bon état, atteindre 200 km/h. La Cour des Comptes affirme que "le mauvais état du réseau reste la cause principale de la faible qualité de service du transport ferroviaire en France"; il s'agit donc de favoriser la ponctualité des TER (23% des retards seraient dus à l'état du réseau) et de permettre aux trains de nuit de mieux circuler (par ex même en situation de fortes gelées).

Pour faciliter l'utilisation du réseau sur l'ensemble de la journée, la mise en place de commandes centralisées est une étape indispensable. Elle a été trop longtemps repoussée par les différents gouvernements, pris entre les contraintes budgétaires d'un côté et les dépenses associées à des grands projets d'infrastructures de l'autre.

Il devra être accompagné de formations initiales et continues des opérateurs afin que les outils mis à disposition se traduisent bien par une performance accrue en termes de capacité et de gestion des aléas, et non simplement par la réduction des personnels en charge de l'exploitation temps réel du réseau.

Deuxième grand chantier : l'optimisation des services. Pour exemple, le matériel roulant régional parcourt en France deux fois moins de kilomètres chaque année qu'en Allemagne ou en Suisse.

Il faut cesser de penser en silo, mode par mode ou entreprise par entreprise, et favoriser l'entraide.

Il faut également inventer, et particulièrement au plan local, des organisations souples, agiles, permettant la coopération, afin de répondre aux besoins tout en conservant les droits sociaux. Il faut repenser la question horaire et généraliser petit à petit le cadencement, en commençant par les lignes nationales.

Enfin, dernier chantier du XXI^e siècle, l'interopérabilité, qui doit se construire en lien avec l'Europe. Les plateformes de vente doivent proposer l'ensemble des solutions, chaque opérateur intégrant les titres des autres opérateurs. Une autorité nationale doit réguler cette question cruciale, avec un pouvoir coercitif.

Ainsi, pour l'usager, il sera possible de dessiner facilement sa propre mobilité.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

- Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?
- Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?

Réponse : Comme le prévoit la loi du 4 août 2014, il faut mettre en place un Schéma National des Services de Transport (le SNST). L'Etat doit s'assurer que la qualité de la desserte entre grandes villes, mais aussi vers les villes moyennes, est suffisante (la desserte plus locale étant supervisée par les Régions). Cette desserte doit être assurée en TGV, mais également en train Intercités. Si l'offre proposée "spontanément" par la SNCF est insuffisante, il faut mettre en place des obligations de service public sur les lignes - comme il en existe aujourd'hui pour les TET que ce soit Paris-Toulouse, Paris-Clermont Ferrand, Nantes-Lyon ou Nantes-Bordeaux, ainsi que pour les trains de nuit. Le renforcement du service national par des obligations de service public peut passer par l'attribution à un opérateur d'une desserte exclusive sur un axe en contrepartie d'une offre minimale sur cet axe, y compris sur des lignes secondaires ou pour des arrêts sur des villes considérées comme "de second rang" par SNCF.

A ce titre, je relancerai une grande vague de trains de jour Intercités pour désenclaver le territoire et des opérateurs comme la SNCF ou Railcoop ont un rôle à jouer.

Les CPER et les contrats “petites lignes”, même si nous devrions parler plutôt de desserte fine du territoire ont permis de gagner du sursis. La loi de programmation pluriannuelle ferroviaire que j’engagerai permettra de regarder la réouverture des lignes et des gares, et de prioriser. L’objectif d’une contractualisation, même renégociée, est de partager des objectifs communs et d’apporter des financements équilibrés venant des différentes parties en présence. Ce travail doit être un travail concerté.

Nous devons renforcer le lien entre les villes moyennes françaises et les pays européens. Les trains de nuit doivent jouer un grand rôle à la fois dans le rapprochement des grandes villes européennes et dans la décarbonation des trajets longues distances, en se substituant aux lignes aériennes concurrentes que ce soit sur les lignes intérieures ou sur les lignes européennes. C’est pourquoi je propose la relance de 15 lignes de trains de nuit d’ici 2030 :

7 lignes intérieures

- Brest - Quimper - Vannes - Nantes - Lyon - Marseille
- Marseille - Montpellier - Bordeaux - Nantes
- Lille - Paris - Marseille - Nice
- Paris - Montpellier - Perpignan (réflexion synergie avec Barcelone)
- Nice - Marseille - Toulouse - Bordeaux
- Paris - Bayonne (voir les extensions pertinentes en Espagne sur lignes européennes)
- Paris - Vierzon - Clermont - Aurillac

8 lignes européennes

- Paris -Tours - (Bordeaux) - Bayonne - St Sebastien - Madrid
- Paris - Berlin (prévoir des arrêts intermédiaires)
- Paris - Toulouse/Lyon - Barcelone (valence et plus bas, Luchon, Foix)
- Paris - Milan -Venise
- Marseille - Nice - Florence - Rome - Naple
- Paris - Bruxelles - (Hanovre) - Hambourg - Copenhague
- Paris - Vienne actuel (extension Budapest)
- Marseille - Avignon - Lyon - Strasbourg - Stuttgart - Francfort

L’enjeu majeur que constitue le développement des trains de nuit, notamment pour enrayer la croissance du trafic aérien à l’échelle européenne, nécessite un fort investissement en matériel roulant, que l’Etat doit accompagner par de l’acquisition directe, par des garanties d’emprunt ou encore la création d’une ROSCO d’Etat. Cet enjeu nécessite aussi une refonte de l’organisation actuelle des grands travaux de rénovation des voies ferrées, pour lesquels il n’est plus question qu’ils se traduisent par des coupures complètes de lignes des saisons voire des années entières.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd’hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l’industrie, les aviateurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

➤ Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?

Réponse : La France est un grand pays d'avionneurs. L'aéronautique y tient une place particulière en tant que fleuron de la recherche, de l'industrie. D'ailleurs, les écoles d'ingénieurs comme l'ENAC ou ISAE-SUPAERO sont très demandées chaque année. Je note aussi un changement de paradigme en cours chez les jeunes de ces écoles et des ingénieurs qui portent une parole forte pour la décarbonation du secteur, via par exemple le collectif Supaero Décarbo.

Le secteur de l'aviation représente 3 à 4 % des émissions dans le monde, avec une production de 0,9 milliard de tonnes de CO₂ par an, ⅓ de cet impact correspondant aux émissions CO₂, tandis que ⅔ de ces émissions sont dûes à des effets hors-CO₂ (rejet de NO_x, traînées de condensation). Par ailleurs, plusieurs études montrent que des projections de croissance très importantes de l'ordre de 4% par an sont attendues pour les années à venir. Or, d'un point de vue climatique, si nous suivons les trajectoires actuelles, nous aurons épuisé le budget carbone d'un monde à + 1,5°C en moins de 10 ans.

Continuer en ce sens n'est pas tenable pour notre planète. Le progrès technique ne suffira pas à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des avions, indispensable contre le réchauffement climatique. Les gains d'efficacité et technologique sont supprimés par l'effet rebond du fait de l'augmentation du trafic. C'est pourquoi nous devons dans les années à venir diminuer le poids de l'aéronautique en réduisant le trafic aérien, en orientant les usagers vers le train et par la reconversion industrielle des emplois et du secteur. Cela ne signifie en rien la fin de l'aérien mais son adaptation au nouveau régime climatique.

Je souhaite rééquilibrer la place du transport aérien dans nos vies. Je souhaite qu'on prenne moins l'avion et davantage le train pour des voyages intérieurs et avec les pays qui nous sont limitrophes. C'est pourquoi je fais mienne la proposition de convention citoyenne et j'interdirai les vols intérieurs quand il existe une alternative de moins de 4h en train.

Bien évidemment, nous aurons besoin que le secteur se verdisse aussi. C'est le volet efficacité en complément du volet sobriété que j'ai évoqué précédemment. L'Etat doit jouer son rôle en soutenant le secteur dans cette transition mais aussi en instaurant des normes contraignantes de consommation des avions pour booster le renouvellement des flottes et encourager la dynamique des avionneurs et équipementiers européens. Des innovations voient le jour sur les carburants, l'optimisation des trajectoires, les moteurs etc. L'incorporation du carburant durable devra aller plus vite. De même, il est nécessaire de mettre en place, dès maintenant, des actions contre les pollutions dans les traînées de condensation. Enfin, il y a un volet déchets non négligeable à traiter.

Une aviation écoresponsable passera également par la fin des publicités qui font la promotion de la mobilité non soutenable. Il n'est pas normal qu'un vol pour aller à Naples coûte 10 € quand son pendant en train coûte à minima 60 euros. L'avion n'est pas assez cher au regard de son impact, c'est pourquoi nous réhauserons la TVA, mettrons fin aux différentes subventions directes et indirectes au secteur et nous mettrons en place une tarification carbone.

En parallèle, nous renforcerons la réglementation relative à l'incorporation de biocarburant et d'électrocarburants (qui ne prévoit leur incorporation qu'à des niveaux respectifs de 5% et 0,7% à horizon 2030). Les biocarburants de seconde génération, dont les ressources disponibles ne seront pas

en mesure de répondre à tous les usages, seront priorités vers l'aérien compte tenu de l'absence d'alternative à la décarbonation de ce secteur, contrairement aux autres modes de transport.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

➤ **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse : La logistique est à la fois nécessaire pour acheminer les marchandises en villes et en même temps mal aimée car à la source de nuisances diverses : bruit, encombrement, augmentation du risque de mortalité sur les routes.

La chaîne logistique articule la gestion des stocks (entrepôts) et des flux (transports), à différents échelons géographiques. Depuis l'international avec le transport ferroviaire, maritime et aérien et les grands entrepôts jusqu'au très local avec les vélos-cargos et micro-hubs urbains, en passant par le régional et l'interrégional avec l'ensemble des modes terrestres et les entrepôts de taille moyenne.

Ce domaine est au carrefour de nombreux paramètres qui dépendent de plusieurs échelons et ministères. L'interministériel et la transversalité sont de mise pour porter une vision et mobiliser des outils administratifs variés : économie et industries, attractivité fiscale et réglementaire, transports, urbanisme, environnement et aménagement des territoires, emplois, douane... C'est pourquoi, le portage politique national du CILOG sera réalisé par la Première ministre, qu'elle réunira une fois par an.

Ce portage devra trouver une déclinaison à l'échelon national avec les parlementaires et régional à travers l'intégration du sujet transports et logistique dans les schémas économiques (SRDEII) pour le service aux chargeurs, dans leurs schémas d'aménagement (SRADDET) pour le foncier et dans les actions de formation professionnelle.

Nous devons rationaliser les implantations d'entrepôts. Si la question peut parfois se poser sur l'opportunité d'avoir un entrepôt un peu excentré au lieu d'un nombre d'entrepôts éparpillés plus petits, de manière générale, nous avons trop d'entrepôts. Nous stopperons la construction de nouveaux entrepôts logistiques qui artificialisent de grandes surfaces de terres agricoles. Nous pouvons trouver de l'espace dans les hinterland des ports sur nos façades maritimes et nos ports fluviaux, de même que dans les gares qui recèlent des espaces sous exploités. Le maillage nous l'avons. Et des groupes ayant des espaces peuvent les mettre à disposition comme le fait la RATP.

Le maître mot que nous intégrons, c'est la mutualisation des entrepôts et l'utilisation de lieux structurés à cet effet. Cela aura le double effet positif d'une plus grande massification des flux (fleuve, rail, taux de remplissage des camions) et de concentrer les efforts.

Et puis nous devons innover. Je m'étonne qu'aucune réflexion ne s'engage sur l'acheminement pour le e-commerce ou pour d'autres marchandises du dernier kilomètre par des trains de messagerie par exemple. Même chose sur les trains mixtes.

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner de la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

➤ **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre en œuvre avec les régions et collectivités pour améliorer la compétitivité des offres ferroviaires et fluviales et donner une meilleure visibilité aux acteurs économiques ?**

Réponse : Dans un monde de plus en plus contesté, les ports sont des lieux stratégiques. Surtout en ce moment les ports européens, notamment français, doivent s'affirmer comme des moteurs de la transition énergétique. Si nos trafics demeurent depuis longtemps inférieurs aux ports chinois ou à d'autres ports européens, nous devons porter l'ambition de regagner de la valeur ajoutée par tonne manutentionnée grâce à des industries fortes de dernière génération dans des ZIP reconfigurées. Ils produiront massivement des énergies vertes grâce à des parcs éoliens, des catalyseurs pour l'hydrogène et d'autres énergies. Plusieurs armateurs travaillent en ce moment sur leur transition. Nous pouvons avoir un avantage compétitif non négligeable. Les zones portuaires intégreront des zones recyclages à destination des filières du bâtiment et travaux publics pour rentrer dans de nouveaux processus de fabrication. La relocalisation d'une partie de la production permettra de renforcer nos ports. Des réflexions poussées devront être menées avec les collectivités territoriales sur ces sujets.

Actuellement, la principale préoccupation des entreprises c'est la ponctualité : que la marchandise commandée arrive bien à l'heure demandée. Pour améliorer la compétitivité de nos ports maritimes, la solution se situe dans l'amélioration de l'intermodalité Rail et fleuve par la modernisation du réseau. Sinon nous n'arriverons jamais à refaire transiter en France ce qui aujourd'hui est déchargé dans les ports de Rotterdam, Anvers ou Hambourg. Il est d'ailleurs reconnu que la performance des acheminements terrestres (massifiés) détermine la performance des ports.

L'objectif de doublement à minima de la part modale du fer à l'échelle nationale (soit 18%) doit se traduire par un objectif également à minima du double (36%) au niveau des ports, et ce en sus du fluvial à développer également. Les GPM français disposent des atouts leur permettant d'atteindre ces objectifs, pour peu qu'ils coordonnent, accompagnent et contrôlent leur mise en œuvre par l'ensemble des acteurs concernés (manutentionnaires, opérateurs, commissionnaires ...).

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

- **Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?**

Réponse : La massification correspond à un plus grand recours au transport ferré, fluvial et combiné. Les principaux segments de pertinence de ces modes sont les flux réguliers, volumineux et pondéreux sur lesquels une grande partie de l'effort doit porter. Les principaux leviers sont la disponibilité et la fiabilité des sillons ferroviaires, ainsi que la bonne localisation des plateformes intermodales. Les mesures annoncées en 2021 dans la stratégie de développement du fret ferroviaire vont dans le bon sens et doivent désormais être effectivement mises en œuvre.

Localement, des mutualisations entre chargeurs ou organisateurs de transport permettent, en massifiant les volumes, de faciliter les modes alternatifs à la route. Ces initiatives doivent être encouragées.

Les grands opérateurs de transport savent déployer leurs offres ferroviaires entre les grandes plateformes à l'échelle européenne, pour peu que le gestionnaire de réseau leur propose des sillons fiables et performants, y compris au passage des frontières et y compris en cas de travaux (itinéraires alternatifs, ...). La démarche RTE-T mise en œuvre sur les grands itinéraires européens (guichet unique, suivi ...) doit trouver son prolongement à l'échelle nationale. Les investissements nécessaires au désengorgement des principaux nœuds ferroviaires doivent être engagés sans tarder. Les 7 milliards par an entrent dans cet objectif.

Parallèlement, il convient d'accompagner techniquement et financièrement le développement des opérateurs ferroviaires de proximité ou, mieux, des services publics de fret ferroviaire à l'échelle de chaque territoire, de manière à massifier les flux au niveau des grandes plateformes multimodales et autres gares de triage. Les enjeux techniques sont aujourd'hui maîtrisés, les études souvent réalisées et les enjeux financiers, tant en investissement (matériel roulant, quais de chargement) qu'en exploitation bien faibles en regard des gains économiques, sociaux et environnementaux pour la collectivité (et la planète).

A nous de nous y mettre. Une discussion devra avoir lieu avec SNCF réseau pour accélérer les travaux.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

➤ Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?

Réponse : J'ai pu vous apporter des éléments de réponses par mes précédentes réponses notamment sur le sujet du développement de PL électrique et biogaz. La transition énergétique du transport routier passe surtout, à court terme, par le biogaz, pour les longues distances, par l'électrique pour la desserte de proximité. Le développement à grande échelle des agrocarburants (à base d'huile de colza et autres) est à exclure du fait du conflit d'usage des terres agricoles et des modes de cultures particulièrement polluants.

Nous mettrons fin à toutes les niches fiscales défavorables pour le climat, mais l'intégralité des économies dégagées sera réutilisée dans un premier temps pour accompagner le secteurs dans sa transition.

Les métiers du secteur des transports pourtant essentiel comme nous avons pu le voir lors de COVID, pâtissent d'une image dégradée. L'Etat soutiendra les campagnes de communication afin de valoriser les métiers.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

➤ Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?

Réponse : Le fameux dernier kilomètre de notre chaîne logistique qui dans les faits n'est pas vraiment un dernier kilomètre.

Nous avons des modèles à suivre comme à Strasbourg ou Grenoble. Les marchandises sont acheminées par voie fluviale pour Strasbourg par exemple, puis distribuées via la cyclologistique qui sur le chemin du retour emporte les déchets des commerces pour réalimenter le bateau. Celui-ci finit par décharger l'ensemble au point de collecte

Notre modèle, c'est celui-là. Massification puis pour le dernier kilomètre passer par la cyclologistique mais cela demande des pistes sécurisées, la piétonisation des hypercentres, soutenir les entreprises qui s'implantent et de trouver du foncier qui coûte cher en ville ou à l'entrée des villes pour le stockage temporaire et déchargement afin de réaliser la distribution.

De manière générale, le système souffre d'un manque d'optimisation des tournées et du remplissage des camions quand le dernier kilomètre ne peut pas se faire avec d'autres alternatives.

Les collectivités et AOM doivent prendre à bras le corps le sujet. Le CEREMA, Logistic Low Carbon et l'ADEME accompagnent les collectivités dans la mise en oeuvre des solutions performantes (programme InTerLUD), à l'image d'Urban Logistic Solutions (ULS) à Strasbourg, qui associe le fluvial aux vélo-cargos pour desservir le centre-ville. Le soutien technique et financier de l'Etat et des

collectivités doit permettre le lancement de tels services, et la mobilisation du foncier urbain nécessaire (espaces logistiques urbains ...). Donc le programme sera pérennisé et conforté.

Mais pour que les collectivités et AOM s'engagent, je leur demanderai d'étudier la mise en place d'une plateforme de commande pour les livraisons afin de mutualiser et d'optimiser les flux et organiser des tournées de distribution de nos commerçants et acteurs économiques locaux. Il faut absolument que l'ensemble des acteurs locaux se mettent autour de la table pour trouver les meilleures solutions selon les contraintes et spécificités du territoire et des marchandises transportées. Ce n'est évidemment pas la même chose de transporter des marchandises périssables, des médicaments, des produits secs etc., sans oublier le e-commerce qui a pris un essor très important depuis le confinement.

Les plateformes comme Delivroo, Uber Eats etc. devront être régulées et payer le coût des externalités qu'elles engendrent.

Les pouvoirs publics doivent également jouer leur rôle en insérant des clauses incitatives pour une logistique décarbonée dans les appels d'offres des marchés publics.

Beaucoup d'usages sont à revisiter. Le service public de fret ferroviaire peut y contribuer, comme aussi la mise en circulation de cargo-trams. Le développement des vélos-cargos constitue sans doute une des plus importantes mutations des mobilités urbaines actuellement à l'œuvre.

Même si les modes massifiés réussissent à doubler leur part modale, le transport routier de marchandises restera le mode dominant. Or il est aujourd'hui à plus de 95% alimenté en diesel fossile.

L'évolution des motorisations et carburants des poids-lourds et VUL est la principale source de décarbonation de la mobilité des marchandises, à horizon 2050.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

➤ **Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?**

➤ La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?

Réponse : Oui absolument ! J'ai pu esquisser quelques pistes dans mes premières réponses pour atteindre cet objectif de triplement du fret fluvial d'ici 2030. Les acteurs économiques attendent une offre logistique intégrée. L'État doit accompagner les acteurs de la logistique ferroviaire et fluviale à construire des solutions « clients », assurant une qualité de service élevée (fiabilité, agilité) et à coûts maîtrisés, notamment par une meilleure disponibilité et qualité des sillons. La mutualisation des coûts de manutention entre les trois modes de transport (route, fluvial et fer) doit être appliquée à Haropa et Marseille-Fos.

Il est primordial de préserver les actuels "bords à quai" et d'en réhabiliter d'autres, en interface entre le fleuve et les plates-formes de stockage/distribution (dont pondéreux, déchets ...).

Comme pour les camions, le biogaz constitue, à moyen terme, le meilleur carburant de transition. Les petites séries que représentent les bateaux nécessitent une aide d'Etat pour leur mutation énergétique.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd'hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l'essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d'infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d'aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l'organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d'objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l'État sont responsables d'une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l'usager, qu'il soit une personne ou un acteur économique.

➤ **La coordination entre l'État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?**

Réponse :

Comme nous avons pu nous inspirer des écologistes autrichiens pour proposer notre ticket climat, appuyons-nous sur une coordination des transports sur le modèle Suisse (avec un cadencement de l'ensemble des transports publics ferroviaires et routiers) ainsi qu'une planification nationale des investissements nécessaire pour réaliser le report modal de la voiture individuelle au transport collectif que les écologistes appellent de leur vœux.

Derrière, l'objectif est simple : se donner l'ambition d'avoir au minimum 1 train par heure et par sens dans chaque gare avec des horaires réguliers et cadencés, à l'heure, à la demi-heure ou au 1/4 d'heure pour les zones avec du trafic et sur des plages étendues, c'est à dire tôt le matin et tard le soir (5h30-00h30) pour le travail et les loisirs.

De ce fait, l'Etat devra organiser une concertation avec les régions et les EPCI AOM pour la mise en place de ce "grand cadencement à la Suisse" et devra chaque année s'assurer de la parfaite coordination des horaires des trains nationaux avec les trains régionaux, et des cars régionaux et TCU avec les trains nationaux et régionaux.

Dans le même esprit, s'il peut exister des tarifications régionales du transport collectif, l'Etat doit mettre en place un système simple et lisible de tarification au niveau national, accessible sur une plateforme unique avec des correspondances garanties. Dans ce cadre, la mise en place du règlement européen sur les droits des voyageurs doit être accéléré en France.

D'ailleurs, nous pourrions nous appuyer sur le compte mobilité qui s'appuie sur le MaaS pour avoir une billettique unifiée donc un outil simple et complet pour trouver son itinéraire et son billet.

Tant la régionalisation des transports que l'émergence de nouveaux opérateurs doivent être transparentes pour l'utilisateur, comme en Suisse : il doit devenir possible de passer, en toute simplicité (et fiabilité) d'un transport à un autre avec le même billet.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d'AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs, et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l'essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l'assemblée délibérante et l'exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d'un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

➤ Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?

Réponse : La proposition de Philippe Duron relève du bon sens et constitue, sans doute, la bonne solution sur les territoires volontaires animés de la même envie de développer les mobilités alternatives à la voiture individuelle en autosolisme. Force est de constater qu'il existe, au sein de certains territoires, d'importantes divergences dans la vision des mobilités de demain. Pour un maire volontaire, déléguer sa compétence à une intercommunalité qui l'est beaucoup moins n'est pas chose aisée.

De même qu'il existe des commissions locales d'évaluation des charges transférées, nous devons ouvrir la possibilité de la création de commissions locales d'arbitrage des composantes de la politique de mobilité, auxquelles participeraient les autres "parties prenantes" des plans de mobilité (ex PDU) : société civile, représentants de l'Etat, acteurs économiques. Cela aurait du sens au regard d'un besoin de coordination fort sur les politiques logistiques par exemple.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre, elle joue un rôle significatif

dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

➤ Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?

Réponse : L'ART a su monter en compétences aussi rapidement qu'elle a vu son champ d'action s'élargir. La nomination du successeur de Bernard Roman devra s'inscrire dans le même principe d'indépendance de vue vis-à-vis tant du pouvoir en place que des différents opérateurs et gestionnaires de réseaux.



**FORMULAIRE
DE RÉPONSE
DU QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de :

Marine Le Pen

Parti/Mouvement :

Le Rassemblement national

Réponse reçue le :

21 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de **Marine Le Pen**

Table des matières

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique.....	8
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	8
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS.....	11
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	11
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	12
2.3. Aérien	14
3. FRET ET LOGISTIQUE	15
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	15
3.2. Quelle politique portuaire ?.....	15
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	16
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?.....	16
3.5. Logistique urbaine	17
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	17
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE.....	19
4.1. Coordination État-régions.....	19
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?.....	19
4.3. Régulation des marchés de transport.....	20

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

- **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?**

Réponse : Dans le cadre de son rôle de Stratège, l'Etat devra tout d'abord établir ou achever les diagnostics afin d'être en mesure de définir pour chaque mode de transport les actions les plus efficaces à mener en matière de décarbonation. Cette étape devra ensuite être suivie d'une feuille de route fixant les objectifs prioritaires par mode de transport en précisant les différents niveaux de gouvernances (Etat, collectivités territoriales, ...), les nécessaires partenariats à établir avec les acteurs industriels et les fournisseurs d'énergie, ainsi que les leviers à actionner pour dynamiser ce processus de décarbonation (réorganisation des outils fiscaux, redéploiement des aides publiques,...)

Il faut utiliser tout l'éventail des technologies, hybrides, biocarburants, batteries et hydrogène.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

- **Quelle seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?**

Réponse : En complément de la réponse précédente, il me paraît fondamental de préciser que l'Etat devra en tout premier lieu repenser ses politiques d'aménagement du territoire afin de concilier notre volonté de réindustrialiser le pays tout en nous inscrivant dans les objectifs de décarbonation.

Afin d'y parvenir, nous déterminerons les sites industriels où il nous sera possible de favoriser un minimum de concentration afin d'autoriser une massification des flux de manière à favoriser le transport ferroviaire et le fluvial.

Dans les zones où cette concentration n'est pas possible ou même pas souhaitable, nous structurerons le mode routier tout en cherchant à mettre en valeur les interfaces entre les différents modes.

Nous chercherons également à décliner ces principes dans le domaine des transports de voyageurs.

Concernant le développement des véhicules neutres en carbone, nous inscrirons notre action en prenant en compte les contraintes liées au redéploiement des outils de production et de distribution des énergies utilisés en substitution des énergies fossiles. Prenons l'exemple de l'industrie automobile qui met beaucoup moins de temps à se réorienter vers la motorisation électrique qu'il n'en faut aux gestionnaires des réseaux d'électricité pour réadapter les lignes de transport et de distribution. La voiture électrique peut paraître propre, mais en l'état actuel, elle ne l'est pas à cause de la question des batteries, qui demande l'extraction de métaux dans des quantités non-durables. Je pense que la filière hydrogène, dont j'ai été la première femme politique française à soutenir cette filière dès les années 2000, est plus pertinente à terme que les batteries électriques au lithium, qui mettent la France dans une nouvelle dépendance en matières premières si nous n'investissons pas dans des technologies alternatives grâce à des percées scientifiques. De plus, les véhicules hybrides ont une place dans un avenir décarboné. Ils permettent de réduire les émissions et la consommation de carburant en minimisant les problèmes liés à la batterie. Nous devons aussi miser sur les biocarburants en développant la chimie verte. Quant aux collectivités territoriales, il leur faudra du temps et de l'argent pour assurer la mise en œuvre d'un nombre suffisant de bornes de recharge. N'oublions pas les particuliers qui vont avoir du mal à suivre l'augmentation du coût de l'énergie électrique qui va immanquablement découler de l'augmentation de la demande, sans compter les impacts des événements internationaux que nous subissons actuellement. Il faut donc retrouver notre souveraineté énergétique grâce à un grand programme de centrales nucléaires capables de nous assurer la sortie des énergies fossiles.

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?
- Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?
- Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?
- Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?

- Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?
- Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?

Réponse : En matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures, il nous faudra d'abord consentir à un effort de rattrapage sur l'entretien des infrastructures routières existantes. Parallèlement à la reprise par l'Etat du réseau autoroutier concédé, nous souhaitons augmenter le nombre d'échangeur autoroutier afin d'assurer une meilleure irrigation des territoires traversés et d'éviter de polariser les activités économiques autour d'un nombre d'échangeur actuellement trop restreint. Cette mesure permettrait en outre une plus grande utilisation du réseau autoroutier et donc de compenser la baisse des péages par l'augmentation du nombre d'utilisateur.

Pour le rail, nous accélérerons la remise à niveau des infrastructures existantes non pas uniquement pour assurer le simple maintien des performances actuelles, mais aussi pour tirer parti des avancées technologiques aujourd'hui permises par la technique ferroviaire (voie, signalisation, commande centralisée, ...) préalable indispensable à la restauration de la compétitivité du mode ferroviaire.

Pour la voie d'eau, il ne faut pas se contenter du projet Seine-Nord pour lequel de nombreuses questions restent encore sans réponses tant que nous n'aurons pas assuré l'aménagement industriel des territoires traversés dans les Hauts de France. Il faut également lancer une véritable réflexion sur le devenir du réseau Freycinet.

Dans le cadre de la conversion énergétique et sachant que le report modal se fait plus facilement dans sens rail-route que dans le sens route-rail, il faut prioritairement engager les projets ferroviaires les plus urgents en liaison avec la nécessité d'améliorer la desserte de nos ports. Pour l'ensemble de nos infrastructures nous avons pris l'habitude de nous focaliser sur les liaisons Nord-Sud, mais l'évolution de la réalité géopolitique doit nous conduire à accélérer le développement des corridors Est-Ouest.

Priorité doit néanmoins toujours être donnée à l'amélioration des réseaux existants, bien plus urgent moins cher à mettre à niveau.

Parmi les projets en cours de préparation qui nous paraissent prioritaires, figure le barreau Picardie-Roissy permettant à peu de frais de connecter le nord du bassin parisien à la plateforme de Roissy et à l'ensemble du réseau LGV. Le projet avance enfin mais il faut veiller à l'accélérer.

En revanche, nous sommes plus que réservé quant au projet Lyon – Turin compte-tenu des montants à engager et des alternatives possibles à moindre coût.

Concernant les solutions financières pour réaliser les grands projets, nous déploierons un fond souverain qui permettra d'orienter l'épargne des français qui le souhaitent vers le financement des infrastructures de long terme.

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**

- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportun d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse : Nous ne sommes pas opposés à l'application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, mais il faut se tourner vers les vrais responsables, à savoir les multinationales et non les consommateurs qui ne font qu'utiliser les technologies à leur disposition.

Plus de 50% des émissions de GES sont liées aux importations et au mondialisme, non pas aux citoyens français qui sont innocents des choix qui leur ont été imposés.

Je ne suis pas favorable aux politiques de sanction. Ce que je propose c'est de l'écologie de proximité pour que tous les Français puissent se nourrir de produits locaux et sains, les normes sanitaires et environnementales françaises étant plus strictes.

Les dispositifs des ZFE et de péage urbain sont une honte et une injustice sociale indigne de la France. J'y mettrai fin dès mon arrivée au pouvoir. Jusqu'à quand allons-nous chasser et culpabiliser les classes populaires ? Je préfère accompagner les Français vers une transition écologique en leur offrant des solutions technologiques abordables dans la durée.

Fixer une part si importante du budget sur la TICPE a été une lâcheté cynique et injuste. Il faut donc d'urgence repenser notre fiscalité mais surtout réduire les dépenses et réindustrialiser la France pour disposer des ressources nécessaires, politique bien plus saine que la multiplication des taxes.

1.2.2.2. Financement privé

- **Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?**

Réponse : Nous n'écarterons pas par principe le recours à des modes de financement privés des infrastructures sous réserve d'être compatible avec les objectifs que nous aurons fixés dans le cadre de la promotion d'un État stratège et surtout, que ce financement ne coûte pas plus cher aux contribuables consommateurs.

Nous mettrons aussi, et surtout, en place un fond souverain déjà évoqué.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

➤ **Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ?** (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).

Réponse : La privatisation a été une opération perdante pour le pouvoir d'achat des Français, les intérêts de l'Etat et l'aménagement du territoire

En 2019, hausse moyenne de 1.8% ; en 2020, +0.85%. Dès 2009, la Cour des Comptes estime que le prix de cession a été sous-estimé de 10 milliards d'euros.

Entre 2007 et 2017, les concessionnaires se sont attribué 27 milliards de dividendes (30 milliards estimés jusqu'en 2020)

En 2014, l'Autorité de la Concurrence a établi que le taux de rentabilité moyen était de 20 à 24% selon les sociétés.

En 2019, la Cour des Comptes a critiqué la renégociation secrète des contrats par Ségolène Royal, estimant que le prolongement des concessions rapporterait 15 milliards d'euros de recettes supplémentaires pour seulement 3,2 milliards d'euros de travaux.

La renationalisation permettra à la fois de rendre aux Français un bien qu'ils ont financé mais aussi à améliorer leur pouvoir d'achat.

Attendre la fin des concessions privatisées, au-delà de 2032, revient au statu quo.

Le rachat par l'Etat de ces sociétés aura un coût final d'environ 5 milliards d'euros, une estimation on ne peut plus raisonnable :

- Les flux de trésorerie constatés des SCA permettent d'estimer leur valorisation entre 40 et 50 milliards d'euros.

- L'endettement des SCA est d'environ 35 milliards d'euros.

- Aussi, le rachat par l'Etat entraînerait le versement de 0 à 10 milliards d'euros selon les hypothèses retenues.

Compte tenu de la rentabilité importante des SCA, le rachat par l'Etat garantira un dividende moyen de 3 €Mds par an, que l'on peut utiliser comme suit selon les arbitrages.

- A minima geler/stabiliser les tarifs autoroutiers, mais aussi capacité à baisser de 10 à 15% les tarifs des péages, ce qui baisserait le dividende de 1.5 milliard d'euros.

- Avec cette hypothèse, il resterait encore 1.5 milliard d'euros pour abonder le budget de l'Etat.

- Avec cette ressource, il serait possible d'investir dans l'aménagement du territoire, en particulier des sorties secondaires d'autoroute pour irriguer le territoire.

La reprise en main des autoroutes et des péages permettra la mise en place d'une taxation pour les camions étrangers via leur immatriculation.

Cette nationalisation n'aura aucun impact sur les salariés des entreprises concernées car les SCA continueront à employer les mêmes salariés et les entreprises de BTP qui exploitent aujourd'hui les SCA pourront être candidates pour réaliser des grands travaux (infrastructures, prisons, relocalisation industrielle) et développer leur cœur d'activité.

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

- **Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?**

Réponse : Il s'agit bien sûr d'un bien de première nécessité.

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

- **Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?**

Réponse : Afin de pouvoir soutenir les AOM, il nous faudra préalablement redonner de l'autonomie fiscale aux collectivités territoriales compétentes en matière de transport. Nous le ferons dans le cadre de la réforme globale de la fiscalité en veillant à garantir à ces collectivités un minimum de recette dynamique. Les nouveaux besoins et pratiques de déplacement seront intégrés en favorisant la mise en œuvre d'interfaces intermodales de qualité, en les favorisant dans le cadre de l'établissement ou la révision des documents d'urbanisme et en encourageant la mise en place de tarifications communes.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

- **Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos priorités concernant les dossiers transport pour la dernière partie de la présidence française du Conseil de l'Union européenne ?**

Réponse : Le marché du carbone est un échec patent, dont les dérives ont été déplorables.

Nous ne croyons pas à la contrainte mais à l'innovation, au progrès technique et un État stratège.

Nous pensons que l'Europe doit être une alliance d'Etats qui coopère sur des projets concrets, dont les modes de transport, pas une bureaucratie avec des directives technocratiques qui n'ont jamais rien réussi en 30 ans.

Avant de taxer son marché intérieur sans rien proposer comme stratégie industrielle alternative, l'Europe devrait mettre en place une vraie taxe carbone aux frontières pour bloquer la concurrence déloyale et la délocalisation de la pollution européenne au delà de ses frontières.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

➤ **À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?**

Réponse : Notre stratégie industrielle sera d'abord définie au niveau national, ce qui n'empêchera nullement de coordonner cette stratégie au niveau européen, y compris avec des pays ne faisant pas partie de l'Union européenne (la Suisse par exemple...) et de la décliner contractuellement au travers des collectivités territoriales.

Dans le cadre de notre stratégie de développement économique incluant la décarbonation des transports, nous nous concentrerons sur les actions que les entreprises attendent légitimement de la part d'un véritable Etat stratège. Parmi celles-ci figurent en toute première place la définition et la mise en œuvre d'une authentique politique d'aménagement du territoire qui devra rapidement aboutir à l'établissement d'une politique de transport correspondant aux réels besoins des citoyens et des entreprises. J'inscris au cœur de mon projet présidentiel la relocalisation. Dans un premier temps, je romprai avec le libre-échange, je soulagerai la fiscalité des PME-TPE en supprimant la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et certains impôts de production, des primes d'aménagement du territoire pour inciter les entreprises à choisir des zones périurbaines avec des traditions industrielles fortes. Concernant la politique de filières, le concept en lui-même reste à définir dans la mesure où il n'est pas perçu de la même manière par tous les acteurs, notamment par nos voisins allemands.

Dans le cadre où nous le concevons, nous tirons les leçons d'un certain nombre de réussites incontestables telles que Airbus ou le TGV, et c'est précisément la raison pour laquelle nous nous opposons notamment à la segmentation excessive du système ferroviaire menée conjointement avec une politique d'ouverture à la concurrence non-maîtrisée qui ne favorise pas la défense d'une filière dans laquelle nous étions en position de force.

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des

efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

- **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et sociales ? Comment engagerez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?**

Réponse : La réponse à cette question est déjà largement apportée dans le cadre des questions précédentes dans la mesure où la recherche est intégrée à la dimension stratégique du rôle de l'Etat, surtout lorsque l'on considère que c'est l'ensemble du secteur de la recherche qui est en perte de vitesse en France. Je soutiendrai l'innovation, la France doit atteindre enfin en 2027 les 3% de PIB consacrés à la R&D, et avoir un objectif de 4% d'ici 2030. Cette problématique est à relier à l'ensemble de nos outils de formation qui doivent être entièrement reconsidérés.

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

- **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transports (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse : L'accompagnement par l'État du secteur des transports doit d'abord consister à synthétiser les besoins, à les hiérarchiser par rapport aux objectifs d'aménagement du territoire, à déterminer les partenaires avec lesquels il faut les satisfaire (collectivités territoriales, entreprises, opérateurs de mobilité, etc.) et à valider la viabilité économique des projets avant de les lancer.

Comme dans bien d'autres domaines, l'un des moyens pour aider le secteur des transports consiste à élaguer la jungle des textes réglementaires et normatifs que l'Europe s'est plus complexifier encore d'avantage.

La modification des règles de transmission des entreprises que nous comptons faire adopter devrait également bénéficier au secteur des transports.

Les métiers du transport, et notamment routier, devront être réintroduit dans les circuits de formations initiés par l'Education nationale. J'encouragerai les jeunes à entrer dans la vie active en choisissant l'industrie en valorisant ces métiers, en donnant une prime de 200 à 300€ aux apprentis, alternants et leurs employeurs.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?**
- **Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?**

Réponse : La décarbonation, comme toutes les transitions majeures, doit être menée en suivant une stratégie permettant de coordonner les évolutions de manière et éviter les effets pervers qui pourraient entraver cet objectif.

Les capacités d'innovation des constructeurs automobiles doivent être encouragées, mais la priorité de l'action publique doit essentiellement porter sur les équipements en stations de carburants décarbonés et surtout sur l'adaptation du niveau de production de l'énergie électrique et sur les infrastructures de transport RTE ainsi que sur les réseaux de distribution que cette transition impactera fortement. Il ne faudrait pas que la forte augmentation de la demande d'électricité aboutisse à un renchérissement excessif des coûts de cette énergie, sinon la décarbonation risque de tourner court.

Nous sommes convaincus qu'il faille explorer toutes les pistes en matière d'énergie alternative. Tout miser sur la motorisation électrique serait une grave erreur stratégique.

La mise en valeur de l'ensemble des emprises routières par rapport aux nouvelles orientations sera largement tributaire de la manière avec laquelle les collectivités locales pourront répondre aux objectifs contradictoires fixés par l'État. En effet, au travers de l'instruction des documents d'urbanisme, l'État contraint les collectivités locales à densifier les espaces déjà urbanisés afin d'éviter l'étalement urbain. Cet objectif est parfaitement compréhensible mais cette densification peut très vite engendrer des problématiques de flux et de stationnement pouvant eux-mêmes rendre très complexe la mise en œuvre de liaisons douces, de parking et d'espace d'intermodalité.

Nous demanderons donc aux services de l'État de faire preuve d'un minimum de pragmatisme afin de concilier la maîtrise de l'occupation des sols avec la nécessaire gestion des besoins de déplacement devant intégrer les transitions écologiques et énergétiques ainsi que les interfaces entre les différents modes de transport.

Cette mise en valeur des emprises routières passe également par l'optimisation intermodale dans les plus grandes agglomérations, notamment par le développement des réseaux de tramways qui sont le plus souvent associés à de véritables opérations de requalifications urbaines permettant également l'émergence de liaisons douces.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

➤ **Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?**

Réponse : Dans ce domaine également, on constate que les promoteurs de l'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar ont oublié que le préalable était d'établir une stratégie se rapportant aux infrastructures et notamment aux interfaces avec les autres modes de transport. L'inter modalité ne se décrète pas, elle se construit. Pour cela, il sera nécessaire d'encourager et de faciliter le réaménagement des quartiers de gare incluant une démarche multimodale et l'un des leviers favorisant la coopération entre les différentes AOM devra la encore passer par la mise en œuvre de tarifications communes. Dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres en matière de transport, on pourrait s'inspirer de l'exemple de la Confédération helvétique.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

➤ **Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?**

Réponse : En matière d'innovation, rien ne doit être négligé, mais l'efficacité commande de définir des priorités. Nous pensons que le développement des systèmes d'aide à la conduite en est une. Par contre, nous sommes pour l'instant assez réservés quant à la technologie du véhicule totalement autonome, non seulement pour des raisons techniques et notamment celles touchant aux infrastructures, mais aussi par rapport à la relation psychologique entre les passagers et un véhicule dont le mouvement ne serait plus suffisamment maîtrisé.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de **Marine LE PEN**

République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

- **Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?**

Réponse : Les réponses précédentes laissent transparaître qu'il s'agira pour nous d'une absolue nécessité dont dépend la survie même du mode ferroviaire.

Il faudra en effet accélérer le plan de régénération des voies non pas pour simplement maintenir les performances actuelles, mais dans le but de tirer le meilleur parti de la technique ferroviaire et de restaurer la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport. L'augmentation des vitesses commerciales devra être systématiquement recherchée à chaque fois que les profils de lignes le permettront, y compris sur les lignes classées UIC 7 à 9.

L'un des préalables à l'ouverture à la concurrence devra d'ailleurs être de redéfinir les critères de classement des lignes qui ne doivent plus uniquement reposer sur la nomenclature UIC établi pour fixer les référentiels de maintenance.

L'amélioration des performances du système ferroviaire passe effectivement par la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS en vue d'une meilleure interopérabilité avec nos voisins européens. Il faut achever de moderniser la signalisation afin d'évincer les sections encore exploitées sous le régime du block manuel ou même du cantonnement téléphonique. Les lignes à voie unique devront comporter un nombre suffisant de voies d'évitement afin de permettre une plus grande souplesse d'exploitation.

Le traitement des nœuds ferroviaires devra être rapidement achevé afin d'améliorer la fluidité et la fiabilité de l'ensemble du réseau.

Il faut cesser de fermer les « petites » lignes y compris en milieu rural uniquement parce que l'opérateur historique (lui-même lâché par l'Etat qui avait la charge de l'infrastructure) ne veut plus assurer la maintenance. Une fermeture de ligne ne peut être que l'aboutissement d'une réflexion d'aménagement du territoire à laquelle les élus et les acteurs économiques doivent être associés.

Même s'il est indéniable que certaines lignes n'étaient pas viables, on ne peut que constater que toutes les fermetures opérées depuis le milieu du 20ème siècle ont abouti à la disparition de l'effet réseau indispensable au système ferroviaire qui se retrouve aujourd'hui contracté au point de ne plus disposer d'itinéraires alternatifs suffisant pour permettre une exploitation rationnelle. Cela est vrai pour le trafic voyageur, mais pour le fret, c'est encore pire.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

- **Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?**
- **Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?**

Réponse : La encore, l'équité territoriale devra être définie dans le cadre de notre politique d'aménagement du territoire et imposée à la stratégie de l'opérateur national ainsi qu'à l'ensemble des opérateurs présents ou entrant par le biais de cahiers des charges précis que les régions pourront compléter et amender dans le respect des objectifs nationaux.

Concernant les petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions, l'Etat proposera à ces dernières une négociation dans le cadre des contrats de plan et déterminera au cas par cas la solution à adopter en fonction des résultats de la négociation.

Nous soutenons la relance des trains de nuits, mais compte-tenu qu'il s'agit d'un marché de niche, cette relance ne pourra être effective qu'à la condition de fournir des prestations qualitativement réévaluées par rapport à l'offre traditionnellement proposée par la SNCF. Il faut fournir un niveau de service au moins équivalent à celui offert par les ÖBB (Chemins de fer autrichiens) dont le réseau de trains de nuits ne cesse de s'étendre, avec notamment la création d'une liaison trihebdomadaire entre Paris-Est et Vienne.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd'hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l'industrie, les aviateurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

➤ **Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?**

Réponse : La décarbonation du secteur aérien est avant tout tributaire de l'effort de recherche fourni par la filière correspondante avec les aides des pouvoirs publics qui pourraient également utiliser le levier de la fiscalité. Je suivrai une stratégie similaire à celle de l'industrie automobile : biocarburants, hydrogène, et dans une certaine mesure l'électrification.

Oui, nous sommes favorables à la limitation des liaisons aériennes intérieures à la condition que les solutions alternatives, notamment les liaisons TGV, soient fiables et réellement compétitives.

De plus, elle ne peut réellement être mise en œuvre que sur les relations où l'interface entre l'aérien et la grande vitesse ferroviaire est correctement assurée.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

➤ **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse : Le principal problème de l'organisation de la logistique est aujourd'hui de s'articuler essentiellement autour du mode routier ce qui de notre point de vue pénalise considérablement le report modal vers le ferroviaire et le fluvial.

Les collectivités locales ont souvent beaucoup de mal à appréhender les problématiques touchant à la logistique et ont de grandes difficultés à anticiper les besoins au moment de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme. Dans ce domaine, les régions, pourtant chef de file en matière d'aménagement du territoire, ont bien du mal à établir un cadre cohérent en mesure d'organiser la logistique tout en tenant compte des spécificités du territoire.

Dans le cadre du processus de réindustrialisation de notre pays, Il appartiendra à l'Etat de redéfinir les principes d'une réorganisation logistique qui soit de nature à intégrer notre volonté de relocaliser les outils de production et de favoriser les circuits courts

La logistique est une composante incontournable d'une politique d'aménagement du territoire digne de ce nom et sera forcément incluse dans la réflexion portée par un ministre de l'Aménagement du territoire, des transports et du logement.

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

➤ **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre en œuvre avec les régions et collectivités pour améliorer la compétitivité des offres ferroviaires et fluviales et donner une meilleure visibilité aux acteurs économiques ?**

Réponse : Nos ports bénéficient globalement de bonnes infrastructures mais connaissent de grandes difficultés à assurer leurs débouchés. Il faut donc prioriser les mesures se rapportant à la connexion des

infrastructures portuaires à l'ensemble de notre système de transport, et particulièrement sur les infrastructures ferroviaires et fluviales.

Il sera nécessaire de tendre vers une simplification des référentiels d'exploitation, notamment pour le ferroviaire, afin de fluidifier significativement le transit portuaire.

Le développement des outils numériques devrait également participer à cette fluidification tout en optimisant les coûts.

Plus généralement, la prise en compte des hinterlands portuaires devra être prioritairement intégrée dans le schéma national d'aménagement du territoire que nous souhaitons initier.

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

- **Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?**

Réponse : Le développement du fret ferroviaire passe en tout premier lieu par l'affirmation d'une réelle volonté politique qui consiste à prioriser ce mode de transport dans le cadre d'une démarche qui pourrait s'inspirer de celle mise en œuvre par la Confédération helvétique.

Notre politique de réindustrialisation intégrera d'entrée cette volonté en cherchant à massifier au maximum les flux, préalable indispensable pour rendre pertinent le mode ferroviaire. Je serai la présidente de projets et rénovations ferroviaires, car je crois, au plus profond de moi, en ce transport. J'engagerai des opérations de renouvellement et des investissements.

Il faudra parallèlement consentir les efforts indispensables pour remettre ou aider à remettre à niveau les infrastructures utilisées par le fret ferroviaire, notamment les contournements des grandes agglomérations, les itinéraires dédiés ou alternatifs, ainsi que les lignes capillaires (VUTR, ITE, EP ...)

Le ferroutage devra être d'avantage promu en liaison avec les opérateurs routiers et les pays qui se sont déjà engagés dans cette démarche (Suisse, Autriche, ...)

Il faudra persévérer à favoriser le développement des opérateurs fret de proximité et inciter à mieux prendre en compte les contraintes ferroviaires lors de la création des plateformes multimodales.

Le manque de compétitivité de l'opérateur historique, les barrières à l'entrée des nouveaux entrants, les lourdeurs se rapportant à l'attribution des sillons incompatibles avec les demandes des chargeurs et non concurrentiel face à la réactivité du transport routier sont autant de frein à la compétitivité du mode ferroviaire.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?**

Réponse : En tout premier lieu nous agissons prioritairement en faveur des transporteurs français, y compris par rapport aux transporteurs des autres pays de l'Union européenne.

C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas soutenu l'éco taxe telle qu'elle avait été préconisée. Nous préférons taxer les transporteurs non immatriculés en France qui ne participent pas suffisamment aux coûts des infrastructures qu'ils utilisent sur notre territoire et qui exercent bien souvent une concurrence déloyale par rapport à nos transporteurs nationaux.

Nous renforcerons la lutte contre la concurrence déloyale, la fraude sociale et le travail illégal dans le secteur du transport routier.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

➤ **Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?**

Réponse : Une partie de la réponse a déjà été fournie dans la réponse à la question 3.1.

En complément, il faut préciser qu'en matière de logistique urbaine, les services de l'Etat pèchent au moins autant que les exécutifs régionaux quant à la définition d'une véritable stratégie logistique. Ce manque de vision laisse le bloc communal (intercommunalités comprises) bien démuni face aux enjeux logistiques, ce qui apparaît clairement lors des débats se déroulant dans le cadre des PADD fixant les orientations des plans locaux d'urbanisme.

Les nouvelles orientations de l'Etat en matière d'occupation des sols rendent de plus en plus complexes la mise en œuvre des politiques de maîtrise foncière au sein de ce même bloc communal.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

- **Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?**
- **La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?**

Réponse : Nous sommes favorable au report modal de la route vers le fluvial sachant que dans un contexte de flux tendu, le fluvial n'est peut-être pas le plus rapide, mais certainement le plus fiable en terme de ponctualité ce qui est un incontestable atout.

Tripler la part du fret fluvial ; pourquoi pas, mais là aussi un certain nombre de préalables doivent être satisfaits ; il s'agit notamment :

- Une infrastructure remise à niveau, en y incluant le réseau Freycinet
- Des interfaces (plateformes multimodales) particulièrement soignées aussi bien avec le ferroviaire qu'avec le mode routier sans oublier les ports qui peuvent fournir d'importants débouchés au fret fluvial.
- Une organisation logistique conçue dès la conception des plateformes ont fonction des flux qui devront être maîtrisés.

Il paraît utile de préciser que la conception des plateformes multimodales devra dans tous les cas prendre en compte l'impérative nécessité d'éviter les phénomènes de polarisation excessive qu'elles peuvent parfois engendrer au détriment des activités économiques implantées dans un périmètre plus large.

La maîtrise foncière autour des infrastructures fluviales doit aussi être anticipée afin de garantir l'adaptabilité de la voie d'eau à l'évolution des entreprises et aux contraintes logistiques. Les SCOT et les documents d'urbanisme doivent intégrer cette nécessité.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd'hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l'essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d'infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d'aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l'organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d'objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l'État sont responsables d'une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l'usager, qu'il soit une personne ou un acteur économique.

➤ **La coordination entre l'État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?**

Réponse : Les relations entre l'Etat et les régions sont très ambiguës et ne relèvent pas d'un simple problème de coordination. L'Etat a bien souvent confondu transfert de compétences et transfert de charges. Faute d'être capable de mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement du territoire national, l'Etat a abandonné cette prérogative aux régions qui ont souvent fait l'impasse sur la coordination inter régionale et les fusions de 2016 n'ont rien arrangé puisque les nouveaux périmètres n'ont, dans la majorité des cas, aucunement pris en compte les réalités historiques, culturelles et économiques des territoires. Quant à l'architecture des réseaux de transport, l'inadéquation était encore plus flagrante. On constate d'ailleurs que la plupart des lignes ferroviaires qui ont été récemment fermées correspondent à des liaisons inter-régionales dont plus personne ne voulait assumer la charge. Aujourd'hui, l'Etat se doit de définir clairement et précisément les infrastructures de transport relevant de l'intérêt national (et européen) et celles relevant des différentes collectivités territoriales. Ce préalable indispensable que nous assumerons devra bien évidemment être suivi du transfert des moyens correspondants. Ensuite il sera possible de concevoir de véritables contrats de plan portant aussi bien sur les compétences de l'Etat que sur celles des autres (trop nombreuses) collectivités territoriales. Nous déplorons en effet le fait qu'aujourd'hui les contrats de plan Etat-régions ne consistent uniquement qu'à ne contractualiser que sur des compétences de l'Etat.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d'AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs, et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l'essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l'assemblée délibérante et l'exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d'un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la

mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

- **Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?**

Réponse : Cette situation, qui n'est pas satisfaisante, est née de la précipitation du législateur à imposer de manière dogmatique des transferts systématiques de compétence des communes vers les intercommunalités sans tenir compte de l'imbrication des compétences et sans intégrer les particularités territoriales qui justifient que l'on puisse appliquer des solutions différentes en fonction des caractéristiques et des objectifs spécifiques à chaque territoire. Ce processus est allé à l'encontre même du principe de décentralisation. Plutôt que d'imposer des transferts systématiques de compétence, il aurait été bien plus pertinent de laisser la possibilité d'élaborer des mutualisations s'inscrivant dans l'esprit de ce qu'on a désigné comme étant des *Etablissements publics de COOPERATION Intercommunale*. Beaucoup de transfert ont abouti à complexifier considérablement l'instruction des dossiers, à multiplier les réunions, à éloigner les maires de leurs administrés qui ne cessent de demander plus de proximité et finalement à démobiliser de nombreux exécutifs municipaux. En s'apercevant seulement maintenant de l'imbrication de certaines compétences, certains voudraient aller encore plus loin dans les transferts vers les structures intercommunales dont les périmètres sont souvent loin d'être pertinent en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre, elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

- **Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?**

Réponse : Même si l'ART s'inscrit sans état d'âme dans le dogme libéral européen à la sauce Macron, il est incontestable qu'elle remplit efficacement ses fonctions dans le cadre qui lui a été fixé. Il nous appartiendra dans le cadre de la nouvelle gouvernance que nous souhaitons mettre en œuvre de fixer par voie législative les objectifs qui nous paraissent utiles de redéfinir en appui de notre politique d'aménagement du territoire intégrant elle-même nos objectifs de réindustrialisation de notre pays. L'ART devra notamment intégrer le fait que nous considérons que l'ouverture à la concurrence peut être un moyen et non une fin en soit, que le système ferroviaire doit rester un système intégré avec un opérateur pivot garant de la viabilité du système, que l'articulation entre les modes de transport ne sera pas laissé uniquement sous l'emprise des lois du marché mais aussi dictée par des considérations d'intérêt national, que les dysfonctionnements ou défaillances de certains opérateurs de transport peuvent nécessiter l'intervention de la puissance publique, même sans l'accord de l'Union européenne.



FORMULAIRE DE RÉPONSE DU QUESTIONNAIRE AUX CANDIDATS À L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE 10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de : Jean-Luc Mélenchon

Parti/Mouvement : La France insoumise

Réponse reçue le : 16 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de Jean-Luc Mélenchon

Table des matières

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	7
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	7
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	10
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	10
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	11
2.3. Aérien	12
3. FRET ET LOGISTIQUE	13
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	13
3.2. Quelle politique portuaire ?	13
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	14
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	14
3.5. Logistique urbaine	14
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	14
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	16
4.1. Coordination État-régions	16
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	16
4.3. Régulation des marchés de transport	17

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?**

Réponse : Nous considérons que la place de l'État doit être centrale. C'est l'État, en étroite coopération avec les pouvoirs locaux, les syndicats et les associations d'utilisateurs, en tant que représentant de l'intérêt général, qui doit assurer la planification et donner une vision de long-terme pour le secteur des transports au sein d'un pôle public des transports et de la mobilité. Bien que nous ne minimisons pas le rôle du secteur privé, nous pensons que, par nature, il n'est pas à même de faire primer les besoins de la population et d'opérer une décarbonation radicale des transports.

L'État doit agir directement :

- Soutenir financièrement le transport en commun en partenariat avec les collectivités locales et leurs organismes.
- Nationaliser l'ensemble des autoroutes au sein d'un seul établissement public des Autoroutes de France.
- Reprendre et entretenir par l'État les routes nationales anciennement déclassées.
- Initier un service public des bornes de recharge électrique des véhicules sur la voie publique, pour s'assurer de leur déploiement équitable sur tout le territoire français et de leur accessibilité pour toutes et tous.
- Les ports reviendront sous la propriété et la gestion de l'État.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

➤ **Quelles seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?**

Réponse : Nous prôtons la sobriété depuis longtemps. En ce sens, nous nous félicitons qu'elle soit reprise de plus en plus largement. Toutefois, cette sobriété ne doit pas s'appliquer de la même manière pour tous. Plusieurs rapports, notamment ceux d'Oxfam, rappellent que ce sont les classes les plus aisées qui polluent le plus. C'est donc pour les plus riches que la sobriété doit d'abord s'appliquer.

L'urgence climatique impose de décarboner massivement et rapidement le secteur des transports, nous mettrons en oeuvre les mesures suivantes :

- Développer sur l'ensemble du territoire les systèmes de mise à disposition de parcs de véhicules à faible émissions pour les ménages à faibles revenus.
- Favoriser, en lien avec les collectivités, le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande.
- Soutenir la recherche de solutions pour faire fonctionner le parc existant de moteurs thermiques avec des carburants à faible impact écologique (gaz de synthèse, huiles alimentaires usagées, etc.)
- Supprimer dès 2022 les connexions aériennes sans correspondances internationales lorsqu'une alternative en train existe en moins de 4h de trajet.

Pour le transport fluvial, il est très facile de retourner vers une quasi neutralité carbone sur nombre de kilomètres de voies navigables en revenant à des techniques qui ont fait leur preuve, c'est à dire le halage des bateaux depuis la berge par des tracteurs électriques d'une puissance dérisoire pour déplacer des charges lourdes à des vitesses de déplacement comparables à celles de bateaux équipés de moteurs diesel (par exemple 8KWh pour une vitesse de l'ordre de 8 ou 10 Km/h pour 300 à 500 tonnes contre 100CV diesel et 20 litres de gasoil).

Nous ferons évoluer la logistique intercontinentale, qui se fait essentiellement par du transport maritime utilisant du fuel. Très polluant et nocif pour la santé des riverains des ports. Ce type de transport devra être modernisé et hybridé.

Nous développerons le transport ferroviaire et mettrons en oeuvre un grand plan de régénération du réseau ferré existant. Nous interdirons toute fermeture de ligne et rouvrirons des milliers de kilomètres de liaisons dans la décennie à venir : à terme, toutes les préfectures et sous-préfectures de France seront desservies par le ferroviaire.

Nous adopterons un vaste plan pour le fret ferroviaire. Il reposera sur le lancement d'un grand plan pour le feroutage et le développement du transport combiné rail-route, le financement de ce service autant que nécessaire avec l'objectif de bannir la traversée du territoire français aux camions de transit en particulier entre l'Espagne et le nord de l'Europe.

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?
- Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?
- Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?
- Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?
- Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?
- Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?

Réponse : Depuis plusieurs décennies, l'Etat et par conséquent les différents gouvernements ont très peu investi sur le réseau ferroviaire. Dès notre arrivée au pouvoir, nous entamerons un grand plan de rénovation des lignes de 6 milliards par an voir plus selon les besoins. La priorité sera de rénover les lignes existantes et de ré-ouvrir celles qui ont été fermées ces dernières années. Nous reverrons les CPER en consultation avec l'ensemble des présidents de région notamment pour les investissements dans les lignes de TER et pour le retour aux trains du quotidien. Actuellement dans les différents CPER, la partie mobilité est bien moindre que dans les CPER précédents, alors que les besoins ont grandement augmenté. Nous ré-ouvrirons les négociations, en lien avec les régions, l'Etat prendra sa part pour les travaux nécessaires sur les lignes et les aménagements de gare, avec des agents présents dans les gares et des guichets ouverts dans l'ensemble des gares, pour des gares 100% accessibles à toutes et tous. Sur le plan mobilité, nous agissons auprès des régions pour qu'elles deviennent actrices, en lien avec les collectivités pour le développement des transports en commun dont les RER métropolitains et pour le développement des pistes cyclables via un grand plan vélo. Sans oublier, dans les nombreux territoires présentant de bonnes caractéristiques l'utilisation de "navettes fluviales" à l'image de ce qu'a développé la ville de Nantes. Sur de courtes et moyennes distances, la solution de petites unités électriques est une alternative aux bus traditionnels

Nous ferons un état des lieux du fret ferroviaire, nous re-développerons et agrandirons les gares de triage et nous remettrons en état de fonctionnement un terminal embranchée dit ITE par an et par département.

Pour le fluvial, les ports maritimes et le routier, nous reviendrons à l'administration des Ponts et Chaussées dont la compétence en matière de travaux et de gestion des infrastructures était exemplaire et reconnue dans le monde entier. Les critères de recrutement et les formations respecteront les statuts de ces structures. Les labos et CETE (Centre d'étude technique de l'équipement) ainsi que l'IGN et Météo France seront rassemblés dans une structure permettant de remettre à un haut niveau les échanges de compétences et d'informations entre ces services que l'on a affaibli et clairsemés dans des officines privées.

Sur l'ensemble des modes de transport : ferroviaire, fluvial, portuaire et aérien, nous mettrons fin à la mise en concurrence et à la réorganisation autour du pôle public. Ce sera le retour de l'Etat stratège dans un pôle public des transports et de la mobilité.

Nous imposerons un moratoire sur le projet du Lyon-Turin , le temps de faire un état des lieux, en particulier des impacts environnementaux et climatiques, tout en ré-étudiant la viabilité de la ligne existante.

Nous accélérerons le contournement ferroviaire de Lyon en lui débloquent dès les premiers mois les financements nécessaires. Nous élaborerons un plan complet pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) dont la construction ne doit pas se faire au détriment de la rénovation des lignes classiques parallèles.

Nous réaliserons un audit pour évaluer le champ de pertinence des LGV Bordeaux-Toulouse et frontière espagnole, leur coût et leur financement par l'État. Nous engagerons un plan spécifique de développement des transports collectifs en Outre-Mer quasi inexistant aujourd'hui sur le projet du tram-train à la Réunion.

L'Union européenne a déjà arrêté la liste des projets faisant partie du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à travers le réseau central et le réseau global. Dans la mesure où ces projets respectent les exigences environnementales et climatiques, nous encouragerons leur développement afin de favoriser le report modal et la transition écologique. .

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification

➤ Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**

➤ La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**

- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportun d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse : Face à la montée du prix de l'essence, nous proposons le blocage des prix des produits de première nécessité dont l'essence, l'électricité, le gaz et les produits alimentaires.

Nous mettrons fin aux zones à faibles émissions (ZFE) dans leur conception actuelle, dont les critères induisent des inégalités sociales et une trop grande tolérance à l'égard de certains véhicules, notamment des SUV, qualifiés à tort de non-polluants.

Aujourd'hui, la majorité des déplacements en voiture ne se voit proposer aucune alternative crédible en transport en commun, à pied ou à vélo. Il est nécessaire de diminuer le recours à la voiture individuelle, et pour cela, de réduire les distances parcourues. Or, la majorité des déplacements le sont pour des motifs contraints : aller travailler, étudier, faire ses courses.

Cela passe par l'aménagement des villes en quartiers accessibles à pied, à vélo et en transport en commun. Pour cela, nous proposons de réaliser un plan national de développement massif des transports collectifs dans les grandes agglomérations, co-financer, avec les collectivités et leurs autorités organisatrices, le développement de tous types de réseaux (métro, bus, tram ou tram-trains, transport par câble, etc.) et le renforcement de leur desserte.

Nous supprimerons l'Agence française de financement des infrastructures de transport (AFITF) pour redonner le contrôle des priorités de financement des infrastructures au Parlement. Il sera ainsi possible de modifier les équilibres financiers en faveur des infrastructures ferroviaires et fluviales. Cela permettra notamment d'augmenter les fonds nationaux dédiés à la création d'axes de circulation cyclables, notamment entre les villes et plus largement aux infrastructures cyclables.

La directive Eurovignette laisse suffisamment de marge de manœuvre aux Etats membres pour prendre le temps nécessaire à sa mise en application. Si nous sommes favorables au principe de pollueur-payeur, en particulier en fonction de la distance parcourue, nous pensons qu'avec la hausse actuelle des prix de l'essence, il faut faire preuve de prudence.

En ce qui concerne la TICPE et son évolution, il serait opportun d'engager une réflexion sur une évolution de la fiscalité des différents carburants.

1.2.2.2. Financement privé

- Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?

Réponse : Nous sommes contre les PPP qui durant ces dernières années se sont caractérisés par des coûts exorbitants, beaucoup plus important que pour des projets uniquement portés par la puissance publique et pour une qualité moins bonne.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

- Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ? (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).

Réponse : Nous re-nationaliserons l'ensemble des autoroutes au sein d'un seul établissement public des Autoroutes de France. L'Etat reprendra l'entretien des routes nationales anciennement déclassées - voir point 1.2.1.

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

- Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?

Réponse : Nous garantissons l'existence du versement mobilité. Nous le rendons obligatoire notamment pour le vélo avec la possibilité de le coupler avec les abonnements de trains. Le versement mobilité sera simplifié et adapté au télétravail ainsi que ses modalités de versement.

Se déplacer est une nécessité et un droit. Peu importe où on habite, chacun-e doit avoir accès à une offre de transport adaptée à ses besoins. Nous abaisserons donc

la TVA sur la tarification des transports en commun à 5,5% contre 10% actuellement.

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?**

Réponse : Dans le forfait mobilités sera prise en compte la question du télétravail, notamment au niveau des abonnements qui seront adaptés, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est impératif de développer les transports collectifs que se soit au niveau du cadencement ou de l'offre de transport qui doit offrir aux usagers dans leur quotidien une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Nous ferons intervenir l'État dans le financement des AOM, en particulier sur les projets d'investissement structurants pour les territoires et les inciterons à se développer sur des périmètres correspondant à des logiques de bassins de vie, pour intervenir en priorité sur les déplacements quotidiens et en particulier les déplacements domicile-travail. L'offre de transport doit être diversifiée en fonction des besoins des territoires : bus, tram, métro, mais aussi transports par câble, lignes ferroviaires urbaines (trams-trains, RER d'agglomérations), transport fluvial, plateformes de covoiturage, autopartage, services de location de vélo ou de trottinette, etc. Les territoires ruraux, de montagne ou de littoral ont des besoins et des spécificités qui justifient des approches ciblées en harmonie avec différentes logiques d'aménagement du territoire.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

➤ **Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos**

Réponse : Opposé par principe au marché carbone - un droit à polluer pour les plus riches - nous sommes d'autant moins favorables à son extension au transport routier, qui, en plus d'être écologiquement inefficace, est extrêmement injuste. Ce sont les classes populaires qui seront les plus touchées.

La plupart des propositions législatives de la Commission européenne présentées dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55" et qui sont actuellement en négociation au sein du Conseil ne répondent pas aux enjeux actuels. Ni en termes de développement du rail (aucune remise en cause de la privatisation du secteur), ni en termes de développement des transports publics ou des mobilités actives. C'est pourquoi, nous ne donnerons pas nécessairement la priorité aux dossiers négociés sous présidence française du Conseil de l'UE mais plutôt à la renationalisation de la SNCF – contraire au droit européen.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

➤ À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?

Réponse : Nous mettrons en place un protectionnisme solidaire respectueux de l'Accord de Paris, des conventions de l'Organisation internationale du travail et du droit international. Nous refuserons tout nouvel accord qui ne respecterait pas ces principes et mettrons en place des droits de douane sociaux et écologiques aux frontières européennes pour protéger notre industrie, les travailleurs et l'environnement du dumping international.

Concernant l'industrie des transports, nous devons mener une politique pour rebâtir nos fleurons comme Alstom ou les chantiers navals. Cela passera, entre autres, par la mise en place de filières françaises ou européennes pour l'approvisionnement des composants critiques pour l'industrie automobile (puces électroniques, batteries,...). Il faudra également agir pour protéger nos fleurons de toute menace de délocalisation comme sur le site Alstom de Reichshoffen qui produit des trains et des bus, vendu récemment à l'espagnol CAF. Nous sauverons ces sites, notamment en garantissant les carnets de commandes publiques, en

changeant la règle des marchés publics qui favorise actuellement l'offre la moins chère. Dans les marchés publics, nous mettrons en place des critères d'évaluation sociaux et environnementaux tels que la création et le maintien des emplois sur le territoire, la production à l'échelle territoriale, pour cesser le démenagement permanent du monde.

La France a perdu une partie de son savoir-faire en matière de construction navale et se trouve affaiblie. Il convient de relancer les chantiers de construction fluviale dans les domaines du transport de fret, de passagers et de plaisance. Nous développerons des centres de formation et des centres de recherche dans les domaines des techniques de la construction, de l'étude des matériaux et de leur mise en œuvre, dans la fabrication des équipements de navigation et de gestion des exploitations dont la France s'est laissée déposséder au profit notamment des Pays-Bas et des pays de l'Est (Pologne, Roumanie...).

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

➤ **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et sociales ? Comment engagerez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?**

Réponse : Pour la recherche, nous sortirons de la logique de financement qui se concentre exclusivement sur les appels à projet qui traduisent systématiquement la volonté de ne laisser place qu'aux gros projets financiers, qui excluent de fait les petites structures capables d'innovations modestes mais déterminantes. De même, nous supprimerons le Crédit impôt recherche (CIR) qui est inefficace comme l'ont rappelé plusieurs rapports. Nous planifions et soutiendrons la recherche dans les organismes de recherche publique pour l'ensemble des disciplines nécessaires à la réalisation de la transition écologique du secteur des transports et des mobilités. Nous privilégierons les dotations de fonctionnement pluriannuelles pour laisser le temps aux équipes de recherche d'effectuer leurs travaux et de ne plus courir après les différents appels à projet, aussi bien pour les disciplines techniques et scientifiques que pour les sciences sociales.

Pour ce qui est de l'aide à la recherche pour les entreprises privées, elle sera conditionnée et en cas d'abus, si l'argent n'a pas été investi et a servi à verser

des dividendes aux actionnaires, l'entreprise devra rendre le montant de la subvention publique.

Nous lancerons différents plans pour améliorer et reconquérir nos savoir-faire. Par exemple sur le transport fluvial, il est dans un premier temps nécessaire de développer ce mode de transport, qui représente actuellement seulement 3% du transport de marchandises, alors que la France dispose de 8500 km de réseau navigable, soit le premier réseau d'Europe. Ce mode de transport nécessite l'utilisation de péniches et bateaux spécifiques, afin de transporter de grandes quantités de marchandises. Ce mode de transport permet actuellement de diminuer d'un facteur 3 les émissions de gaz à effets de serre par rapport au transport de marchandises par camions. Par ailleurs, les performances des bateaux peuvent être considérablement améliorées à condition de bien adapter les engins de traction, afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre et de polluants de l'air du secteur.. Il y a un véritable enjeu de modernisation de la flotte fluviale. Plusieurs pistes utilisant des biocarburants ou de l'hydrogène décarboné sont en cours d'expérimentation pour remplacer les bateaux diesels actuellement utilisés.

La recherche pour accélérer la décarbonation du secteur sera planifiée, afin d'assurer une cohérence avec les autres secteurs du transport, en particulier le transport de personnes. De plus nous soutiendrons la recherche de solutions pour faire fonctionner le parc existant de moteurs thermiques avec des carburants à faible impact écologique et permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre (gaz de synthèse, huiles alimentaires usagées, etc.). Il va en de même sur l'ensemble des différents modes de transports, à chaque fois avec des critères sociaux et écologiques stricts.

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffectation liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transports (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse : voir commentaire en point 1.4.1.

Comme tout métier et tout secteur, celui des transports évolue et les salariés ont besoin de formation. Nous créerons donc une sécurité sociale professionnelle. Chaque salarié aura le droit chaque année à 36h de formation professionnelle. Cette dernière sera sortie de sa marchandisation actuelle et marquera le retour d'un service public de la formation professionnelle afin que tout le monde puisse se former tout au long de la vie avec des formations diplômantes.

Dès 2022, nous rétablirons le statut de cheminot·e pour tou·tes les agent·es de la SNCF. Nous mettrons fin à la sous-traitance et au recours au travail détaché. Nous défendrons, en concertation avec les organisations syndicales, un régime de retraite plus favorable pour les métiers pénibles. Un nouveau socle social sera imposé dans l'ensemble des professions du secteur des transports. Nous nous engagerons par ailleurs à tenir avec les représentants des salariés un véritable dialogue social. De plus, un haut niveau de garanties sociales et de bonnes conditions de travail et de rémunération éviteront le dumping social.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?
- Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?

Réponse : La proposition de la Commission européenne de développement des points de recharges va dans le bon sens. Toutefois, elle laisse complètement de côté la nécessité du report modal de la voiture vers les autres modes de transport.

Il s'agit de modifier les usages de la route pour permettre une utilisation plus sécurisée pour les mobilités actives notamment. Pour cela nous proposons un plan vélo qui comportera le co-financement entre l'Etat (30 euros par an et par habitant) et les collectivités des infrastructures cyclables et de stationnement vélo. Nous rendrons obligatoire l'aménagement et la gestion publique de stationnements vélos à proximité des gares et stations de métro, ainsi que des lieux recevant du public (services publics, établissements scolaires, bureaux, commerces, marchés) sans oublier les stationnements vélo dans toutes les constructions et rénovations d'immeubles en ville et sur les lieux de travail. Les routes départementales devront être réaménagées afin de les rendre plus sûres pour les cyclistes dès lors qu'elles dépassent un certain niveau de trafic automobile. Nous accompagnerons l'apprentissage du vélo dès l'école primaire en lien avec les associations. Nous mettrons en place une politique nationale en faveur du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE), sans effet d'aubaine et en reconstruisant une filière de fabrication de vélos en France.

Nous soutiendrons les collectivités dans l'aménagement, la construction ou l'agrandissement de parking relais à l'entrée des grandes agglomérations et/ou des gares, tout en veillant à proposer une offre de transports accessible avec un cadencement pour pouvoir rejoindre le centre ville.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

- **Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?**

Réponse : Nous abrogerons la loi Macron sur les cars. Nous mettrons fin à la concurrence déloyale entre le car et le TER sur un même trajet. Nous privilégierons les TER aux cars sur une même distance. Dans une logique de politique de transports multimodale, le car doit être en complémentarité du train. Dans le cadre du plan de développement du ferroviaire, nous proposons d'organiser avec les collectivités locales la densification du réseau public d'autocars, afin de permettre à chaque habitant·e de pouvoir rejoindre facilement et rapidement une gare ferroviaire proche de chez lui ou elle.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

- **Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?**

Réponse : C'est une fausse bonne solution, les véhicules autonomes ne sont une réponse ni aux problèmes de congestion sur les grands axes automobiles, ni aux problématiques de pollution et d'approvisionnement en matériaux. Nous encadrerons leur développement et leur implantation, notamment concernant les véhicules volants, afin d'éviter toute surenchère d'offres privées dérégulées et

non-inscrite dans une logique de développement global des mobilités sous contrôle public.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

➤ Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?

Réponse : Nous planifions un plan de rénovation des lignes ferroviaires et de son réseau de 6 milliards par an en lien avec les régions. Nous mettrons fin à l'ouverture à la concurrence en abrogeant la loi de 2018 "Pour un nouveau Pacte Ferroviaire". La SNCF sera re-nationalisée dans un monopole public et reconnu comme opérateur unique.

Nous développerons et moderniserons le ferroviaire en mettant en œuvre un grand plan de régénération du réseau ferré existant. Le TGV ne peut être le seul mode de déplacement de longue distance. Nous introduirons des trains classiques Intercités et des trains de nuit sur les relations longues distances, même desservies par le TGV, à des prix attractifs, fixes et à réservation facultative.

Nous élaborerons un plan complet pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) dont la construction ne doit pas se faire au détriment de la rénovation des lignes classiques parallèles. Nous réaliserons un audit pour évaluer le champ de pertinence des LGC Bordeaux-Toulouse et frontière espagnole, leur coût et leur financement par l'État.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

➤ Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?

➤ Accompagnez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?

Réponse : En dehors de quelques axes, le réseau ferroviaire français est aujourd'hui à l'abandon : fermetures de lignes, allongements de temps de parcours, gares peu qualitatives. Nous mettrons en œuvre un grand plan de régénération du réseau ferré existant. Nous interdirons toute fermeture de ligne et ouvrirons des milliers de kilomètres de liaisons dans la décennie à venir : à terme, toutes les préfectures et sous-préfectures de France seront desservies par le ferroviaire. L'infrastructure ferroviaire n'est utile qu'associée à une offre cadencée et robuste, suffisamment fréquente pour être attractive, sur le modèle suisse. Nous augmenterons les fréquences en concertation avec les élu-es, les syndicats et les associations d'usager-es via des comités de lignes. Le TGV ne peut être le seul mode de déplacement de longue distance. Nous introduirons des trains classiques Intercités et des trains de nuit sur les relations longues distances, mêmes desservies par le TGV, à des prix attractifs, fixes et à réservation facultative.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd'hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l'industrie, les avionneurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

➤ Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?

Réponse : Le transport aérien est fortement émetteur de différents gaz à effet de serre, CO₂, CH₄, NO_x principalement, ayant un impact important sur le réchauffement climatique. Aussi, l'aéronautique, fleuron de l'industrie et de la recherche française, va devoir faire sa transition écologique.

Un Commissariat à la Planification écologique sera créé, afin de définir la stratégie de conversion écologique de l'aéronautique et d'assurer le développement des filières industrielles nécessaires. Ainsi, les pôles de compétitivité aéronautiques passeront sous le contrôle du Commissariat à la planification écologique.

La recherche et le développement des technologies nécessaires au développement d'une aviation faiblement émettrice de gaz à effet de serre et visant une trajectoire zéro émissions à l'horizon 2050 sera planifiée par le Commissariat à la Planification écologique, qui accompagnera l'ensemble de l'écosystème aéronautique dans sa conversion écologique.

Le Commissariat à la Planification écologique proposera un plan d'investissement de la recherche et du développement académiques nécessaires à l'atteinte de ces objectifs, accompagnera les industriels pour le développement des unités de production associées. Cet accompagnement nécessitera l'engagement pour les industriels de maintenir et créer des emplois.

Nous constituerons des patrimoines territoriaux non délocalisables, en veillant à un développement équilibré des territoires.

Dès 2022, les connexions aériennes sans correspondances internationales seront supprimées, lorsqu'une alternative en train en moins de 4h de trajet existe. Nous appliquerons également une taxe kérosène sur le transport aérien.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

➤ **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse : - La globalisation des échanges et l'augmentation des interdépendances fait de la logistique un enjeu important. La crise du Covid l'a mis en lumière. Le développement de l'e-commerce a créé un immense enjeu. Pour limiter l'affluence de transports de livraison et d'opérateurs qui encombrant les axes de circulations dans les cœurs urbains, nous adopterons un vaste plan pour le fret ferroviaire qui reposera sur :

- Un plan d'investissement massif pour la filière et notamment pour la SNCF
- La réouverture de gares de triage et le retour du wagon isolé
- Le lancement d'un grand plan pour le feroutage et le développement du transport combiné rail-route et le subventionnement de ce service autant qu'il sera nécessaire avec l'objectif de bannir la traversée du territoire français aux camions de transit en particulier entre l'Espagne et le nord de l'Europe

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

➤ **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre en œuvre avec les régions et collectivités pour améliorer la compétitivité des offres ferroviaires et fluviales et donner une meilleure visibilité aux acteurs économiques ?**

Réponse : Nous proposons de relancer le fret fluvial et portuaire, notamment par :

- La renationalisation des ports comme Marseille-Fos qui ont été privatisés.
- La création de pôles portuaires dans certaines vallées comme la Seine du Havre à Paris à condition de concevoir les projets pour garantir le transfert facile et à moindre coût des marchandises entre les différents modes de transport, en rejetant tout obstacle comme au Havre entre le maritime (Le Havre 2000) et le Fluvial et obligeant des reprises camions longues, coûteuses et polluantes pour le transbordement.
- Favoriser en partenariat avec les CCI et les chambres d'agriculture des lieux d'échange multimodaux entre le fluvial et le ferroviaire au plus près des lieux de fabrication et de stockage pour limiter les transferts routiers de tonnages considérables et les navettes à cadences élevées.
- Aménager le long des canaux des lieux d'accostage et des terre-pleins accessibles dans le respect d'un schéma d'aménagement du territoire favorisant le recours au fluvial pour les céréaliers et entreprises voisines.

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

- Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?

Réponse : Pour commencer, il faut sortir du tout camion. La part modale du fret ferroviaire n'a fait que diminuer depuis sa privatisation. Nous renationaliserons le fret ferroviaire et développerons les investissements nécessaires au sein d'un grand plan pour le retour du fret ferroviaire (voir réponse 3.1). Nous remettrons en place le système du wagon isolé et nous remettrons les infrastructures nécessaires notamment les ITE (installation de terminale embranchée). Il en va de même pour le transport fluvial qui peut être une solution selon le trajet. Le transport routier doit être réservé pour effectuer les derniers kilomètres quand il n'y a pas d'autres alternatives possibles.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

➤ Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?

Réponse : Comme dit à la question précédente, il faut sortir du tout camion, le transport routier devant être réservé aux derniers kilomètres quand il n'y a pas d'autres alternatives possibles.

L'attractivité repose sur plusieurs leviers sur lesquels il faut agir rapidement, notamment le statut social. D'abord en luttant contre la précarité dans les branches professionnelles, en valorisant les évolutions de carrières pour se projeter dans un avenir durable. Egalement en portant la réflexion de la formation professionnelle dès l'école et tout au long de la carrière pour sécuriser les parcours, et bien entendu en valorisant le niveau de rémunération. Ces métiers sont très souvent non délocalisables et en prise directe avec l'économie locale et les besoins vitaux du pays.

La logistique et le transport sont au cœur des grandes problématiques actuelles. Pour mettre fin à la concurrence déloyale nous interdirons le travail détaché sur le territoire français et imposerons comme dit plus haut un protectionnisme solidaire. Pour la modernisation du transport routier, nous soutiendrons la recherche et nous accompagnerons les transporteurs tout en restant vigilant sur la conditionnalité des subventions publiques qui seront versées.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

➤ Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?

Réponse : C'est une question d'aménagement du territoire, les entrepôts doivent être installés à proximité d'une gare de triage. Pour les derniers kilomètres, ils se feront selon les besoins et la taille de la marchandise, en transport routier ou à vélo qui se développe de plus en plus.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone

interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADET et PLU principalement.

- Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?
- La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?

Réponse : Prétendre développer l'intermodalité autour du fluvial suppose en urgence stopper la dégradation des voies navigables qui se traduit par des pannes et avaries fréquentes sur toutes les voies petites ou grandes, y compris sur la Seine qui est quand même la plus utilisée mais ne connaît guère de journée sans une panne d'ouvrage mettant en fragilité la crédibilité de ce mode de transport. Nous engagerons en urgence une remise à niveau des petits canaux envasés et délaissés de leur trafic pour, dans un second temps, les faire évoluer vers une plus grande capacité (moyens tonnages) et des accès facilités à des quais de manutention au plus près des clients potentiels. (Voir réponse 3.2.)

Comme indiqué à la réponse de la question 3.2, il est indispensable de disséminer sur le territoire des quais et terre pleins de manutention proches des lieux de stockage et de production: dans cet esprit, il est logique de faire évoluer les règles d'urbanisme vers des réserves foncières permettant l'implantation de petites et moyennes industries en bord des voies d'eau. Ces équipements légers, ne nécessitent pas de coûts d'entretien et de maintenance et sont mis à disposition d'entreprises de manutention et de leur matériel selon des règles à définir localement avec les partenaires locaux (CCI, Communes..) qui en auraient la gestion et le contrôle du bon usage.

Nous engagerons une vaste réflexion sur le recours à des systèmes de propulsion ou de traction permettant de réduire drastiquement les quantités d'énergie nécessaires au déplacement des charges fluviales. Nous rappelons qu'une grosse barque transportant 20 tonnes est tractable par un enfant de 15 ans! Seul le fluvial est capable de cette performance qui ouvre le champ à des applications considérables en termes d'économie d'énergie. Il convient de l'exploiter.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd'hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l'essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d'infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d'aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l'organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d'objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l'État sont responsables d'une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l'utilisateur, qu'il soit une personne ou un acteur économique.

➤ La coordination entre l'État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?

Réponse : La coordination entre l'Etat et les régions est à améliorer. L'Etat doit jouer son rôle d'Etat stratège de la planification. L'Etat doit aussi investir et financer les infrastructures ferroviaires qui ont été laissées à l'abandon faute d'investissement, que ce soit dans le transport de voyageurs ou le fret. Comme nous l'avons dit plus haut, nous mettrons en place un grand plan de rénovation du réseau ferroviaire avec un budget d'au moins 6 milliards d'euros par an. Les rénovations des lignes seront en lien avec les différentes régions qui devront aussi prendre leur part, notamment en assurant le cadencement et le nombre de trains nécessaire. Nous imposerons aux régions la création de comités de lignes d'usagers comprenant les élus locaux, les usagers, les cheminots et la direction de la SNCF pour discuter et décider des horaires des trains et de leurs cadencements suivant les besoins des usagers.

Nous étudierons la constitution d'un pôle public du transport aérien. Aéroport de Paris (ADP) redeviendra à terme 100 % public ainsi que l'ensemble des aéroports en France qui seront gérés par un établissement public unique sur le modèle de l'AENA espagnole.

Les CPER (Contrats de Plan Etat-Région) sont actuellement établis entre le gouvernement et les présidents de région dans une totale opacité. Nous exigerons par l'existence de véritables consultations citoyennes, par la création de réunions publiques sur l'ensemble du territoire, afin que les citoyens puissent exprimer leurs besoins et projets dans le domaine des transports et des mobilités. Il en sera de même avec les élus locaux qui devront donner leur avis sur les projets qui devront être financés dans les collectivités auxquelles ils appartiennent. Actuellement, les CPER ne sont votés que dans les assemblées régionales alors que l'Etat s'engage pour plusieurs années. Nous ferons donc voter le financement des CPER à l'Assemblée Nationale.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d'AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs, et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l'essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l'assemblée délibérante et l'exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d'un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

➤ Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?

Réponse : Nous souhaitons remettre les communes au cœur de la vie démocratique et de la décision politique locale. Les lois de décentralisation mises en place ces dernières années en faveur du développement de l'intercommunalité (loi MAPTAM, loi NOTRe) ont affaibli les communes en transférant leurs pouvoirs aux EPCI, grandes intercommunalités et métropoles. Les lois MAPTAM et la loi LOM ont affaibli les pouvoirs des communes, en faveur des EPCI dont les grandes métropoles.

La répartition actuelle des compétences entre les différentes collectivités territoriales est ni lisible, ni cohérente et éloigne les citoyens de la prise de décision politique. Cette organisation des pouvoirs entretient une certaine confusion, les citoyens ne savent plus qui fait quoi.

Nous ne sommes pas favorables à ce que la voirie soit transférée ni aux EPCI, ni aux différents AOM. Nous estimons que les villes doivent garder ces compétences.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre,

elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

➤ Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?

Réponse : Étant opposé à l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, nous re-nationaliserons le transport d'usagers et de marchandises. Nous supprimerons donc l'ART, ses missions seront intégrées dans le pôle public des transports et de la mobilité.



**FORMULAIRE
DE RÉPONSE
DU QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de :

Valérie Pécresse

Parti/Mouvement :

Les Républicains

Réponse reçue le :

17 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de Valérie Pécresse

Table des matières

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	7
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	7
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	10
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	10
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	11
2.3. Aérien	12
3. FRET ET LOGISTIQUE	13
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	13
3.2. Quelle politique portuaire ?	13
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	14
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	14
3.5. Logistique urbaine	14
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	14
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	16
4.1. Coordination État-régions	16
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	16
4.3. Régulation des marchés de transport	17

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?**

Réponse :

Bien que la compétence transport ait déjà été en partie décentralisée et que je souhaite poursuivre ce mouvement, l'Etat garde bien évidemment un rôle pivot dans la dynamique de décarbonation de notre économie, et plus particulièrement de ce secteur. L'objectif de la neutralité carbone en 2050 pour respecter l'accord de Paris est incontournable et l'une des priorités de mon mandat sera de remettre la France sur la bonne trajectoire pour atteindre cette neutralité après un quinquennat qui aura surtout conduit à une politique de zig-zag sur cette question de la décarbonation. Il est notamment impératif de tenir l'ambition du nouveau Paquet Climat européen qui prévoit une réduction de nos émissions de 55% d'ici à 2030.

Les transports sont devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, le seul dont les émissions ont continué d'augmenter ces dernières décennies. Ils doivent donc être au cœur de notre politique de transition énergétique face au défi climatique auquel nous sommes confrontés. Le dernier rapport du GIEC sonne une nouvelle fois l'alarme sur l'urgence à agir rapidement et fortement à ce sujet. Or 94% des émissions des transports proviennent de l'utilisation de la route et il faut donc agir en priorité sur ce sujet en utilisant plusieurs leviers :

- Favoriser le report de l'autosolisme vers des modes plus vertueux, bien évidemment les modes ferrés, mais également les bus et cars express, le covoiturage, mais également les mobilités douces pour les déplacements qui le permettent. Il faut également favoriser ce report pour le transport de marchandises, vers le ferroviaire et le fluvial qui dispose d'un potentiel important notamment par l'axe Seine.
- Encourager une politique d'aménagement des collectivités territoriales qui limite l'étalement urbain, source de nombreux déplacements. Le développement du télétravail en entreprise permet également de mieux rationaliser les déplacements, sans tomber dans une démobilité subie à laquelle je suis opposée, car se déplacer est une liberté fondamentale pour chacun d'entre nous.
- Même en réussissant à doubler d'ici à 2030 la part modale du ferroviaire et d'autres modes aussi bien pour les transports de personnes que de marchandises, ce qui implique des investissements très importants, les mobilités routières vont rester très largement dominantes (plus de 80% actuellement). La priorité numéro un est donc la décarbonation de la route qui n'est pas un ennemi, mais au contraire un chemin qui relie, un formidable réducteur d'inégalité qui fait vivre nos territoires

et produit par ailleurs de l'emploi, avec des leaders mondiaux et beaucoup d'innovations. Outre la modernisation du réseau routier pour développer les mobilités partagées (voies réservées pour bus et covoiturage, pôles multimodaux...), il faut déployer massivement des bornes électriques rapides notamment sur les grands axes routiers et accélérer la transition vers les véhicules électriques, avec des aides ciblées pour les ménages modestes.

Ces leviers doivent être tous actionnés par l'Etat sans verticalité, en lien étroit avec les collectivités territoriales, avec des objectifs à atteindre en fonction des territoires. L'Etat doit montrer l'exemple par la gestion de son réseau routier national, des concessions autoroutières, et par sa politique d'investissements avec une feuille de route claire à fixer dès le début du mandat sur la base des recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

C'est un enjeu majeur pour le climat. Réduire drastiquement notre consommation d'énergies fossiles est également un enjeu majeur d'indépendance énergétique et donc de souveraineté : les conséquences de la guerre en Ukraine le démontrent s'il en était besoin.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

➤ **Quelle seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?**

Réponse :

Face à l'urgence climatique et à un secteur des transports qui a continué à augmenter ses émissions, contrairement à tous les autres, nous ne pouvons plus attendre pour agir et il faut clairement actionner l'ensemble de ces leviers, bien évidemment technologiques, mais également de sobriété qui n'est pas un gros mot.

Je crois en la science et en la décarbonation de nos mobilités par la technologie. Nous avons eu en 2021 un décollage sans précédent de la vente de véhicules électriques, qui représentent 10% des ventes. Nous avons des batteries de plus en plus performantes qui offrent des perspectives pour l'ensemble des moyens de transport actuels, bien qu'elles posent encore beaucoup de questions sur l'utilisation de métaux rares et leur recyclage. Je veux soutenir la filière industrielle de l'automobile dans ses investissements en R&D pour des véhicules plus propres, plus digitalisés, et pour la production de batteries, source d'emplois pérennes pour nos territoires. Nous avons également une industrie aéronautique leader mondiale qui a annoncé via Airbus vouloir lancer un premier avion hydrogène en 2035, et vise une augmentation progressive du recours à des agrocarburants durables puis à des carburants synthétiques.

Les autorités organisatrices des mobilités se sont également lancées dans des plans massifs de décarbonation de leurs flottes de matériels roulants, de même que les entreprises de fret et logistique, via le recours aux véhicules électriques, au GNV, voire à l'hydrogène pour certains. En Ile-de-France, j'ai lancé le plus grand plan de décarbonation des bus au monde. Alors qu'aucun bus électrique ne circulait fin 2015, aujourd'hui plus de 33% des bus en Ile-de-France sont des bus propres.

L'Etat doit avoir un rôle incitatif (aides en R&D, commande publique, baisse des impôts de production et politique de l'offre pour aider à la réindustrialisation, aides pour les ménages notamment modestes...), fixer un objectif ambitieux et concerté au niveau européen sur les trajectoires d'émissions, mais doit en revanche rester neutre sur le plan des technologies.

Il doit aussi avoir une action planificatrice, notamment en termes d'aménagement du territoire, en lien bien évidemment avec les collectivités qui ont la gestion des documents d'urbanisme, pour faire en sorte d'éviter des déplacements inutiles liés à la poursuite d'un étalement urbain qui va de pair avec le recours grandissant à l'autosolisme sur les dernières décennies. Il ne s'agit pas de vouloir transposer le modèle utopique de la ville du quart d'heure à tous les territoires en France, cela n'aurait pas de sens. Mais nous pouvons en revanche favoriser la construction à proximité des gares, la constitution de pôles urbains bien desservis en transports en commun, ou encore l'accompagnement de nouvelles dynamiques telles que le télétravail bien que ce dernier ne puisse concerner tous les métiers. D'une manière générale, l'objectif est de faciliter les déplacements courts pouvant se faire par des mobilités douces ou avec des solutions partagées, et de faire en sorte que les grands trajets puissent être effectués en utilisant des transports collectifs. Les régions, à travers le SDRIF et les SRADDET et leurs compétences d'AOM, ont un rôle majeur à jouer en la matière. Je m'oppose fortement à une politique malthusienne de démobilité qui n'a pas de sens et risquerait d'aggraver les fractures territoriales, alors même que beaucoup de Français ont du mal à se déplacer, jusqu'à se sentir, en quelque sorte, assignés à résidence. La liberté de se déplacer est fondamentale et doit être garantie : il nous faut proposer des solutions de transports adaptées pour tous en fonction des territoires, et œuvrer en faveur de déplacements choisis et non subis.

Il faut enfin développer massivement l'économie circulaire qui est importante également dans le secteur des transports (filière du retrofit notamment).

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- **Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?**
- **Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?**
- **Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?**
- **Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?**

➤ Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?

➤ Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?

Réponse :

Je veux tout d'abord rappeler le rôle-clé que jouent les infrastructures dans la vie du pays. Elles sont au cœur de notre vie quotidienne pour permettre, facilement et en toute sécurité, de nous transporter et de nous apporter les biens de consommation et d'équipement. Essentielles au fonctionnement de la société, elles constituent un bien commun précieux qu'il nous faut préserver et développer. Elles sont aussi le symbole d'un génie français que je veux raviver. Nous sommes une grande Nation d'inventeurs et d'ingénieurs qui ont développé des réseaux d'infrastructures, lignes ferroviaires, routes, canaux, qui ont façonné nos modes de vie et nos territoires.

Longtemps considérées comme un atout de la France, nos infrastructures sont pourtant aujourd'hui vieillissantes, victimes d'un sous-investissement coupable sur la dernière décennie et d'une considération politique tout à fait insuffisante. À titre d'exemple, selon le classement de 2019 du Forum économique mondial, la France arrive à la 18^{ème} place pour la qualité des infrastructures routières alors qu'elle était sur la plus haute marche du podium il y a 10 ans. C'est tout à fait inacceptable. La prise de conscience s'est partiellement faite pour le réseau ferroviaire qui avait été complètement délaissé, mais les efforts pour sa régénération restent insuffisants. Mais c'est l'ensemble de nos réseaux d'infrastructures qui sont touchés. Il y a urgence et nous devons agir très puissamment dès aujourd'hui si nous voulons éviter un déclassement de notre pays, voire des drames tels que celui de l'effondrement du pont de Gênes en Italie. Il y a là un enjeu considérable en termes de qualité de vie et de sécurité, bien sûr, mais aussi d'attractivité, de compétitivité et d'aménagement du territoire.

C'est aussi un enjeu majeur et un défi immense pour l'environnement. Nous devons à la fois améliorer l'insertion de ces infrastructures, favoriser la préservation de la biodiversité, traiter la question de la résilience au changement climatique, et enfin décarboner les infrastructures qui représentent une part importante des émissions de CO2, à travers notamment les émissions indirectes aujourd'hui liées à leur usage, qui pèsent pour moitié dans les émissions de carbone de la France. Le défi est immense,

Sur cette question, il faut une feuille de route claire, précise qui fixe un cap et s'engage sur des investissements dans la durée, qui permettront de concilier création d'emplois, croissance économique et transition écologique. Il faut aussi de la visibilité pour tous les acteurs, notamment les collectivités qui représentent 60% de la commande publique. Je lancerai ainsi au plus vite la négociation des volets mobilités des Contrats de Plan Etat-Région.

Si ma priorité sera pour la régénération et la modernisation des réseaux (routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires), je compte aussi trouver les financements pour lancer certains grands projets nécessaires à la dynamique de nos territoires, quitte à passer par des partenariats publics-privés pour certains (comme GPSO). Dans le cadre du développement des transports collectifs, il faut se centrer sur les projets ayant le bilan socio-économique le plus positif et le plus fort impact environnemental, sans se laisser entraîner dans des projets parfois symboliques et déconnectés des attentes des Français. Les RER métropolitains, s'ils sont conçus en lien étroit avec les Régions, peuvent typiquement apporter des solutions bénéfiques et utiles pour l'aménagement de nos territoires et l'essor de mobilités décarbonées.

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**
- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportun d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse :

Le financement est comme toujours le nerf de la guerre, d'autant plus lorsque l'on souhaite mener une politique responsable et cesser de faire des chèques en bois aux Français. Je proposerai au Parlement, dès le début de mon mandat, de voter une loi de programmation budgétaire sur les infrastructures qui donnera un cadre précis d'engagement sur les 5 ans à venir. Contrairement à ce qui s'est passé durant le quinquennat du Président sortant, je tiendrai mes engagements dans la durée.

Pour financer les investissements nécessaires à la transition écologique et orienter l'épargne des Français vers la croissance verte, nous créerons un « livret Vert », fusion du livret A et du livret développement durable (LDD). Les encours actuels de ces deux livrets atteignant aujourd'hui 470 milliards d'euros, une utilisation plus systématique de ce livret Vert pour financer les différents volets de la transition écologique (projets bas carbone, rénovation des bâtiments, infrastructures de recharge, financement de certaines infrastructures...) sera un puissant levier pour l'accélérer.

Je compte aussi me saisir du sujet des concessions autoroutières comme développé par la suite pour dégager des ressources qui pourraient être utilisées après leur échéance par exemple pour des projets en partenariat public-privé, ou par anticipation sous la forme d'emprunts. Ces crédits, qui permettraient un investissement de plus de 30 milliards d'euros s'ajouteraient aux programmes de l'AFIFT, à laquelle je maintiendrai au moins 2,8 Md€ par an de ressources. Au total, cela permettra de financer plus de 80 milliards de projets d'ici 2040, sachant que ce montant pourra être revu en fonction des conclusions du Conseil d'Orientation des

Infrastructures. C'est le montant nécessaire pour financer le scénario 3, plus ambitieux, de l'excellent rapport de Philippe Duron de 2018.

Le modèle de la Société du Grand Paris, basé sur un établissement public pouvant s'endetter et étaler ses dépenses sur plusieurs années en regard de recettes fiscales dédiées, pourrait par ailleurs être davantage développé pour financer des grands projets d'infrastructure sur l'ensemble du territoire.

Je ne souhaite en revanche pas imposer de nouvelles taxes aux entreprises ou aux ménages, dans un pays qui tient déjà la pôle position européenne à ce sujet. La loi climat et résilience donne aux régions la possibilité de mettre en œuvre une contribution de type écotaxe si elles le jugent opportun, en fonction des spécificités de leurs territoires. La question du péage urbain est délicate pour des métropoles qui mettent déjà en œuvre avec difficulté les ZFE, sachant que je privilégie pour ces dernières un calendrier plus adapté limité dans un premier temps aux flottes professionnelles, afin d'avoir un rythme soutenable et ne pas aggraver les fractures territoriales.

La question du devenir de la TICPE est en revanche fondamentale et nécessitera une réflexion au cours du mandat pour définir des solutions qui seront à mettre en œuvre sur le mandat suivant. Nous avons certes une perspective de baisse de cette TICPE à moyen-terme du fait de la transition vers les véhicules électriques, mais qui est largement occultée aujourd'hui par la flambée des prix de l'énergie.

1.2.2.2. Financement privé

➤ **Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?**

Réponse :

Les partenariats publics-privés peuvent être efficaces et utiles dans certains cas, sans constituer la solution à tous nos problèmes de financement. Concernant par exemple certains grands projets de LGV annoncés en fin de mandat par le gouvernement sans le moindre plan de financement arrêté, ils peuvent constituer une solution intéressante qui doit être étudiée.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

➤ **Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ? (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).**

Réponse :

Je souhaite ouvrir le sujet de l'avenir des concessions autoroutières dès le début de mon mandat. Non pour promettre une renationalisation irresponsable (40 milliards d'euros), mais pour anticiper la suite, comme doit le faire tout responsable politique prévoyant avec la fin des premières concessions en 2031. Nous avons la

chance d'avoir des acteurs privés leaders mondiaux qui ont construit un vrai savoir-faire reconnu dans le monde entier et sur lesquels je compte voir la puissance publique continuer à s'appuyer. Je lancerai sans tarder les concertations autour de la question des ressources liées aux futurs péages, qui pourraient servir à contribuer au financement de certains grands projets d'infrastructure nécessaires pour notre transition écologique, y compris par anticipation en empruntant dès les prochaines années sur la base de ces futurs revenus, sur le même modèle que la Société du Grand Paris.

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

➤ **Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?**

Réponse :

Le versement mobilité est un outil de financement essentiel des transports en commun en France. Il doit absolument être préservé. Il faut cependant reconnaître que les entreprises sont les premiers financeurs des transports en commun en France, via le versement mobilités et le remboursement de la moitié du forfait transports de leurs collaborateurs. Il faut les préserver et il ne faut pas augmenter le versement mobilités. Par ailleurs, il faut que les entreprises qui payent le versement mobilités aient un retour en termes de transports en commun pour leurs collaborateurs. En Ile-de-France, ce n'est pas un sujet, car une part importante des collaborateurs des entreprises utilise les transports en commun. En dehors de l'Ile-de-France, il en est de même dans des villes grandes ou moyennes. Mais parfois, des entreprises payent le versement mobilités alors que tous leurs collaborateurs utilisent la voiture. Dans ce cas, il faut que la collectivité territoriale concernée développe davantage les transports en commun, ou que le versement mobilité des entreprises mal desservies puisse être utilisé pour rembourser les salariés de leur frais de carburants. Mais je ne veux pas faire peser sur les entreprises une double charge : celle du versement mobilité et celle de l'indemnisation des salariés qui viennent en voiture. Il faut pouvoir débattre de ce sujet difficile, en visant surtout à ne pas affaiblir les autorités organisatrices des mobilités déjà fortement touchées par la crise covid. La baisse de la TVA à 5,5% toucherait gravement les finances de l'Etat, qui ont été très abîmées par le Président sortant sans garantie de report sur les transports en commun. Il faut trouver une autre solution pour des financements supplémentaires pour les transports en commun afin d'en améliorer la qualité de service, gage d'une plus grande utilisation.

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

➤ Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?

Réponse :

La crise sanitaire a gravement impacté les finances des autorités organisatrices des mobilités. Force est de constater que l'Etat n'a pas été au rendez-vous pour combler les pertes que la crise a occasionnées dans les transports en communs en France. Pour l'Ile-de-France, alors que les pertes vont être de plus de 3 milliards d'€ sur 2020-2021, l'Etat a accordé seulement 150 millions d'euros de subventions et 2 milliards d'euros d'avance remboursable, qui vont peser sur les finances à venir de l'autorité organisatrice. Il en est de même dans les autres régions françaises. Dans les autres pays, l'Etat a accordé au moins 50% de subvention, voire 97% comme aux Pays-Bas. En France, le résultat, c'est une tension très forte sur les autorités organisatrices, qui impose parfois de faire des sacrifices : par exemple, si Ile-de-France Mobilités a choisi de maintenir ses investissements, il n'en est pas de même pour d'autres collectivités. Résultat : les commandes dans les usines françaises, de bus notamment, sont en chute libre, avec le risque de sinistrer durablement des territoires d'industrie.

Pour toutes ces raisons, je m'engage à ce que l'Etat propose enfin des solutions de financement pour les autorités organisatrices de mobilités en France.

En ce qui concerne les nouveaux besoins de mobilités, les autorités organisatrices des mobilités doivent se positionner sur toutes les mobilités : en Ile-de-France, l'autorité organisatrice des mobilités a mis en place le plus grand service de location longue durée de vélos électrique au monde, ainsi que la prime pour l'achat d'un vélo électrique la plus importante en France. C'est la première autorité qui finance le covoiturage et elle se positionne aussi sur l'autopartage. Elle incite au télétravail, avec un nouvel abonnement appelé Liberté+, par lequel l'utilisateur ne finance que sa consommation réelle de transports.

L'Etat doit aider toutes les autres autorités organisatrices à adopter de telles mesures. La LOM est une boîte à outils qui permet aux autorités organisatrices de le faire, mais l'Etat n'a fourni ni mode d'emploi, ni financement.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

➤ Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos priorités concernant les dossiers transport pour la dernière partie de la présidence française du Conseil de l'Union européenne ?

Réponse :

Le secteur des transports est indéniablement l'un des enjeux de négociation majeurs à l'échelle de l'Union européenne. Dans le cadre de la fin de la présidence française du Conseil et de l'Union européenne, il est important de pouvoir avancer sur le chantier essentiel de la décarbonation des mobilités, avec la question de l'indépendance énergétique de l'Europe qui est devenue cruciale à court-terme comme le montre l'escalade

avec la Russie, l'étant également bien évidemment au titre du défi face au changement climatique. Il faut impérativement donner aux acteurs privés de la visibilité sur notre trajectoire, et des perspectives sur les technologies et leur horizon de maturité. Et cela en ayant une action de soutien concertée au niveau européen en termes de R&D, tant les montants en jeu sont énormes. Le déploiement massif de bornes électriques, la question des autoroutes électriques, le développement des véhicules autonomes, l'interopérabilité des réseaux, la constitution de plateformes de données pour ne pas dépendre des GAFAM avec une vigilance particulière sur la question de la cyber-sécurité, la mise en œuvre d'une politique d'attractivité et de renforcement de notre fret et logistique sont autant d'enjeux majeurs, non exhaustifs, qui doivent être mis à l'agenda des discussions.

Concernant le deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport, nous devons poursuivre ce chantier dans le contexte d'urgence climatique qui est le nôtre, en étant en revanche particulièrement vigilant sur notre secteur du fret routier, fortement mis à contribution au moment de la crise sanitaire, touché de surcroît par la flambée du prix de l'essence, et qui doit faire l'objet d'un accompagnement spécifique tant il est primordial pour le bon fonctionnement de notre pays.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

➤ **À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?**

Réponse :

Le secteur des transports représente 18% de notre PIB. Alors que le Président sortant a affaibli notre pays avec le triste record du plus important déficit commercial en 2021 à 85 milliards d'euros, nous avons la chance d'avoir des industries routière et ferroviaire très performantes, aussi bien en France qu'à l'export, mais aussi très liées aux décisions publiques. La France est également un des rares pays à avoir une industrie automobile de très haut niveau, même si cette dernière connaît aujourd'hui quelques turbulences, et une industrie aéronautique parmi les leaders mondiales. Le secteur des transports est donc pourvoyeur de nombreux emplois, et on ne pourra par ailleurs réindustrialiser la France ou relocaliser les activités, ce qui est une priorité dans le cadre de la baisse de notre empreinte carbone, si l'on n'a pas des transports adaptés et efficaces. La question des transports est donc au cœur de notre politique de réindustrialisation qui doit bien évidemment se faire au niveau national, mais aussi européen. Pour peser face à un marché mondial, nous avons besoin de grands champions dans l'ensemble des secteurs des transports (constructeurs, opérateurs, nouveaux acteurs dans le numérique et les plateformes...). Nous devons aussi cesser toute naïveté et protéger nos intérêts via l'adoption d'une taxe carbone aux frontières et d'obligations strictes dans notre commande publique sur la politique RSE. Nous avons aussi besoin de politiques de filières cohérentes au niveau européen qui donnent des perspectives sur les trajectoires des États, encouragent la constitution de leaders mondiaux, facilitent la culture de partage sur le niveau de maturité des technologies et les choix à encourager. Il faut également que les filières des transports se parlent entre elles tant les sujets sont de plus en plus imbriqués. On observe depuis quelques années un effacement de frontières passées, avec des

constructeurs qui se tournent de plus en plus vers les services, en lien avec les opérateurs, quels que soient les modes, et une progression fulgurante du digital susceptible de disrupter de nombreux acteurs si l'Europe n'est pas en mesure de fixer des standards de référence et de faire émerger des acteurs privés de premier plan. Face à ces enjeux, seule une réponse européenne coordonnée est susceptible de maintenir et développer en France un tissu industriel important dans ce secteur des transports.

Pour réindustrialiser le pays, il faut enfin s'attaquer au problème fondamental du niveau de fiscalité auquel les entreprises sont soumises avec notamment une nouvelle réduction des impôts de production à minima de 10 milliards d'euros.

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

➤ **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et sociales ? Comment engagerez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?**

Réponse :

Comme pour l'industrie, la réponse en matière de recherche doit se faire en partie au niveau Européen. Mais le rôle de l'Etat est essentiel. La France doit bien évidemment poursuivre ses plans d'investissement d'avenir et consacrer des moyens importants pour développer de nouvelles technologies dans l'énergie (batteries, hydrogène...), l'intelligence artificielle (véhicules autonomes, smart city...), les plateformes numériques, les nouveaux matériels roulants, la route de 5ème génération.... Elle doit le faire en lien fort avec le secteur privé, tout en prenant appui sur les organismes de recherche publics qui jouent un rôle essentiel. Depuis des décennies, nous avons sacrifié l'éducation, l'enseignement supérieur, la recherche, les investissements pour les technologies de demain. Je veux rompre avec ces politiques à courte vue qui nous mènent tout droit vers un grand déclin.

Pour financer un effort massif en faveur de la recherche sans augmenter encore notre dette déjà record, il faudra des réformes courageuses que je compte mener pour dégager les marges de manœuvre nécessaires. Nous avons la chance d'avoir encore des ingénieurs et chercheurs de talent qui nous sont enviés dans le monde entier, mais cette situation est très fragile. Outre les investissements à consacrer pour tenir notre rang, nous mettrons en place un cadre attractif autour de clusters, comme le plateau de Saclay, qui concentre grandes écoles, universités, laboratoires de recherche, grandes entreprises, et constitue même un terrain de jeu formidable pour les nouvelles mobilités avec de nombreuses expérimentations en cours telles que le projet 5G Open road. J'encouragerai la formation de ces clusters, en les rapprochant également des territoires. J'encouragerai aussi toutes expérimentations qu'il nous faut mener (train léger pour les petites lignes de desserte ferroviaire, déploiement de routes connectées pour expérimenter les véhicules autonomes, routes électriques, bornes plug and play, drones...) en ayant le courage d'assouplir nos normes et d'alléger notre bureaucratie qui peut être un frein à tous ces développements.

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transport (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse :

L'Etat doit avoir un rôle de coordinateur et d'accompagnement, mais ne doit pas se substituer aux acteurs de terrain. J'assume vouloir une nouvelle grande loi de décentralisation très ambitieuse qui permettra de supprimer les doublons et donnera du pouvoir aux collectivités au plus proche des territoires. C'est en particulier le cas pour la formation professionnelle, qui doit relever intégralement des régions et également disposer de Pôle Emploi, sachant que les métiers en tension ne sont pas forcément les mêmes partout. Au-delà de cette question très opérationnelle d'attribution de compétences, il faut aussi impulser un changement important concernant certains métiers qui ont trop longtemps été dévalorisés. Je souhaite ainsi encourager l'apprentissage : il peut mener aux métiers dans les travaux publics qui offrent des débouchés intéressants sur tout le territoire, avec des parcours de carrière ascendants. Il faut aussi impérativement résoudre la crise actuelle de recrutement de chauffeurs routiers, aussi bien dans les métiers du fret que du transport de personnes. Cela passe par une campagne de communication positive autour de ces métiers qui ont été si essentiels pour faire fonctionner notre société pendant la crise sanitaire, mais également par une revalorisation de 10% des salaires nets de moins de 2800 euros d'ici la fin de mon mandat afin que chacun puisse vivre dignement de son travail.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?**
- **Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?**

Réponse :

Ma priorité numéro 1 pour les transports sera la décarbonation de la route avec pour objectif de ne pas opposer fin du monde et fin du mois. On ne mène pas une politique des transports contre ceux qui n'ont pas d'autre alternative que de prendre leur voiture.

Responsable de 94% des émissions de GES, la route et la voiture doivent être au cœur de la décarbonation mais ne sont en aucun cas des ennemis à abattre. Mon ennemi, c'est la pollution.

J'engagerai dès le début de mon mandat un grand plan de modernisation et de verdissement des routes porté par l'Etat et les collectivités :

- Développement d'un réseau express de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage (voies supplémentaires sur les bandes d'arrêt d'urgence des grands axes routiers), avec des parcs multimodaux pour encourager les mobilités partagées
- Intégration environnementale et économie circulaire : végétalisation des axes, traitement des eaux, passages faunes, adaptation au changement climatique avec des nouveaux matériaux plus réfléchissants pour les chaussées, enrobés recyclés
- Faire des autoroutes des centres de production d'énergie verte et expérimenter leur électrification comme en Allemagne ou en Suède, anticiper l'arrivée des véhicules connectés et autonomes pour préparer les mobilités de demain, développer la route de 5ème génération (nouveaux enrobés recyclés et phoniques, signalisation dynamique...)

Pour décarboner la route, nous accélérerons évidemment en parallèle le basculement de la voiture thermique vers le véhicule faible émission (électrique en priorité, mais aussi bioGNV). On assiste à une croissance vertigineuse des ventes de véhicules électriques, qui représentent en 2021 10% des ventes, mais

principalement vers les ménages aisés et avec une incertitude persistante sur la couverture du territoire en bornes de recharge fonctionnelles et suffisamment puissantes. Où sont les 100 000 bornes publiques promises par le gouvernement pour 2021 ? On en totalise à peine plus de 50 000. Il faut changer de braquet :

- Pour les bornes : je veux un déploiement massif de bornes électriques puissantes sur les grands axes routiers, et un plan de couverture du territoire en bornes électriques piloté par les Régions dans le cadre d'un grand mouvement de décentralisation. Mon objectif est d'avoir 200 000 bornes sur l'espace public avant la fin de mon mandat. Parmi les freins à l'achat, la peur de ne pouvoir recharger facilement son véhicule reste fort : il doit être rapidement levé en s'appuyant sur des entreprises et start-up françaises de premier plan dans ce secteur. Il faut aussi poursuivre le déploiement des bornes dans les copropriétés et les futures bornes « plug and charge » qui fonctionnent sans besoin de cartes.
- Pour les ménages, je souhaite maintenir à leur niveau la prime à la conversion et le bonus écologique et revenir sur la baisse prévue par le gouvernement pour mi-2022 qui envoie un très mauvais signal. Je souhaite également axer les aides en priorité sur les ménages les plus modestes
- Je veux soutenir la filière industrielle de l'automobile dans ses investissements en R&D pour des véhicules plus propres, plus digitalisés, et pour la production de batteries sur notre territoire, mais également la filière du retrofit : elle dispose d'un important potentiel pour l'économie circulaire, mais qui souffre encore de normes d'homologation trop complexes.

Concernant les mobilités douces, je souhaite généraliser le savoir rouler à vélo à l'école et poursuivre les appels à projets nationaux pour les grands projets structurants en accompagnement des collectivités locales. L'Etat doit également pouvoir les aider pour monter ces projets.

Je suis en revanche plus réservée sur le rôle de l'Etat concernant les nouvelles mobilités telles que les trottinettes électriques. Ce sont aux collectivités, notamment aux métropoles, de réguler l'utilisation de l'espace public, concernant un sujet qui reste objectivement mineur dans le déplacement quotidien des Français.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

➤ **Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?**

Réponse :

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a permis de faciliter la mobilité d'étudiants, de jeunes actifs, de retraités modestes mais aussi d'habitants de territoires délaissés par le rail. Elle a apporté des bénéfices importants, même si cela s'est fait également au détriment de certaines lignes ferroviaires avec un modèle économique qui n'est toujours pas rentable pour de nombreux opérateurs. L'une des difficultés majeures de ce modèle réside dans des gares routières totalement inadaptées et parfois situées en périphérie des villes, qui doivent être revues et modernisées pour offrir plus de services en lien avec ces dessertes. Il faut pour cela que l'Etat et les collectivités partagent ce diagnostic et conviennent d'améliorer la qualité de ces infrastructures dans le cadre d'une réflexion plus générale sur l'intermodalité

Outre ces lignes interurbaines avec des services librement organisés, je souhaite lancer un Appel à Projets de « petits transports collectifs » en zone rurale ou périurbaine pour l'ensemble du territoire français, sur le

modèle des Transports à la Demande (TàD) déployés en Île-de-France et qui couvriront prochainement l'intégralité du territoire, en-dehors de la zone dense.

Il s'agit d'une solution simple et pratique d'accès à une mobilité propre avec un nouveau service public régional de Transport À la Demande (TàD), complémentaire au réseau de transport existant. Ce service est proposé dans les zones où les transports en commun classiques (bus ou car) ne sont pas adaptés, afin de permettre aux habitants de rejoindre une gare, une ligne de bus classique, ou des équipements importants tels que les hôpitaux, centres commerciaux, centres culturels et de loisirs, sur des heures ouvrables. Ce n'est ni un VTC, ni un taxi, garantissant un meilleur usage de l'argent public.

En termes pratiques, ce sont des minibus d'une dizaine de places environ qui fonctionnent avec la même tarification qu'une ligne de bus classique et que l'on peut réserver à l'avance via un centre d'appel, un site interne ou une application mobile. Un algorithme permet ensuite en fonction des réservations effectuées dans une zone donnée de programmer l'itinéraire des voyageurs et un service après-vente unique est même à disposition pour répondre aux questions des utilisateurs.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

➤ **Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?**

Réponse :

Le développement des véhicules autonomes, qui s'accélère, va introduire à terme une rupture profonde dans la manière dont les transports urbains et interurbains vont se développer. Il va très certainement avoir un impact sur les politiques publiques et en particulier sur les infrastructures qui vont supporter la mobilité des dix prochaines années. L'enjeu industriel est donc à la fois d'identifier les bons choix pour l'avenir et d'assurer pour les acteurs l'apprentissage le plus rapide sur ce secteur en très grande partie nouveau afin de se conférer un avantage décisif dans la concurrence industrielle qui se joue à l'échelle mondiale.

Malheureusement, on constate une forte avance des États-Unis et de la Chine dans ce chantier avec nos acteurs de l'automobile qui sont à la peine. Ces pays ont pour point commun de partager une volonté d'anticipation forte du futur, de mobilisation plus facile d'investissement privé et une régulation conçue d'abord pour le développement économique. Le risque de relégation des constructeurs français est posé dans ce contexte et il est essentiel de les aider à prendre ce virage côté Etat.

L'arrivée des véhicules autonomes va être progressive et nécessite de l'anticipation pour son accompagnement et sa régulation, de manière à ne pas entraver ce mouvement qui peut avoir des effets positifs (sécurité routière, temps gagné, plus grande inclusion pour les mobilités, gains environnementaux, diminution de la congestion) tout comme négatifs (anarchie de circulation, emploi...). Il faudra pour cela une politique coordonnée qui doit être impulsée par l'Etat, en lien étroit avec les collectivités de manière à créer

les « terrains de jeux » nécessaires à des expérimentations et à permettre la mise en œuvre de règles pour l'utilisation de l'espace public qui est la denrée rare.

Cette technologie devrait aussi permettre d'automatiser les bus de différentes tailles, à priori électriques. Ceci aura pour conséquence de révolutionner le paysage des transports collectifs en disposant de réponses pour des besoins très fins ou au contraire très capacitaires.

Par exemple, sur autoroute, des trains de bus autonomes peu coûteux en fonctionnement pourraient offrir sans aménagement particulier une capacité comparable aux modes ferrés décuplant ainsi la capacité de l'infrastructure routière. Le coût de ces transports par bus autonome connaîtrait une forte baisse alors qu'ils sont déjà, sur de nombreuses liaisons, moins chers que les trains. De même, des navettes dédiées peuvent se développer rapidement, par exemple sur des sites industriels ou sur des plates-formes qui permettent de dédier des voies privées aux véhicules autonomes (ports, aéroports par exemple), ou encore pour du rabattement vers des gares, ou la desserte de zones rurales.

La capacité des pouvoirs publics d'accompagner voire d'orienter ces évolutions profondes sera déterminante pour la constitution du futur paysage des transports urbains. Cette anticipation est également nécessaire dans le choix des investissements à soutenir, dans la mesure où la durée d'amortissement d'une infrastructure de transport ou de matériels roulants ferroviaires est de plusieurs décennies alors que son utilité est directement liée à l'usage qui en sera fait.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

➤ Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?

Réponse :

Ma priorité pour les transports collectifs ferrés, ce sont les transports du quotidien qui ont souffert de décennies de sous-investissement. Nous avons les infrastructures ferroviaires, mais elles sont vieillissantes et les voyageurs, à raison, ne supportent plus les retards incessants, les temps de trajet allongés et une qualité de service qui n'est pas au rendez-vous

Je veux redonner aux Français envie de prendre le train. Cela passe par des efforts conséquents sur la modernisation du réseau et de son opérateur public SNCF Réseau. Je compte remettre de l'ordre dans le secteur ferroviaire. Cela passe par une priorité à la régénération avec un budget qui doit passer de 2,8Md€ par an à 3,5Md€ par an sur le réseau structurant et la poursuite des projets d'automatisation (ERTMS, Nexteo) et de remplacement des anciens aiguillages par une commande centralisée pour gagner en productivité. Suite à la remise des conclusions du Conseil d'Orientation des Infrastructures, je compte adresser l'ensemble des besoins remontées mais avec un accent important qui sera mis sur le traitement des nœuds ferroviaires, notamment la désaturation des grandes gares qui est prioritaire.

Enfin, toujours sur les transports du quotidien, je souhaite lancer un grand plan de soutien en faveur des gares auxquelles les Français sont légitimement attachés et qui ont été délaissées : modernisation, mise en accessibilité, développement de commerces et de services (crèches, coworking...), parc à vélo sécurisées. Il faut en faire des lieux de vie avec une mixité d'usages. Cela implique de donner de nouveaux moyens à Gares et Connexions, en faisant appel le cas échéant à la Banque des Territoires.

Cela implique également de revoir les derniers contrats de performance entre l'Etat et SNCF Réseau et SNCF G&C qui ont fait l'objet de multiples critiques sur leur manque d'ambition. Le Président de l'Autorité de Régulation des Transports lui-même a été particulièrement dur, dénonçant pour le contrat avec SNCF Réseau un contrat de performance budgétaire et de contre-performance industrielle.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

- **Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?**
- **Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?**

Réponse :

J'assume d'être favorable à la mise en concurrence qui est mise en œuvre progressivement sur le réseau. Les Français ne veulent pas la gratuité qui est un leurre mais un meilleur service qui ne peut être apporté s'il n'y a pas d'émulation entre opérateurs. Cette mise en concurrence s'est traduite dans les autres pays par une augmentation globale de l'offre, comme l'a récemment rappelé l'ART. Elle est indispensable pour que la SNCF poursuive sa transformation afin de rester un acteur de référence plus à l'écoute de ses clients. Je souhaite d'ailleurs que les associations d'usagers comme la FNAUT soient davantage associées sur les grands choix de politique des transports. Cette concurrence ne doit bien évidemment pas se faire au détriment de l'équité territoriale qui est consubstantielle au service public ferroviaire. Ce sont les régions bien évidemment, autorités organisatrices des mobilités, qui ont la charge de définir cet équilibre. Même si l'Etat a un rôle à jouer en sortant notamment d'une vision trop malthusienne de l'offre ferroviaire qui découle irrémédiablement de la hausse disproportionnée des péages, bien plus élevée que dans le reste des pays européens.

Concernant les petites lignes ferroviaires, je souhaite revoir les conditions de transfert aux régions qui doit être un maximum encouragé car ces dernières peuvent faire mieux et moins cher que SNCF Réseau, dès lors qu'on laisse plus de souplesse et que l'on simplifie drastiquement la doctrine de gestion avec par ailleurs le développement de trains légers susceptibles d'offrir une desserte à un coût général adapté.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd'hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l'industrie, les avionneurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de

jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

➤ **Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?**

Réponse :

Comme tous les autres secteurs, l'aviation qui représentait 6% des émissions françaises avant crise, devra contribuer à l'objectif de neutralité carbone pour 2050.

Nos fleurons industriels, leaders mondiaux du secteur, déploient d'ores-et-déjà des investissements importants pour moderniser les flottes d'avions qui consommeront moins de carburants avec des réductions d'émissions de CO₂ de l'ordre de 30% par une amélioration de leur aérodynamique, de leur motorisation et une diminution de leur poids. Des réductions d'émission, plus marginales, peuvent aussi être obtenues par une meilleure régulation aérienne visant à limiter la consommation en optimisant les itinéraires, et les phases d'atterrissage et décollage.

Ces progrès technologiques ne sont toutefois pas suffisants. Dans l'attente du développement d'un avion à hydrogène qui pourrait être une solution en 2035 pour les vols court/moyen-courrier (plus de 70% du marché), il faut une politique plus volontariste au niveau européen d'augmentation de l'utilisation des agrocarburants durables, créateurs d'emplois et de valeur pour nos territoires. On doit aussi passer progressivement à des agrocarburants de 2ème génération portant sur la valorisation de résidus agricoles, puis à des carburants synthétiques nécessitant des besoins importants d'électricité nucléaire ou renouvelable, en phase avec mon programme de relance énergétique avec notamment la construction de nouveaux EPR.

Concernant les liaisons aériennes intérieures, je refuse d'aller au-delà la loi climat et résilience dont le décret d'application n'est d'ailleurs toujours pas pris du fait de discussions en cours avec la Commission européenne. Certains territoires ont besoin de ces dessertes et je considère qu'il nous faut trouver une voie de transition vers une décarbonation de l'aérien et vers une évolution progressive des modes de déplacement, sans être dans l'écologie punitive, sachant qu'il est également important de ne pas nous affaiblir unilatéralement sur un secteur qui doit être régulé a minima au niveau européen.

Le secteur aérien a un avenir dans la transition énergétique et nous devons rester une grande nation de l'aéronautique.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

➤ **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse :

Le secteur du fret et de la logistique est trop longtemps resté un angle mort des politiques publiques alors même qu'il joue un rôle clé dans notre économie et le fonctionnement même de notre société. Il embrasse des thématiques variées (transport bien sûr, mais aussi aménagement, économie, emploi, formation, environnement...). Je compte poursuivre dans la voie d'un pilotage au niveau du Premier Ministre directement dans le cadre d'un comité mobilisant les différents ministres compétents. Je renforcerai aussi les instances de pilotage décentralisées au niveau régional qui doivent également inclure les acteurs économiques.

En ce qui concerne le regroupement de ces différents enjeux au sein d'un ministère dédié, je n'y suis pas favorable. Ma priorité sera de faire des réformes et notamment celle de l'État. Je veux supprimer des structures, des doublons et des procédures inefficaces afin de réduire la dépense publique, gage des baisses de charges et d'impôts proposées par ailleurs. Je ne souhaite pas m'engager sur la multiplication du nombre des ministères. Des ministères forts de l'économie et des transports doivent traiter le secteur crucial de la logistique comme une priorité importante, avec l'impulsion donnée par le CIOLOG.

Je préfère m'appuyer sur ce qui existe et me tourner vers le concret, plutôt que d'annoncer des redécoupages qui viennent alourdir la bureaucratie.

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

➤ **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre**

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de Valérie Pécresse

Réponse :

Les infrastructures portuaires sont aujourd'hui malheureusement sous-utilisées faute d'une bonne desserte avec l'hinterland et du fait également d'un manque de compétitivité de nos ports. Le constat est cruel : en 1990, le trafic conteneurs du port d'Anvers représentait le volume traité de tous les ports maritimes français réunis, or aujourd'hui, ce chiffre est multiplié par 2,5. Il n'y a toutefois pas de fatalité.

La fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris pour créer HAROPA, a par exemple permis de renforcer la place du Havre, à la fois porte d'entrée vers la Mer du Nord et le Nord de l'Europe, et de resserrer le lien avec l'Ile-de-France, première région économique du continent, représentant 30% de l'économie nationale.

HAROPA, de même que l'ensemble des grands ports maritimes, doivent faire l'objet d'un plan ambitieux d'investissements, pour optimiser les modes de fonctionnement avec un transport plus fluide et fiable des marchandises dans les ports, et assurer une accélération d'outils numérique portuaires. Il faut également que la gouvernance des ports s'ouvre davantage aux collectivités et surtout aux acteurs privés, qui sont indispensables. Les ports peuvent notamment engager une politique foncière proactive visant à améliorer la desserte multimodale (raccordements notamment ferrés et fluviaux pour faciliter la sortie des containers) et à mieux accueillir les acteurs économiques (industries, entrepôts...)

Nos grands ports doivent également se mettre sur une trajectoire de plus grande compétitivité. Je souhaite enfin mettre en place un pacte avec les acteurs privés visant à organiser le report modal, via notamment un meilleur soutien par la commande publique, une simplification des procédures et un cadre fiscal plus incitatif avec la baisse des impôts de production de 10 milliards d'euros.

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

➤ **Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?**

Réponse :

Pour soutenir le développement du fret ferroviaire, il est d'abord important de partir d'un bon diagnostic et de ne pas réfléchir uniquement en termes de nouvelles infrastructures au risque de réitérer les erreurs du passé. Pour développer le fret, il faut en priorité évaluer leurs besoins avec les acteurs privés leurs besoins et décider de la manière de pouvoir y répondre efficacement. Cela passe notamment par des sillons de qualité pour assurer le niveau de service attendu. Il faut ainsi pouvoir arbitrer dans certains cas avec les sillons attribués au trafic voyageur et la gestion des plages travaux qui sont indispensables à la modernisation du réseau ferroviaire, tant pour le transport de personnes que de marchandises. C'est donc un sujet complexe qui va nécessiter des investissements, notamment pour créer de nouvelles infrastructures terminales embranchées et favoriser l'intermodalité avec les autres modes (port, fluvial, route). Il faudra sortir des seules incantations, comme avec le doublement de la part du fret ferroviaire promis par tous les gouvernements successifs, et agir avec un plan d'action concret prenant en compte la complexité de ce sujet.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

➤ **Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?**

Réponse :

La route représente actuellement 87% du trafic de marchandises. Elle joue donc un rôle-clé dans la décarbonation des transports, même s'il faut encourager bien évidemment le report modal quand il est possible. Nos entreprises de fret sont confrontées à un défi sans précédent alors même qu'elles rencontrent des difficultés importantes dans un secteur soumis à une concurrence forte et parfois déloyale (ce qui implique une action ferme vis-à-vis des autres pays européens), avec de faibles marges, un problème d'attractivité, et une incertitude sur l'avenir notamment sur les technologies pour la transition énergétique. C'est une filière stratégique pour notre économie et nos territoires. La crise sanitaire nous a même montré qu'elle est vitale pour la souveraineté d'un pays. Sans transport de logistique par la route, pas de livraison possible de magasins ou même de vaccins. A l'égard d'une profession en grande souffrance avec près de 50 000 postes de conducteurs non pourvus, je veux porter un message fort et saluer une filière de la logistique qui est incontournable pour la souveraineté de notre pays. Ma proposition d'augmentation de 10% des salaires nets en dessous de 2800 euros contribuera à répondre à la crise actuelle de recrutement. J'aurai l'ambition de revaloriser cette filière qui est stratégique pour le bon fonctionnement de notre pays, en lien avec les régions qui verront leurs compétences accrues en matière d'emploi et de formation professionnelle. Je m'oppose à une écologie punitive qui fixe des objectifs inatteignables et laisse notre tissu d'entreprises disparaître. Quand on établit des restrictions, comme les ZFE, qui pèsent sur les entreprises de transport, il faut pouvoir s'assurer que ces entreprises ont les moyens d'y faire face, par exemple en facilitant l'installation de bornes électriques ou de stations bioGNV pour la transition énergétique des flottes, et en veillant à ce que le rythme soit adapté pour permettre cette transition qui représente un coût pour ces entreprises. Mon plan de modernisation des routes précédemment évoqué inclura bien évidemment un volet pour les poids-lourds, avec la mise en place de stations multi-énergies et l'expérimentation de l'électrification des routes, en lien avec les autres pays européens.

Enfin, il nous faut aussi sensibiliser et responsabiliser le consommateur en fin de chaîne. Je veux ainsi mettre en place un « éco-score » informant sur les émissions de gaz à effet serre associés, qui serait affiché au moment de l'achat en ligne pour les différents modes de livraison proposés.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

➤ **Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?**

Réponse :

La logistique est essentielle au bon fonctionnement de la vie en société. Toutefois, il faut aussi le rappeler, elle doit être mieux accompagnée afin de limiter ses nuisances liées à l'explosion du e-commerce et à l'absence de politique de régulation de l'implantation des dépôts. Ces manquements génèrent des flux de camions non maîtrisés et donc des nuisances importantes qu'il faut pouvoir limiter. Dans les grandes métropoles, la logistique est à l'origine de plus de 20% de la circulation et jusqu'à 30% de la pollution. Les acteurs du secteur sont conscients qu'il leur faudra relever ce défi. C'est par une action conjointe des pouvoirs publics et des acteurs de la logistique que nous y parviendrons. La stigmatisation des acteurs du secteur, comme le proposent certains, est justement l'écueil à éviter.

Si la mise en œuvre d'une logistique urbaine durable et plus vertueuse dépend en priorité des collectivités locales, l'Etat doit jouer un rôle d'aiguilleur et de facilitateur, en actionnant plusieurs leviers :

- inciter à des politiques d'aménagement qui intègrent systématiquement la question de la logistique, notamment dans les SRADDET/SDRIF, les SCOT, et les PLUI/PLU. Il est à ce titre impératif d'identifier du foncier disponible, si possible déjà artificialisé, pour construire des entrepôts, et d'inciter à la mise en œuvre de micro-hubs de logistique dans les grands programmes d'aménagement en zone urbaine dense. La planification n'est pas un gros mot et doit même être privilégiée, si on veut s'assurer de mieux maîtriser les flux de logistique. Elle passe par une meilleure articulation entre les politiques de transport et d'aménagement. C'est un changement de culture qu'il faut impulser par un dialogue entre l'Etat et les collectivités, tout le contraire de ce qui a été fait par le Président sortant qui traite les territoires avec mépris ;
- simplifier les procédures et réduire les délais nécessaires à la délivrance de permis de construire de nouveaux sites industriels, dont les entrepôts. L'administration ne doit plus pouvoir « jouer la montre » et doit être tenue de délivrer ses avis dans des délais contraints. D'autres pistes doivent être également examinées comme la conduite en parallèle des différentes démarches d'autorisations, à l'instar de ce qui se passe en Allemagne. Il est important également de mettre fin à la surtransposition des règles européennes et assurer une concurrence loyale avec les autres pays ;
- encourager la transition énergétique par le développement des infrastructures nécessaires (bornes électriques, stations GNV...) et s'assurer que le rythme de certaines restrictions, comme les Zones à Faibles Émissions (ZFE) en métropole, soit calibré pour que les entreprises, notamment les petites, aient la possibilité de s'adapter.

Au-delà de ce rôle, ce sont bien évidemment les collectivités territoriales, notamment les métropoles, qui doivent faire preuve d'initiatives et d'innovation, en lien également avec les autorités organisatrices des mobilités, pour développer une logistique urbaine plus vertueuse, par le développement de modes alternatifs (ferroviaire, fluvial, cyclologistique) et une réflexion sur la régulation et la maîtrise des flux.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

- Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?
- La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?

Réponse :

Contrairement à l'infrastructure ferroviaire qui fait l'objet d'une compétition importante pour les sillons, l'infrastructure fluviale dispose de réserves de capacités très importantes qui doivent être impérativement développées, s'agissant d'un mode vertueux sur le plan environnemental et qui permet une desserte jusqu'au cœur de nombreuses métropoles.

L'un des meilleurs exemples de ce potentiel est sans nul doute l'Axe Seine, pour lequel l'ensemble des pouvoirs publics a agi de concert afin d'impulser une dynamique autour notamment de la fusion des ports avec HAROPA, même si d'autres axes fluviaux comme le Rhône ont également des perspectives de développement très intéressantes.

Avec une infrastructure fluviale déjà existante pour relier Paris et la Normandie, on pourrait en l'état et à peu de frais multiplier par trois les flux logistiques (de 150 à 500 000 containers annuels), ce qui contribuerait à alléger considérablement le trafic routier et peser davantage dans l'économie mondialisée du transport maritime et des chaînes logistiques. La perspective de la réalisation prochaine du canal seine Nord-Europe offrira également un débouché vers le nord de la France et d'autres ports européens pour décharger l'autoroute A1 et accélérer le report modal du transport de marchandises.

Le plan d'investissement annoncé par HAROPA va dans le bon sens mais ne doit pas faire oublier qu'il faut aussi prévoir des investissements conséquents pour moderniser la voie d'eau. En effet, c'est la qualité de service qui sera déterminante dans le choix des acteurs privés et leur permettra de basculer vers le mode fluvial. Point de péniche pour transporter les matériaux pour les chantiers franciliens si les écluses vétustes ne sont plus fonctionnelles.

La gouvernance des modes portuaires et fluviaux doit également laisser une plus grande place aux collectivités territoriales, notamment les régions, si l'on veut favoriser l'intermodalité avec le ferroviaire et la route. Nous avons besoin que les opérateurs des ports, VNF et la SNCF, se parlent plus et que des plateformes multimodales puissent être créées pour favoriser une desserte de bout en bout pour les chargeurs.

La maîtrise foncière autour des voies d'eau, par l'Etat, ses opérateurs publics notamment fonciers, et les collectivités territoriales, revêt également un enjeu essentiel. Ce foncier doit pouvoir être utilisé pour y implanter des activités industrielles, logistiques, des terminaux, y compris en zone urbaine dense avec la nécessité de préserver les activités portuaires essentielles à la décarbonation du transport de marchandises. Concernant la flotte fluviale française, il y a un besoin urgent de modernisation que VNF doit accompagner, avec notamment le programme PAMI (Plan d'Aide à la Modernisation et l'Innovation) qui doit être amplifié. Il faut aussi faire des axes fluviaux, comme l'axe Seine, des corridors à hydrogène, formidable opportunité pour la transition énergétique et l'essor de la mobilité à faible empreinte environnementale. A titre d'exemple, nous avons lancé récemment un appel à projets avec la région Normandie pour développer de nouvelles applications, tant pour l'industrie que pour les mobilités, à base d'hydrogène décarboné.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd'hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l'essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d'infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d'aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l'organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d'objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l'État sont responsables d'une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l'usager, qu'il soit une personne ou un acteur économique.

➤ **La coordination entre l'État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?**

Réponse :

L'État n'a pas été au niveau de ses homologues européens pour préserver l'avenir des transports en commun, durement impactés par la crise sanitaire.

De la même façon, alors que l'effort de régénération à engager sur le réseau ferré national – uniquement pour maintenir l'existant- dépasse les 50 milliards d'euros dans la décennie qui vient, et que cet effort va de fait porter au final sur les collectivités avec des péages qui devraient augmenter de 5% par an, le quinquennat du Président sortant s'achève avec des annonces tous azimuts de nouveaux projets sans jamais préciser comment ils seront financés. Une vraie défiance s'est créée entre le gouvernement et l'ensemble des collectivités, qu'il faudra corriger en instituant un dialogue permanent sur la base d'une feuille de route claire.

Concernant les petites lignes ferroviaires, je souhaite revoir les conditions de transfert aux régions qui doit être un maximum encouragé : en effet, ces dernières peuvent faire mieux et moins cher que SNCF Réseau, dès lors qu'on laisse plus de souplesse et que l'on simplifie drastiquement la doctrine de gestion, avec par ailleurs le développement de trains légers susceptibles d'offrir une desserte à un coût général adapté.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d'AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs,

et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l'essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l'assemblée délibérante et l'exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d'un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

- **Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?**

Réponse :

Le transfert de la voirie et du stationnement peut faire sens vers les intercommunalités et les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) urbaines, mais pas aux AOM régionales. Tout est une question d'échelle et d'alignement des compétences.

En effet, si les nouvelles formes de mobilité (micromobilité, mobilité partagée etc.) brouillent les frontières entre les usages, elles rendent la question du partage et de la bonne allocation de l'espace public plus critique que jamais.

La définition des solutions de mobilités les plus adaptées à un territoire urbain donné se fera donc d'autant plus facilement que les leviers d'actions seront partagés. L'alignement des compétences est une piste naturelle et à cet égard, les modèles londonien ou plus récemment de la métropole lyonnaise (Sytral), méritent d'être retenus.

Le regroupement des compétences n'est toutefois pas à lui seul gage de succès et ne saurait constituer un préalable à ces nouvelles organisations des mobilités. Plutôt qu'une logique verticale qui consisterait à imposer ce transfert depuis Paris, il faut en faire un outil à la main des territoires qui pourront s'en saisir si l'intérêt est partagé par les collectivités concernées.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre, elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

- **Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?**

Réponse :

L'ART est un outil essentiel pour la régulation des transports en France. Son action est devenue indispensable car les services de l'Etat, peu soutenus par le gouvernement, ont perdu de leur pouvoir auprès des opérateurs. Il faut absolument préserver l'ART.

Mais ses avis ne sont pas assez respectés. Pour changer la donne, nul besoin de modification législative. Il faut seulement que le gouvernement donne aux services de l'Etat la légitimité nécessaire pour exiger des opérateurs, à commencer par SNCF Réseau, de respecter les avis de l'ART sans les contourner. Il faut également que le gouvernement lui-même ne demande pas aux services de l'Etat de contourner les avis de l'ART ! Les relations sont aujourd'hui trop conflictuelles entre les services de l'Etat et l'ART. Il faut mettre en place une relation apaisée, où chacun a son rôle et sa légitimité.



**FORMULAIRE
DE RÉPONSE
DU QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de :

Fabien Roussel

Parti/Mouvement :

Parti Communiste Français

Réponse reçue le :

17 mars 2022

Table des matières

Table des matières	2
1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	8
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	9
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	11
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	11
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	12
2.3. Aérien	13
3. FRET ET LOGISTIQUE	15
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	15
3.2. Quelle politique portuaire ?	15
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	16
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	16
3.5. Logistique urbaine	17
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	17
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	19
4.1. Coordination État-régions	19
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	19
4.3. Régulation des marchés de transport	20

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?**

Réponse : ...

La lutte pour le climat doit être la priorité du prochain gouvernement. Il devra présenter un plan pour le climat regroupant un ensemble de mesures sociales et environnementales ambitieuses dans les secteurs du transport, de l'énergie, de l'agriculture, de l'industrie...

En matière de transport, l'Etat redoublera d'efforts pour garantir le droit à la mobilité de toutes et tous sans polluer. L'effort doit donc être mis sur le développement des alternatives à l'automobile partout où cela est possible. Pour autant, la voiture restera durablement nécessaire et pertinente pour un grand nombre de déplacements dans le monde rural et péri-urbain. Il faut donc accélérer la transition du parc automobile vers les motorisations bas-carbone (électrique, GNV, hydrogène, etc.).

Plusieurs objectifs forts guident ce plan : dans les grandes agglomérations, nous visons un objectif de 30 % des déplacements en transport collectif et 25 % en vélo. Pour les déplacements inter-urbains, nous visons le doublement du trafic ferroviaire. En matière de transport de marchandises, nous visons l'objectif de 30 % de marchandises transportés par le rail et 10 % par voie fluviale, d'ici 2030.

Plusieurs leviers seront activés :

- la réduction des déplacements en voiture et la transition du parc vers les technologies bas-carbone (électricité, bio-GNV et hydrogène vert) ;
- l'augmentation de la part des déplacements en transports collectifs notamment pour atteindre les 30 % de déplacements en transports collectifs dans les agglomérations ;
- l'augmentation des déplacements en vélo avec l'objectif d'atteindre les 25 % de part modale dans les plus grandes agglomérations d'ici 2030 et 15 % à l'échelle du pays ;
- pour les liaisons interurbaines, il s'agira de réduire le trafic aérien intérieur pour les déplacements les plus courts et développer le transport ferroviaire de voyageurs, en visant le doublement de fréquentation ;
- je souhaite enfin réinvestir en faveur du fret ferroviaire et fluvial.

Pour atteindre ces objectifs, je propose d'augmenter de 25 milliards d'euros par an les dépenses de l'Etat pour décarboner les transports :

- 10 milliards par an seront consacrés à la gratuité des transports dans les agglomérations et à la baisse des tarifs des liaisons ferroviaires (baisse du prix moyen de 30 % des billets et prise en charge à 50 % des trajets domicile-travail en TER) ;
- 15 milliards par an permettront de développer les infrastructures nécessaires (rail, transports collectifs, vélo, bornes de recharge) et aider à la conversion du parc automobile pour offrir de réelles alternatives bas-carbone à la population.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

➤ **Quelle seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?**

Réponse : Nous défendons le droit à la mobilité pour permettre à tout un chacun de se déplacer pour répondre à ses besoins et contribuer à son émancipation. C'est pourquoi nous nous opposons aux ZFE telles qu'elles sont conçues aujourd'hui. Sans ajustements majeurs, ces dispositifs vont pénaliser les ménages les plus pauvres qui n'ont pas accès aux alternatives à la voiture et n'ont pas les moyens d'acquérir des véhicules récents. C'est pourquoi nous proposons d'augmenter les aides à la conversion jusqu'à 10 000€.

De manière générale, nous pensons que l'évolution des modes de vie doit reposer sur des choix collectifs forts plutôt que par la contrainte imposée aux individus. C'est pourquoi nous voulons accompagner l'industrie automobile pour faire émerger de nouveaux modèles de voitures bas carbone, plus légers, plus sobres et produits en France.

Il faut également viser chaque fois que possible une réduction des déplacements automobiles, mais cela n'est atteignable et juste qu'avec un fort développement des infrastructures de transports collectifs et des aménagements cyclables et piétonniers. La réduction du trafic aérien est également possible et acceptable lorsque les déplacements peuvent être assurés par une liaison ferroviaire en moins de 4 heures. Il faudra également réduire les distances de déplacements en renouant avec une véritable politique nationale d'aménagement du territoire. Nous souhaitons ainsi mettre un terme à la métropolisation de la France et rééquilibrer le territoire vers les villes moyennes et le monde rural.

En revanche, nous sommes opposés au rationnement des déplacements que certains évoquent. De telles mesures seraient autoritaires et inégalitaires ce qui générerait un juste mécontentement de la population.

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-

payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?
- Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?
- Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?
- Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?
- Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?
- Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?

Réponse :

Nous prévoyons de consacrer 15 milliards par an au développement des infrastructures destinées aux transports bas-carbone :

- En matière de vélo : 500 millions d'euros en 2023 et 1 milliard/an dès 2025, pour aider les collectivités à créer un réseau cyclable de 100 000 kilomètres (soit multiplier par 4 la taille actuelle du réseau cyclable). Le Code général des collectivités territoriales devra évoluer pour permettre à l'État de réduire le reste à charge des collectivités maîtresses d'ouvrages jusqu'à la prise en charge à 100 % pour les collectivités les plus pauvres.
- En matière de transports urbains : 3 milliards d'euros supplémentaires par an, en visant prioritairement les projets dans les villes :
 - Dans les plus grandes agglomérations (Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, etc.) : pour développer des réseaux de métros en créant des établissements publics dédiés disposant de recettes fléchées, à l'image de la Société du Grand Paris, afin de construire ces infrastructures.
 - Pour les autres agglomérations, nous préconisons la création de tramways et bus à niveau de service ;
- En matière de ferroviaire : cette politique devra être menée en s'appuyant sur la SNCF dont le caractère public sera réaffirmé et renforcé au sein d'un grand pôle public des transports. L'Etat augmentera de 5 milliards d'euros par an les investissements en direction du ferroviaire afin de :

- Réaliser les projets de lignes à grande vitesse avec notamment les lignes Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, la liaison Montpellier-Perpignan, les lignes nouvelles Paris Normandie et Provence Côte d'Azur, l'interconnexion des TGV au sud de Paris.
- Régénérer les liaisons et traiter les nœuds ferroviaires afin de fiabiliser l'offre existante entre grandes villes françaises, comme par exemple la ligne Bordeaux-Nantes ou Bordeaux-Lyon.
- Régénérer les lignes de dessertes fines du territoire afin de redévelopper une offre voyageurs et fret.
- En matière de transports de marchandises : 1 milliard d'euros par an sera investi pour développer le fret ferroviaire et fluvial.
- En matière automobile : nous prévoyons de consacrer 5 milliards par an à la conversion du parc, notamment via le renforcement de la prime à la conversion aux particuliers qui pourra s'élever jusqu'à 10 000€ pour les ménages modestes et permettra également d'acquérir des véhicules d'occasion à essence classés Crit'Air 1 et 2.

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'usager : externalités et tarification

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**
- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportun d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse :

Le principe du pollueur/payeur ne peut s'appliquer de manière aveugle sur les particuliers, d'autant plus lorsque le « pollueur » est en réalité captif des déplacements automobiles du fait du développement d'un système du tout voiture, encouragé par les politiques menées en France depuis les Trente glorieuses. C'est notamment la raison pour laquelle il faut beaucoup plus accompagner la ZFE, comme développé plus haut et que nous sommes opposés aux péages urbains qui pénaliseraient fortement les ménages modestes, notamment celles et ceux qui exercent des métiers de première nécessité et qui sont rejetés hors des villes par la spéculation immobilière.

En revanche, nous sommes favorables à certains mécanismes ciblés sur les plus riches qui sont aussi les plus gros pollueurs. Nous souhaitons ainsi renforcer le malus automobile au poids en abaissant le seuil d'application en dessous de 1 800 kilos.

Nous souhaitons également augmenter les taxes d'aéroport pour les classes affaires et les jets privés, dont au minimum 100 euros par voyageur pour les classes affaires, au minimum 5 000 euros par voyageur en jet privé pour une recette annuelle de plus d'un milliard d'euro.

Nous souhaitons enfin élargir à l'ensemble du territoire la taxe sur les surfaces de stationnement (TASS) qui permet aujourd'hui de financer le Grand Paris Express. Cette taxe permet notamment de faire contribuer les parkings des hypermarchés et centres commerciaux. Cette mesure rapporterait 1,5 milliard dans un premier temps, tout en incitant peu à peu les acteurs économiques à renouer avec des formats commerciaux de proximité qui génèrent moins de déplacements de leur clientèle. L'élargissement de la taxe sur les bureaux, qui n'existe pour le moment qu'en Île-de-France, permettrait également de compléter ces ressources avec un rendement attendu de 1,5 milliard d'euros par an.

1.2.2.2. Financement privé

- **Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?**

Réponse : nous ne souhaitons pas recourir aux PPP. Plusieurs expériences passées ont démontré que, bien que réduisant la dépense publique immédiate, ce type de montage renchérit le coût global des projets pour les pouvoirs publics.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

- **Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ?** (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).

Réponse : nous souhaitons nationaliser les autoroutes dès la fin des concessions en cours. Cette reprise en main permettra de cibler des réductions de tarifs vers les plus modestes et de réemployer les excédents vers le financement des infrastructures pour les transports bas carbone.

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

➤ **Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?**

Réponse : nous maintiendrons et renforcerons le versement mobilité afin de financer l'instauration de la gratuité des transports publics urbains. Cette hausse devra être graduée en fonction des salaires (plus importante pour les salaires supérieurs à 4 000 euros net par mois, nettement en-dessous voire nulle pour les bas salaires) et en fonction des zones géographiques (les zones d'emploi les plus riches et les plus favorisées auront un taux plus élevé).

Cette mesure rapportera 7 milliards d'euros supplémentaires par an dont près de 4 milliards récoltés sur l'Île-de-France, région qui concentre les entreprises et salariés les plus favorisés du pays.

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?**

Réponse : l'ensemble de pertes occasionnées par la crise du Covid-19 aux AOM doivent être compensées, sans contrepartie, par l'État. À l'heure actuelle, les avances remboursables consenties par l'État restent d'un montant trop peu important, au regard des pertes et leur remboursement fait peser un risque important sur la santé financières des AOM et leur capacité à poursuivre le développement d'une offre de transports de qualité.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

➤ **Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos priorités concernant les dossiers transport pour la dernière partie de la présidence française du Conseil de l'Union européenne ?**

Réponse : l'instabilité et la spéculation caractéristiques du fonctionnement des marchés n'a pas permis au premier marché carbone européen de réduire les émissions de CO₂. Ce mécanisme ayant fait la preuve de son inefficacité, nous ne sommes favorables à la création d'un deuxième marché carbone.

À l'inverse, nous faisons des propositions à l'échelle européenne pour permettre la mobilisation d'investissements publics majeurs seuls à même de développer les infrastructures pour les modes bas carbone. Il s'agira notamment de sortir du carcan austéritaire en mettant fin à la règle des 3 % de déficit et de placer la Banque centrale européenne sous le contrôle démocratique des États afin que la création monétaire soit mise au service du développement humain et environnemental.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

➤ **À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?**

Réponse :

En matière industrielle, nous nous inscrivons dans le cadre des normes cibles du Fit for 55 de l'Union européenne qui tend à réduire la part des énergies fossiles de CO₂ dans la consommation finale de l'industrie.

À l'échelle nationale, nous adopterons une loi d'orientation et de programmation dans le but de favoriser une nouvelle industrialisation du pays, à travers notamment la nationalisation et la prise de participation de l'Etat dans les secteurs stratégiques, le financement des relocalisations et l'octroi d'aides publiques de prêts accordé par le futur pôle public bancaire à des taux avantageux aux entreprises qui s'engagent dans la transition écologique et la formation de salariés.

Ces efforts, alliés aux mesures décrites plus haut, permettront d'orienter la production de l'industrie des différents modes de transports vers de nouveaux modèles plus sobres et bas carbone. Par ailleurs, le développement des déplacements en train et en vélo aura des retombées positives sur les carnets de commande et la capacité d'embauche des industries de ces secteurs en devenir.

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

➤ **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et**

sociales ? Comment engagerez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?

Réponse :

Un plan de recrutement de chercheur·euse·s et personnels d'appui et de soutien, d'administratifs sera engagé. Il s'accompagnera du recrutement immédiat de 10 000 enseignants-chercheurs, d'un plan national d'équipement et de l'augmentation significative de contrats doctoraux pour les jeunes chercheurs et chercheuses en formation.

Ce renforcement global de la recherche contribuera à la mise au point des solutions technologiques répondant aux critères écologiques (décarbonations, dépollutions), et sociaux (bas prix de l'énergie pour tous les usagers, anticipation et planification des emplois).

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

➤ **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transport (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse :

En matière de formation, nous proposons de créer un nouveau service public unifié de l'emploi et de la formation professionnelle dont le rôle sera, en lien avec les employeurs, les syndicats et les forces vives de la société, d'accompagner les conversions d'emplois nécessitées par la transition écologique. Nous souhaitons par ailleurs améliorer les droits actuels à la formation et renforcer le compte personnel de formation.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?**
- **Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?**

Réponse :

Nous constatons que la baisse brutale des moyens des collectivités territoriales dès 2014 s'est traduite par une baisse importante des dépenses d'entretien et donc une dégradation de l'état général du réseau routier. Depuis, l'incident du pont de Gènes et le rapport national sur l'état du réseau routier et des ouvrages d'arts qui s'ensuivit ont notamment rappelé l'importance de renouer avec une politique d'entretien du patrimoine routier visant à éviter les accidents graves. Pour autant, cette reprise générale cache d'importantes inégalités territoriales en fonction des moyens des différentes collectivités. C'est pourquoi nous sommes opposés à de nouveau transfert de routes aux collectivités prévus par la loi 3DS et que nous souhaitons renforcer les moyens des collectivités, afin notamment de financer le rehaussement des dépenses pour l'entretien des routes de 13 à 17 milliards d'euros par an.

Au-delà de la problématique de l'entretien, les usages de la route devront aussi évoluer pour relever le défi de la mobilité bas carbone. Nous visons ainsi la conversion complète du parc automobile vers des technologies bas carbone (électricité, bio-GNV, hydrogène vert) grâce au renforcement de la prime à la conversion aux particuliers. Cette aide pourra s'élever jusqu'à 10 000€ pour les ménages des classes moyennes et populaires. Son utilisation sera également élargie pour permettre l'acquisition de véhicules d'occasion, y compris à court terme pour des véhicules à moteurs thermiques classés Crit'Air 1 et 2. L'État soutiendra également l'installation de bornes de recharge électrique, via le renforcement du crédit d'impôt borne de recharge à hauteur de 1 500€.

En agglomération, nous sommes également favorables aux projets visant à rééquilibrer l'espace en faveur des modes collectifs et actifs. Dans le périurbain, lorsque c'est possible, la priorité doit être donnée à l'aménagement de voies cyclables permettant d'accéder aux pôles intermodaux, ainsi qu'à la création de parc de stationnement sécurisé pour les vélos autour de ces pôles.

Nous inciterons les gestionnaires de domaines de voirie à renforcer leurs exigences en matière d'utilisation de matériaux bas carbone dans les travaux publics afin de stimuler l'offre de ce secteur qui connaît d'importantes innovations.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

➤ **Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?**

Réponse : Nous souhaitons mettre l'accent sur le ferroviaire, en modernisant les liaisons existantes, en développant l'offre existante et en abaissant de 30 % le tarif des billets de train.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

➤ **Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?**

Réponse :

Nous sommes réticents à l'autonomisation complète des véhicules destinés aux particuliers et inquiet des retombées écologiques potentiellement désastreuses qui pourraient en découler à travers l'accroissement du nombre de véhicules, des distances parcourues, des quantités d'énergie nécessaires à la production et à la circulation de ces véhicules...

En matière de transports collectifs, le développement de l'automatisation doit nécessairement s'accompagner d'une augmentation de la présence humaine pour améliorer l'accueil, l'information et la sécurité des usagers. Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures à l'automatisation représente un coût et une complexité technique majeure qui ne sauraient justifier l'abandon ou le retard des grands projets de développement des réseaux de transports qui doit rester la priorité pour inciter au report modal vers les modes collectifs et décarbonés.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son

potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

- Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?

Réponse :

Oui, ces mesures sont comprises dans les 5 milliards d'euros supplémentaires par an que nous prévoyons d'investir dans le réseau ferroviaire.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

- Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?
- Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?

Réponse :

Le ferroviaire doit redevenir le premier réflexe des usagers en matière de déplacement interurbains, c'est pourquoi il faut veiller au maintien et à la modernisation de l'ensemble du réseau existant, y compris des plus petites lignes actuelles, en rehaussant si nécessaire le soutien financier de l'État afin d'éviter que les régions ne se retrouvent seules à devoir financer l'entretien des petites lignes.

Nous sommes par ailleurs favorables à la relance des trains de nuit, qu'il s'agit d'accompagner par d'un plan de rénovation des trains de nuit pour améliorer la qualité du service fourni aux usagers.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd'hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l'industrie, les avionneurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

- Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?

Réponse : nous sommes favorables à la suppression progressive des liaisons aériennes pour les trajets pouvant être réalisés en train en moins de 4 heures.

Nous sommes par ailleurs également favorables aux aides publiques au secteur de l'aéronautique, conditionnées au maintien et développement des emplois en France et à l'utilisation pour la recherche sur des modèles plus sobres et l'utilisation de carburants alternatifs au kérosène. Enfin, nous souhaitons renégocier les accords « ciel ouvert » qui ont abouti à la dérégulation du transport aérien.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

- **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse :

Ce travail doit être poursuivi et orienté vers l'objectif majeur du secteur de réduction massive des émissions de CO₂. Nous associerons les acteurs du secteur à l'élaboration d'un schéma national de desserte de marchandise, doté d'une enveloppe de 5 milliards sur la durée du mandat.

Le principal objectif de ce schéma sera d'augmenter la part du fret ferroviaire à 30% et celle du fluvial à 10%. Le schéma identifiera les projets d'investissement à réaliser pour améliorer la fiabilité de ces modes bas-carbone.

Nous prévoyons par ailleurs de réduire la TVA à 5.5% pour les biens de consommation qui auront été majoritairement transportés par voies ferrées et fluviales.

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

- **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre en œuvre avec les régions et collectivités pour améliorer la compétitivité des offres ferroviaires et fluviales et donner une meilleure visibilité aux acteurs économiques ?**

Réponse :

Nous souhaitons développer des ports maritimes et fluviaux au réseau ferroviaire en soutenant la création et la modernisation des voies ferroviaires de desserte de ces équipements.

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

- **Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?**

Réponse :

Premier secteur ferroviaire à être ouvert à la concurrence, les volumes transportés par fret ferroviaire n'ont cessé de baisser depuis. C'est pourquoi l'État augmentera ses investissements à hauteur de 5 milliards d'euros par an pour le réseau ferroviaire, dont une partie bénéficiera au fret ferroviaire, et un milliard par an pour le fret ferroviaire et fluvial.

- Nous entendons ainsi soutenir la régénération du réseau et développer les voies de contournement des grandes agglomérations.
- Nous prévoyons également de créer et moderniser de voies de desserte des ports fluviaux et maritimes afin d'améliorer l'intermodalité entre ces deux modes concurrents au transport routier.
- Par ailleurs, nous souhaitons soutenir l'aménagement et la modernisation des terminaux combinés situés dans les zones frontalières, dans l'objectif d'éviter les flux de transit routier européens sur le territoire national.
- Les flux plus modestes doivent également être capté par le ferroviaire : l'État apportera son soutien au développement de l'activité de type « wagons isolés » et contribuera financièrement aux projets de régénérations et de création des voies de dessertes ferroviaires des sites industriels et logistiques.
- L'industrie nationale sera mise à contribution et accompagnée pour répondre à la demande en matériels roulants, wagons et plateformes logistiques modernes et efficaces.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?**

Réponse :

La revalorisation des métiers du transport passe avant tout par une amélioration des conditions de travail. C'est d'autant plus nécessaire pour les métiers du transport routier de marchandises qui sont avant tout des emplois ouvriers. Comme pour l'ensemble, nous proposons de revaloriser le SMIC à 1 500€ net par mois, le passage à la semaine à 32h de travail ainsi que le retour à la retraite à 60 ans à taux plein et le maintien du dispositif de retraite anticipée pour les chauffeurs routiers.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

- **Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?**

Réponse :

La création d'espace de logistique urbaine, ayant recours à des véhicules bas carbone et cyclo-logistique, doit se concevoir dans un cadre de proximité et de dialogue avec les acteurs des villes et notamment les riverains de ces sites. C'est pourquoi cette politique doit avant tout être menée par les collectivités locales qui peuvent prévoir l'implantation de ces fonctions dans leur plan local d'urbanisme et mener les discussions nécessaires à la réussite de l'implantation de ces espaces.

L'Etat doit en revanche jouer un rôle majeur de régulation de l'activité des plateformes de livraison à domicile, notamment dans le secteur de la restauration, qui connaît une expansion très importante dans les plus grandes villes. L'Etat doit notamment intervenir pour protéger les travailleurs de ce secteur et lutter contre le retour du travail à la tâche synonyme de précarité et d'appauvrissement. Une loi accordera un statut aux travailleuses et travailleurs « ubéris.es », avec toutes les garanties inscrites dans le droit du travail et le droit de la Sécurité sociale. Cette loi établira également les conditions d'exercice de la responsabilité sociale des plateformes numériques et des donneurs d'ordre. Il sera mis fin à l'opacité des algorithmes des plateformes, qui soumettent les travailleuses et travailleurs à une dépendance économique et sociale aux conséquences néfastes sur leur santé psychologique et physique. L'émergence de modèles alternatifs, notamment sous forme de coopératives, sera également encouragée.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

- **Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?**
- **La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?**

Réponse :

L'objectif sera d'atteindre les 10% de marchandises transportées par voie fluviale et une enveloppe d'un milliard par an sera consacrée au développement des infrastructures dédiées aux frets fluvial et ferroviaire.

Nous prévoyons par ailleurs de réduire la TVA à 5.5% pour les biens de consommation qui auront été majoritairement transporté par voies ferrées et fluviales.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd'hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l'essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d'infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d'aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l'organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d'objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l'État sont responsables d'une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l'utilisateur, qu'il soit une personne ou un acteur économique.

- **La coordination entre l'État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?**

Réponse :

Le maintien d'un pilotage national fort par l'État est nécessaire pour garantir la cohérence des choix économiques et sociaux qui concourent à la réussite des politiques environnementales et éviter creusement des inégalités territoriales.

Il est également déterminant d'inscrire ce partenariat à travers les Contrats de Plan État-Région afin de déterminer collectivement les investissements structurant à réaliser. L'élaboration des CPER doit par ailleurs gagner en transparence afin que les engagements financiers déterminants qui y figurent fassent l'objet de grands débats publics.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d'AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs, et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l'essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l'assemblée délibérante et l'exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d'un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

- **Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous**

d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?

Réponse :

Des assises de la démocratie territoriale seront réunies pour aller vers une nouvelle architecture territoriale, tout en assurant l'unicité des règles et lois qui régissent la République et les services publics.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre, elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

➤ Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?

Réponse :

Nous considérons que la privatisation du secteur des transports est un frein à la prise en compte de l'intérêt général et de l'urgence environnementale et sociale à laquelle nous devons faire face. Nous rejetons d'autant plus ces logiques de concurrence dont le principal effet unanimement reconnu est la dégradation des conditions de travail et de rémunération des salariés concernés. C'est pourquoi nous sommes favorables, dans le cadre du droit national et européen actuel, à la gestion des services des transports en régie publique.

Nous préconisons à plus long terme la création d'un grand pôle public des transports qui s'appuierait sur les grandes entreprises publiques et parapubliques du secteur (SNCF, RATP et Transdev) dont le rôle serait élargi afin notamment d'accompagner l'Etat, les régions et les collectivités en matière de transport des personnes et des marchandises.