

PRÉSIDENTIELLE 2017

# LE GRAND DÉBAT TRANSPORT

LE 22 MARS À 18 HEURES  
AU PALAIS BRONGNIART, PARIS

Un événement TDIE - Mobilettre

Table ronde introductive

## Les politiques face aux enjeux de la mobilité : environnement, avenir des territoires, développement économique et social, rôles de l'Etat

*Compte rendu de la table ronde introductive*

### **Gilles DANSART, Directeur Mobilettre**

Bonjour à tous et merci d'être venus aussi nombreux aujourd'hui pour assister à ce Grand Débat Transport après celui que nous avons tenu en 2012.

Lorsqu'en novembre dernier, nous avons choisi cette date du 22 mars, nous étions loin d'imaginer que la campagne électorale nous réserverait autant de surprises et de rebondissements. Nous avons décidé avec TDIE, avec Louis NEGRE et Philippe DURON, de tenir ce grand débat sur les transports parce que c'est un sujet éminemment politique et qui mérite bien que nous y passions quelques heures ensemble.

Nous essayerons ce soir de faire avancer le débat politique sur les questions de transport. En cinq ans, il s'est passé beaucoup de choses sur le front des mobilités et des transports. Nous aurons deux objectifs au cours de ce débat.

- Le premier est de tenir un débat de fond, que les Français attendent. Vous êtes leurs représentants professionnels et les représentants des usagers. Vous représentez les Français qui ont besoin qu'on leur indique dans quelle direction les candidats veulent emmener le pays. La question des transports est un élément absolument déterminant de la vie quotidienne des Français.
- Le deuxième objectif est de répondre aux questions que se posent les professionnels et les usagers. Vous-mêmes ici, dans vos carrières professionnelles, dans vos occupations quotidiennes, avez besoin de réponses plus précises à certaines questions. Nous allons essayer d'y répondre ce soir.

Avant de vous présenter le programme de ces trois heures, je demande à Philippe DURON et Louis NEGRE de me rejoindre pour évoquer les attentes des professionnels.

***Louis NEGRE, qu'attendez-vous du débat de ce soir pour la communauté du transport et de la mobilité ?***

### **Louis NEGRE, coprésident de TDIE, Président du GART**

Avec mon complice Philippe DURON, c'est vous que nous attendions. Vous êtes au rendez-vous et je vous en remercie. Nous voyons qu'à droite comme à gauche, les transports ne sont pas la priorité absolue des candidats. En pesant de tout notre poids et donc en venant ici ce soir, nous espérons faire passer avec TDIE, aux candidats et à leurs représentants que je salue, le message que Gilles Dansart vient de rappeler : les transports sont une nécessité absolue. Chacun de nous se déplace, c'est une nécessité du quotidien.

Le premier point est la qualité de service qui touche tous les citoyens quand ils empruntent un transport. Cela ressort bien des travaux du Conseil scientifique de TDIE et j'en remercie son Président Michel Savy et ses membres présents en nombre. Nous serons à l'écoute de ce que nous diront les représentants des candidats.

La qualité de service se dégrade en général. Les voyageurs attendent des horaires, de la fréquence. Au niveau économique, nous avons des problèmes de fonctionnement du fret, de nos ports. Concernant la qualité de service, la question est de savoir qui paie et pour quel niveau de service ? Et il ne faut pas oublier la sécurité et la fraude.

Le deuxième sujet est la révolution numérique. Nous vivons une époque formidable, qui bouge dans tous les sens. Nous avons tous un Smartphone dans la poche et c'est un bouleversement complet. Comment faire avec les nouveaux acteurs et les nouvelles mobilités qui définissent un nouveau cadre pour les politiques de mobilité et proposent de nouvelles offres de services ?

Le troisième point est la gouvernance et la régulation de ce système. Nous avons besoin d'un Etat stratège. J'aimerais savoir ce que les candidats ou les représentants ont à nous dire à ce propos. Quid de l'ouverture à la concurrence, sujet d'actualité important ? Enfin, avez-vous prévu un mode de gouvernance pour nous permettre demain d'être plus efficaces pour répondre aux attentes de nos concitoyens ? Ce qui est le plus important n'est ni TDIE, ni les élections, mais la satisfaction des besoins de mobilité et transport de l'utilisateur, qu'il soit un voyageur, ou un chargeur.

### **Philippe DURON, co-président de TDIE, Président de l'AFITF**

Merci à toutes et à tous d'être ici ce soir et d'avoir répondu à l'invitation de Mobilettre et de TDIE, qui organisent ce débat pour la deuxième fois. Pour TDIE, c'est maintenant la quatrième élection présidentielle et nous avons soumis les candidats à un questionnaire sur une plateforme d'analyses et de propositions.

Les thématiques évoluent d'élection en élection. En 2002, les besoins d'infrastructures dominaient. Quelles grandes infrastructures pour faire face à la compétitivité ? En 2008, outre les sujets de financement, nous commençons à voir émerger la thématique de l'environnement, du développement durable, de la lutte contre le changement climatique. En 2012, nous avons encore des thématiques nouvelles. Comme l'a rappelé Louis NEGRE, nous avons en 2017 les thématiques liées au numérique qui s'imposent dans le débat.

Nous avons également quelques sujets résilients, qui continuent à nous préoccuper.

Tout d'abord, l'entretien, la régénération et la modernisation des réseaux. En 2002 et en 2008, la France rêvait encore de grands projets. Dans la commission Mobilité 21 à laquelle nous avons participé avec Louis NEGRE, nous avons évoqué la régénération. Un de nos collègues nous a répondu : « Ce n'est plus la France. La France, ce sont les grands projets ». Peut-être, mais est-ce le moment ? N'y a-t-il pas des priorités à mettre en avant, notamment la régénération du système ferroviaire ?

Nous avons identifié en 2005 avec l'École Polytechnique de Lausanne que l'entretien des réseaux routiers est un sujet urgent et considérable. Un rapport du Sénat publié il y a quelques jours nous interpelle sur le risque que la route soit la variable d'ajustement budgétaire des départements et des communes. Et, devant Marc PAPINUTTI, je n'oublierai pas le réseau fluvial qui a été trop longtemps délaissé.

Il sera intéressant d'entendre les représentants des candidats : la régénération des nœuds ferroviaires et le développement des crédits routiers sont-elles importantes et nécessaires pour entretenir ce patrimoine essentiel pour la Nation ?

Le deuxième sujet de long terme, c'est le financement. Nous avons avancé depuis 15 ans en mettant en place des recettes affectées et en créant une agence pour en assurer la ventilation et en protéger la pérennité.

Lors du dernier débat, nous avons beaucoup évoqué l'écotaxe poids lourds, qui depuis s'est évanouie. Nous avons trouvé une façon de pallier cette disparition, avec deux centimes de plus sur le gasoil des voitures particulières, mais tout n'est pas réglé. Les dépenses que l'Etat engage excèdent les recettes de l'agence - 2,6 Md€ cette année - et les besoins de financement s'élèvent à 3 Md€ dans les années à venir. Comment faire ? Les candidats ont-ils conscience qu'il faudra augmenter le niveau de financement des infrastructures ? Quelles recettes imaginent-ils ? Faut-il augmenter la taxe carbone ou aller vers une plus grande convergence entre l'essence et le gasoil ?

Le dernier sujet est la décarbonation des transports. Les transports voient augmenter leur part dans les émissions de gaz à effet de serre, alors que l'industrie et d'autres secteurs ont fait des efforts efficaces et productifs. Nous faisons des efforts, mais ce n'est pas à la hauteur du sujet du fait de l'augmentation de la demande de mobilité et de transports. Avons-nous une solution de rupture technologique ? Ce n'est pas évident. Faut-il aller vers l'agrégation d'une série d'initiatives? Comment atteindre le facteur 4 en 2050 ? Ce sont des sujets auxquels les candidats à l'élection présidentielle doivent répondre.

### Gilles DANSART

Merci. Avant le grand débat, qui occupera l'essentiel de notre temps, nous avons tenu à avoir au préalable une première table ronde pour examiner les rapports des politiques aux questions de mobilité. Nous avons demandé à quatre grands intervenants qui ne sont pas - ou ne sont plus - des hommes politiques d'être parmi nous.

- Marie CHERON, de la Fondation Nicolas HULOT,
- Yves CROZET, universitaire bien connu du LAET,
- Pierre CARDO, ancien président de l'ARAFER
- Olivier RAZEMON, qui a écrit un ouvrage passionnant sur les villes moyennes.

La plupart d'entre nous consacrent chaque jour des centaines de minutes aux déplacements. Les conditions de transport public sont souvent loin d'être satisfaisantes. La voiture contribue à la congestion et à la pollution des grandes villes. En vélo, il faut s'insérer dans des environnements souvent dangereux et pollués. Pour autant, les politiques ont-ils pris la mesure de ces contraintes quotidiennes ? La mobilité est-elle une fatalité ? Est-elle un droit pour tous et à quelles conditions ? Comment concilier les différents modes dans des espaces contraints ? Comment partager les usages entre les voyageurs, mais aussi entre les voyageurs et les marchandises ?



Nous savons qu'il est très difficile d'arbitrer et d'obtenir de la part des responsables politiques des consignes et des orientations claires.

Cette table ronde nous permettra notamment d'aborder des questions qui ne sont pas simplement techniques. La France a eu des Ministres des Travaux Publics, des Ministres de l'Équipement, et parfois des Ministres des Transports, mais rarement de plein exercice. A-t-elle jamais eu une vraie politique de mobilité ? Les gouvernements successifs ont-ils fait autre chose qu'une gestion au cas par cas et catégorielle des sujets de transport : les autoroutes, la SNCF, Air France, les routiers, les LGV, le canal Rhin-Rhône etc...?

Qu'est-ce qui fait une politique de mobilité ? Aurons-nous les orientations que l'ensemble des professionnels réclament, colloque après colloque, année après année, débat après débat ?

***Yves CROZET, vous êtes un observateur attentif de ces questions de mobilité : les politiques ont-ils évolué dans l'appréhension de ces enjeux décisifs pour les Français ? Avons-nous jamais eu une véritable politique de mobilité ?***

**Yves CROZET**

Oui, nous avons eu une politique de mobilité cohérente et ambitieuse avec le Grenelle de l'Environnement, qui ne visait pas seulement à faire du transport. Voté à l'unanimité de l'Assemblée nationale, la loi Grenelle 1 affichait des objectifs chiffrés : extension du réseau de LGV, report du fret routier sur le ferroviaire et le fluvial, développement des transports collectifs urbains, soutien public au véhicule électrique. Louis NEGRE avait publié un ouvrage sur le développement des bornes de recharge pour les voitures électriques.

Le problème est que, 10 ans après, ce projet a vieilli. Il faut donc prendre le temps de savoir pourquoi, alors qu'il avait soulevé un certain enthousiasme : nous allons changer les parts modales pour le transport collectif, relancer l'activité économique avec des investissements, développer les régions et réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Sur ces quatre points, le bilan est triste.

Je n'insiste pas sur les parts modales et le déclin du fret ferroviaire : « on ne tire pas sur une ambulance ». Concernant le voyageur ferroviaire, sans compter les trafics Ile-de-France qui ont progressé, nous avons 75,2 milliards de voyageurs-kilomètres sur les TGV, TER et TET en 2008 et toujours 75,2 en 2015. Nous allons ouvrir des nouvelles LGV dans les prochains mois, mais la multiplication que nous attendions n'a pas eu lieu. En matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, depuis un an ou deux, la croissance économique repart et les choses s'aggravent. En 2016, la consommation de carburant s'élève à 51 millions de mètres cubes, comme en 2008 et elle repart à la hausse, alors que nous l'avions diminué de près de 10 %.

En matière de développement régional, en Alsace et en Lorraine, qui ont eu le TGV en 2007, le nombre d'emplois a chuté entre 2006 et 2013 de 5 % en Lorraine et de 1 % en Alsace. L'Auvergne, qui n'a pas de TGV, fait un score de moins 1,5 % et la Corse fait un score de plus 16 %. Paris et la région Rhône-Alpes font plus de 2,5 %. Cherchez l'erreur !

Rendons-nous à l'évidence, les transports ne suscitent pas la croissance : la relation est dans l'autre sens, c'est la croissance qui suscite les transports. Avec une croissance faible, nous n'avons pas eu de miracle sur la mobilité. Il faut prendre conscience d'un échec de ce que nous pensions être une évidence.

Il est donc nécessaire, comme vient de le souligner Philippe DURON, de faire la pédagogie de Mobilité 21 dont les recommandations étaient une première prise de conscience des limites du Grenelle de l'environnement. Or beaucoup continuent à penser que les grands projets sont au cœur de la culture française ! J'ai entendu le Président de la région Rhône-Alpes dire qu'il fallait absolument faire le TGV POCL. Au plus haut sommet de l'État, une DUP a été signée pour Poitiers-Limoges, contre l'avis du Conseil d'État qui a du ensuite casser cette DUP. Lors de l'inauguration de SEA, la LGV vers Dax et Toulouse a été promise, alors que la SNCF dit, à juste titre, qu'elle perdra de l'argent même sur SEA. Une ligne qu'il fallait faire car elle représente un fort trafic potentiel, j'ai voté pour quand j'étais au CA de RFF. Mais plus vous multipliez les LGV déficitaires et plus vous fragilisez le système ferroviaire.

Faire la pédagogie de Mobilité 21 signifie arrêter de croire aux chimères. Nous sommes à l'ère des post-vérités et donc méfions-nous : si un candidat nous dit qu'il va relancer les transports, augmenter les investissements et, grâce à cela, relancer la croissance et développer les territoires, il ne faut ni applaudir ni le croire.

Bien sûr, il faut continuer à investir dans les transports. L'investissement dans les routes était de plus de 12 Md€ par an en 2007. Entre 2008 et 2016, il est tombé à 8 Md€. Dans le même temps, l'investissement dans le ferroviaire et dans les TCU, qui était au total de 4 Md€ - 2 et 2 chacun - en 2007, est passé à 8,3 Md€. Ce rééquilibrage était souhaitable. Nous investissons autant dans les transports collectifs et dans le ferroviaire que dans les routes. C'est un bon résultat du Grenelle.

**Gilles DANSART • Quels sont les instruments ? Est-ce le marché et l'investissement ou faut-il aussi de la régulation et des instruments plus modernes ?**

**Yves CROZET**

Comme Philippe DURON l'a évoqué, la première question est celle du financement. Ainsi, de nombreux acteurs, notamment des présidents de région, veulent créer une écotaxe poids lourds, mais c'est souvent pour réaliser de mauvais projets. Je crois qu'il faut regarder cela de près. Nous avons d'abord besoin d'un financement pérenne pour l'ensemble des infrastructures, la route, les transports collectifs urbains et le réseau ferroviaire.

Le premier point à examiner est le financement de la route. Le réseau des autoroutes est surfinancé, ce qui crée une rente autoroutière que tout le monde essaie de récupérer, alors que 98 % du réseau géré par les collectivités territoriales – ce qui représente 60 % du trafic - n'ont aucune ressource affectée.

Ensuite, il faut voir financer les entités qui s'occupent des infrastructures, sur lesquelles nous pourrions faire circuler des activités en concurrence. J'espère que cela sera le cas sur le ferroviaire, comme cela l'est déjà sur la route,

Un grand nombre d'élus rêvent encore d'un projet TGV, pourtant il faut arrêter les chimères pour regarder de près ce que nous avons à faire. Par exemple, dans le ferroviaire. M. PEPY souligne que nous devons faire des gains de productivité - c'est en train de bouger dans l'entreprise – et, Louis NEGRE l'a rappelé, il faut améliorer la qualité de service.

**Gilles DANSART • Pierre CARDO, vous avez été en responsabilité avant d'être Président de l'ARAFER. Vous avez veillé à la conduite des politiques et notamment à leur intégration aux nouveaux dispositifs de régulation. Quel est votre diagnostic sur la façon dont les gouvernants abordent les questions de mobilité ?**

**Pierre CARDO**

Lors de la réforme ferroviaire, nous avons énormément évoqué le retour de l'Etat stratège, qui n'a pas été vraiment présent par la suite. Au niveau des transports, qui sont en lien avec l'aménagement du territoire, il me semble souhaitable d'avoir un vrai Ministère, ayant une compétence complète sur le transport et l'aménagement du territoire. Nous aurons peut-être enfin une stratégie suivie.

Dans les programmes des candidats, le transport ne me semble pas constituer une priorité, ce qui n'est pas le cas pour beaucoup de personnes en France, notamment les usagers.

Ce que la région parisienne draine en transports quotidiens est extraordinaire. Or, le réseau francilien de chemin de fer a pris un sacré retard ce qui constitue parfois un danger. Où sont les financements ? Il faudra d'abord un Ministre de plein exercice, qui sera à la fois un Ministre des transports et de l'aménagement du territoire, puis il faudra régler le problème de financement une fois pour toutes. En ce qui concerne le ferroviaire, la dette de l'Etat qui ne veut pas financer complètement les investissements qu'il lance, se trouve « sous le tapis » de SNCF Réseau. Ce n'est pas normal : nous alourdissons la dette et le coût de fonctionnement du train par rapport aux autres modes de transport.

Il faut aussi régler le problème de la concurrence car nous n’y échapperons pas. Dans le transport ferroviaire de passagers, les choses se passent comme pour le fret : nous ne l’avons pas préparée jusqu’au dernier moment et le fret ferroviaire est à présent en difficulté par rapport à la route. La concurrence est un peu « l’arlésienne », nous en parlons pour 2019, 2022, mais on sent bien qu’on retarde le plus possible. Nous allons arriver « dans le mur » si nous ne sommes pas préparés et nous aurons une catastrophe économique et sociale au niveau des transports ferroviaires.

Nous raisonnons souvent en termes de concurrence intramodale, mais SNCF Fret et ses différents concurrents sont tous en difficulté et la situation financière de SNCF Fret est loin d’être enviable. Cela ne fonctionnerait pas si c’était une entreprise totalement privée. Le transport ferroviaire de passagers ne doit pas se retrouver dans la situation très difficile qu’a connue le fret.

Qu’est-ce qu’une ouverture à la concurrence ? Comment ouvrir les TER à la concurrence dans quelques années ? Quel sera le statut du personnel ? Le maintenons-nous ou le faisons-nous disparaître ? Continuons-nous à recruter au statut ? Devons-nous trouver une solution pour apporter une garantie d’emploi à ceux seront repris éventuellement par d’autres entreprises ? Qui paiera le différentiel entre le salaire, le statut et l’organisation du travail ?

Ces questions ne sont pas abordées, mais ce n’est pas en évitant de les examiner qu’elles ne se poseront pas. Pour avoir une concurrence ayant un effet positif, cela fait partie des éléments sur lesquels le politique doit se positionner. Si nous voulons une concurrence réussie, il faut lui donner les moyens de réussir.

Concernant le matériel, le ferroviaire est une industrie très capitalistique. Qui doit posséder le matériel ? On ne peut pas acheter le matériel lourd chaque fois qu’un marché est pris. Sinon cela exige des durées de contrat très longues, ce qui n’est pas obligatoirement l’objectif.

De nombreux problèmes se posent donc actuellement et restent sans réponse.

Pour l’écotaxe, monter les portiques puis les démonter a coûté une fortune. Les solutions prises ensuite pour financer l’AFIF sont-elles réellement adaptées ? Ce n’est pas suffisant en termes de flux et d’efficacité.

Nous ne pouvons pas non plus raisonner sur un seul mode : le ferroviaire, le routier, l’aérien ou les nouveaux modes qui apparaissent. S’il y a une concurrence, il faut une régulation indépendante et forte disposant de moyens et une régulation intermodale. Pour l’instant l’aérien n’est pas dans la régulation. Or, à partir de quelques centaines de kilomètres de train, l’avion devient très concurrentiel. Pouvons-nous continuer à avoir un régulateur aérien qui n’est pas indépendant et dépend toujours du Ministère ?

**Gilles DANSART • Vous avez retrouvé votre pleine liberté de parole depuis juillet dernier, si tant est que vous ne l’ayez jamais perdu : l’Etat joue-t-il désormais le jeu de la régulation ?**

**Pierre CARDO**

L’Etat a créé le régulateur en 2009. Le Parlement a souhaité lui donner les moyens d’une réelle indépendance décisionnelle et budgétaire. Lors de la réforme de 2014, il y a eu un nouveau débat avec l’exécutif sur les avis conformes que le régulateur peut imposer aux différents acteurs. Nous pouvons nous demander s’il y a réellement une volonté d’avoir un régulateur indépendant.

Or, il faut vraiment s’assurer que le régulateur soit indépendant dans le domaine du transport, parce que l’Etat est schizophrène : il est notamment actionnaire de la SNCF, il subventionne, il est organisateur de transport pour les TET... Il ne peut donc pas être totalement neutre. Le régulateur permet d’avoir cette distance et des capacités d’analyse - il n’est pas certain qu’au Ministère, tous les acteurs aient cette capacité d’analyse - et de prise de décisions en totale indépendance.

Je vais prendre un exemple. Nous faisons voter des lois à l’Assemblée Nationale comme la « règle d’or », censée stabiliser l’endettement du réseau ferré, et nous nous « asseyons dessus » moins de deux ans après. En effet alors que le régulateur émet un avis négatif sur le mode de financement du projet de

liaison Charles de Gaulle express ,en raison de l'endettement de SNCF réseau qui ne doit plus progresser selon la règle d'or ,le gouvernement fait voter à l'Assemblée Nationale et au Sénat un amendement qui autorise un financement par Réseau qui va à l'encontre du respect de la dite règle

Je crois sincèrement que, pour réussir dans le domaine des transports, il faut un Ministre en plein exercice et une vraie stratégie, qui commence à émerger, pour tous les acteurs. Les industriels ont besoin de voir à long terme pour investir. Ils ont donc besoin d'un régulateur assurant à chacun que les règles seront bien respectées et d'un Etat qui accepte son indépendance. Autrement, la concurrence sera « un jeu de quilles ».

**Gilles DANSART • Marie CHERON, vous représentez la Fondation Nicolas HULOT : Pierre CARDO évoquait à l'instant l'écotaxe. Les candidats mettent le développement durable et la décarbonation - au sens très large - au centre de leur programme et ils incluent les objectifs de mobilité dans cette politique de décarbonation. Néanmoins, on a tendance à opposer décarbonation et efficacité économique ou faisabilité. Quelle est votre opinion sur cette apparente contradiction entre l'objectif et le réel ?**

**Marie CHERON**

Je propose aux représentants des candidats de sortir cette notion de contradiction. Elle peut exister dans des politiques, mais la réalité n'est jamais contradictoire : elle est complexe et s'aborde dans ses différentes facettes et dimensions.

Il n'y a pas, y compris à long terme, de contradiction entre les objectifs environnementaux, les besoins sociaux et le fonctionnement de l'économie au quotidien. Pour s'engager dans la voie d'une transition et d'une mobilité durables, il faut bien prendre en compte les contraintes et les nouveaux objectifs, qui sont des impératifs.

Le premier est l'accès à la mobilité pour tous. Je rappelle qu'un Français sur cinq rencontre des difficultés pour se déplacer au quotidien. La mobilité est également un frein à l'accès à l'emploi pour une partie des populations.

Nous parlons beaucoup de mobilité dans les villes, sur des territoires où les réseaux sont déjà denses. Nous ne parlons pas assez de mobilité dans les territoires périurbains et ruraux, là où les besoins sont les plus importants et où les déficiences et les vulnérabilités sont réelles. Nous y trouvons des populations précaires, isolées et dépendantes de la voiture, du fait des pratiques d'urbanisme et d'aménagement en France, qui font que la dominante modale est la voiture. La voiture domine les façons de se déplacer et nous n'avons pas du tout les reports modaux attendus depuis plusieurs années, qui avaient été affichés par le Grenelle ou la conférence environnementale.

L'accès à la mobilité doit rester une préoccupation. Une contradiction majeure serait par exemple une politique nationale qui ne s'intéresse pas à l'accès à la mobilité et qui prétend, par ailleurs, lutter contre le chômage.

Il faut également que, sur le transport, les politiques s'ouvrent à d'autres sujets. L'accès à la mobilité est crucial pour les personnes, c'est également un enjeu pour les territoires. Notre maillage territorial s'est réduit ces dernières années notamment en matière ferroviaire : des trains de nuit sont supprimés dans certaines zones, nous avons remplacé un certain nombre de TER par des cars. Certains trains sont supprimés le matin ou le soir, parce qu'ils ne seraient pas remplis.

Pourtant, il s'agit d'un service public, qui était présent pour répondre à des besoins réels. L'exigence de service se perd pour des personnes et des territoires que l'on isole. Ces inégalités territoriales en termes d'accès à la mobilité touchent également le bien-être et le développement économique et social.

Ces inégalités se creusent et sont un vrai défi. Lorsque nous parlons de transport, il s'agit également de développement économique et de cohésion sociale. Dans les élections, nous voyons combien cette

problématique de cohésion a des conséquences en termes de vote. Ce sont donc des enjeux à court, moyen et long terme.

Outre la question de l'accès, nous avons des exigences environnementales de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Depuis 2010, on constate 4 % d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre liée au transport et cela ne diminue pas. Nous avons des objectifs, mais aucune impulsion nationale n'a été donnée ni aucune action concrète mise place pour favoriser le report modal.

**Gilles DANSART • *Nous ne parlons d'ailleurs quasiment plus de report modal, nous utilisons beaucoup moins ce terme qu'il y a 15 ans.***

**Marie CHERON**

C'est pourquoi j'essaie de le remettre un peu au goût du jour et qu'il revienne dans les priorités. Pour nous, il est important notamment que le report modal sur le train soit un axe fort d'une politique de transport. Pouvons-nous arrêter d'abandonner le train, redonner une vigueur au réseau ferroviaire ? Pouvons-nous donner une vraie place aux mobilités actives, la marche et le vélo, sur lesquelles la France est en retard ? Le vélo n'est pas réservé aux bobos en centre-ville, il peut également avoir une place sur d'autres territoires périurbains, en petite ou grande couronne, et même sur des territoires ruraux. Aujourd'hui, les vélos électriques permettent d'allonger les distances. Nous sommes en retard par rapport à d'autres pays et nous avons peut-être beaucoup à apprendre d'eux.

La pollution de l'air est la priorité première des Français en matière environnementale et je rappelle qu'une autre de leurs priorités principales est la santé. La pollution de l'air fait 48 000 morts par an. Évidemment, le trafic routier n'est pas neutre. Cette année, des pics de pollution ont permis de sensibiliser et de remettre cette question au goût du jour, mais il faut réduire la pollution liée au transport.

En 2017, nous allons renégocier au niveau européen les normes Euro sur les véhicules, celles qui ne sont pas respectées dans le cadre du Dieselgate, qui fait scandale dans les différents pays d'Europe. L'Etat a un rôle à jouer pour renforcer ces normes et mettre en place les outils qui permettront qu'elles soient enfin respectées et qui feront aussi évoluer les organisations dans le sens d'une plus grande transparence.

Nous parlons beaucoup de GES et de pollution en matière d'environnement, or il faut élargir la perspective. Lorsqu'on évoque l'environnement et la transition énergétique, on doit penser à optimiser globalement les ressources naturelles. La transition énergétique signifie sortir des énergies fossiles. Il existe un cadre national sur les carburants alternatifs, il serait bon que le futur gouvernement s'en empare et qu'il précise les résultats attendus des solutions proposées pour décarboner les transports. Il faut limiter la dépendance aux matières minérales qui sont également dans les batteries électriques. Dire que l'on doit développer l'électromobilité – tous les candidats ont adopté la solution – n'est pas révolutionnaire. Comment développer l'électromobilité, dans quels véhicules, avec quel type de batterie ? Comment la répartir sur le territoire et quel accès pour tout le monde ?

Les trois priorités sont donc une politique de report modal, une action au niveau européen et la mise en place d'une transition juste, c'est-à-dire avec des outils fiscaux adaptés. Lorsque nous soutenons la mobilité durable via, par exemple, un bonus électrique, il faut adosser ces systèmes aux ressources des individus.



**Gilles DANSART • Olivier RAZEMON, Marie CHERON évoquait la desserte des territoires que l'on aborde beaucoup plus dans cette campagne que lors des dernières campagnes présidentielles. Vous avez raconté dans un livre comment la France a tué ses villes. Vous êtes assez sévère sur la façon dont les responsables politiques abordent cette question un peu convenue d'équilibre territorial.**

### **Olivier RAZEMON**

Ecrire un livre pour dire que tout va bien ne sert pas à grand-chose. Ce qui est en train de se passer en France, c'est que les villes sont en train de mourir. Je ne sais pas bien ce qu'est la « France périphérique » dont tout le monde parle, Macron avant-hier et, avant lui, Juppé, Montebourg ou Dupont-Aignan. Il faut regarder la géographie finement : il y a les villes, leurs banlieues, leurs périphéries, la campagne. La « France périphérique » n'est pas seulement ce qui est en dehors du deuxième arrondissement de Paris.

Les villes sont très touchées par la dévitalisation commerciale, nous l'avons à peu près compris désormais, mais nous nous focalisons sur les commerces en centre-ville – qui est la crise la plus visible – alors que la crise touche aussi le logement : il y a beaucoup de logements vides dans les villes moyennes. Le revenu moyen d'une ville est inférieur à celui des communes environnantes, y compris celles qui sont considérées comme des communes plus populaires. Par exemple, le revenu moyen à Orléans est inférieur à celui de toutes les communes, en dehors de la commune populaire de Saint-Jean-de-la-Ruelle, et pas seulement au revenu des communes « riches » comme Olivet. Je pourrais citer de nombreux exemples du même type.

Et puis, je prends des transports publics dans les villes moyennes. Quand j'arrive à la gare, on me propose de venir me chercher en voiture et je réponds que je préfère y aller à pied ou éventuellement prendre un vélo en libre-service ou les transports. Les gens me disent : « tu vas mettre 45 minutes », mais justement, je veux voir comment cela va se passer. Or, je constate que les transports sont pratiquement vides, même aux heures de pointe. Et le ticket ne coûte pas très cher - parfois, c'est même gratuit - pour les usagers, alors que les transports coûtent extrêmement cher à la collectivité.

Nous avons donc une sous-utilisation totale des transports publics dans les villes moyennes. Tout simplement nous ne regardons pas les transports. C'est un point aveugle. Les décideurs annoncent qu'ils vont organiser la ville, faire un nouvel aménagement « au cœur de l'agglomération » – c'est ce que l'on disait pour la gare TGV de Belfort Montbéliard inaugurée en 2011 – mais on le fait en pleine campagne : il faut voir les choses comme elles sont.

Nous ne voyons pas le sujet transport, parce que, en-dehors de Paris, Lyon, Strasbourg, et peut être Grenoble et Bordeaux, nous continuons à partir du principe que tout le monde doit pouvoir se déplacer partout en voiture individuelle. Nous avons cette idée que, si nous ne pouvons pas y aller en voiture, ce n'est pas possible.

Arrêtons d'avoir cette « pudeur de gazelle » : il faut dire que la voiture individuelle pour tous les trajets n'est pas une bonne chose. Il y a des choix à faire pour les transports publics. Si les gens ne prennent pas le train pour aller d'Aurillac à Brive-la-Gaillarde, alors que le train existe, c'est probablement parce que l'autoroute est plus rapide. On construit une nouvelle rocade, une nouvelle entrée d'autoroute, on répare les routes, on fait en sorte que tout soit plus simple en voiture. Parallèlement, les passagers du train ont du mal à accéder à la gare à pied.

Pour que nous ayons envie de prendre les transports, il ne faut pas seulement des grandes infrastructures, mais aussi étudier toute une série de petits détails.

Par exemple, l'interconnexion à Nanterre Préfecture entre la SNCF et la RATP n'est toujours pas réglée. Nous ne sommes toujours pas arrivés à l'organiser. Je l'ai fait une fois dans la cabine du conducteur, j'ai vu ce passage de relais à Nanterre Préfecture entre la RATP et la SNCF : les conducteurs s'attendent, ne se parlent même pas.

J'ai voulu prendre le bus à Aubagne, il est gratuit pour les usagers. Je voulais aller à la zone commerciale un samedi après-midi. J'ai regardé les horaires sur l'arrêt de bus, un bus passait cinq minutes plus tard, j'ai

attendu et cinq minutes après, j'ai vu un bus passer dans l'autre sens. En fait, les horaires avaient été inversés !

Et puis, dans toutes les villes, le vélo est un moyen de transport rapide, efficace, et totalement sous-utilisé. On a fait les vélos en libre-service, qui coûtent également cher à la collectivité, sans se soucier des infrastructures et de la sécurisation des trajets. Il serait vraiment temps de faire des politiques cyclables.

Certes, tout ceci ne dépend pas forcément du Président de la République. Mais il faut aussi arrêter de croire que tout dépend du Président de la République. La prise de conscience doit se faire à tous les niveaux de l'Etat et des collectivités. C'est important, nous ne pouvons pas laisser faire. Tout ceci fait appel à une forme de sobriété et de pragmatisme. La politique, c'est aussi s'intéresser sérieusement aux petites choses qui font que la vie est plus simple.

**Gilles DANSART • *Je vous remercie, il faudrait un retour à quelques fondamentaux, dont la qualité de service au quotidien. Les opérateurs et l'ensemble des acteurs doivent se soucier du quotidien des Français, c'est une des revendications de plus en plus fortes. En même temps, tout peut-il venir de l'Etat ? Sans même parler demain des véhicules autonomes, n'y a-t-il pas une forme de régulation nouvelle avec le développement des nouvelles mobilités ?***

**Yves CROZET**

Olivier RAZEMON a évoqué plusieurs sujets fondamentaux.

Tout d'abord, les choses dépendent de moins en moins du Président de la République. Par parenthèse, nous parlons beaucoup de la VI<sup>ème</sup> République, alors que le contexte politique serait plutôt le retour à la IV<sup>ème</sup> République. Quel que soit le Président élu dans un mois et demi, personne n'est capable de dire ce que sera la majorité et s'il y en aura une à l'Assemblée. Je conseille aux responsables de grandes administrations et d'entreprises de ne pas prendre de congés pendant l'été...

En second lieu, la voiture a contribué à détricoter les villes, notamment les plus petites. Les centres commerciaux se sont installés en périphérie et l'habitat pavillonnaire également. C'est avec ce problème en tête qu'il faut penser aujourd'hui au développement du covoiturage ou du véhicule autonome.

Les véhicules autonomes ou le covoiturage dynamique dont a parlé Louis NEGRE vont non pas réduire mais augmenter les contraintes sur la voiture : pour développer le covoiturage dynamique, il faut pratiquement interdire l'auto en solo. Le covoiturage dynamique sur courte distance ne fonctionnera pas s'il y a une énorme congestion, si vous devez attendre votre chauffeur sans savoir s'il arrivera ou non. Cela n'a rien à voir avec un covoiturage BlaBlaCar sur 500 kilomètres.

À New York, ils ont d'énormes problèmes de congestion routière dus à la multiplication des VTC et à UBER. Qu'elle soit autonome, électrique, UBER ou non, la voiture consomme autant d'espace. Le problème clé est la consommation d'espace. Pour développer une voiture autonome qui réduira les émissions par tête et la congestion, il faudra mettre une contrainte très forte sur la voiture individuelle. Y-est-on prêt ?

La pédagogie de Mobilité 21 suppose de comprendre qu'il faut surtout faire des investissements sur l'existant, pour que l'existant fonctionne, il faut optimiser le ferroviaire - des efforts sont faits pour cela - et la route. Avec 1,2 personne par voiture, la route n'est pas optimisée. Les électeurs sont-ils prêts à accepter cette optimisation qui passera par un péage urbain ? Suffit-il de le dire pour ne pas être élu ?

**Gilles DANSART • *Faut-il également réglementer les usages ?***

**Yves CROZET**

Il faut expliquer et faire de la pédagogie en permanence. Dans les villes moyennes, de nombreuses personnes font un ou deux kilomètres en voiture pour aller travailler dans le centre-ville. Elles ont du mal à se garer, les commerçants également et ils disent que leurs clients ne peuvent pas stationner. Ces salariés pourraient utiliser un autre moyen de transport, marcher, utiliser ses jambes, utiliser un moyen de transport beaucoup plus léger et robuste qui est le vélo.

Pour cela, il faut une volonté politique au niveau national, qui ne passe pas seulement par une prime au vélo à assistance électrique et des vélos en libre-service. Cela fait parler du vélo, mais le résultat est que nous sommes toujours dans des usines à gaz, nous croyons que les vélos sont forcément à assistance électrique. A Soissons, pour aller du cimetière au centre-ville, ce n'est pas nécessaire. Il y a une sous-utilisation alors il est étonnant de voir à quel point nous n'arrivons pas à nous inspirer de ce qui se passe en matière de transport dans les pays où cela marche, alors que nous avons tous plein d'exemples en tête.

**Gilles DANSART • *Pierre CARDO, pouvons-nous résumer ce qui vient d'être dit en disant que si l'Etat ne peut pas tout, il peut beaucoup ?***

**Pierre CARDO**

Premièrement, nous imposons à des collectivités territoriales en grande couronne de construire des milliers de logements et, pendant ce temps, les infrastructures de transport ne sont pas prévues ou arriveront dans plusieurs années. C'est déjà une première bêtise qu'il faudrait éviter et nous pouvons citer des tas d'exemples de ce type actuellement.

Deuxièmement, qu'avons-nous prévu pour éviter que les voitures n'entrent dans Paris ou dans les grandes agglomérations ? Quand les transports en commun, notamment le ferroviaire, et ou les autoroutes sont saturés aux heures de pointe, nous nous contentons de dire qu'il ne faut pas venir et que l'on mettra un péage. Je ne suis pas persuadé que cela suffise. Qui a prévu les infrastructures ? Les parkings et les grandes aires de stationnement sont des éléments importants qu'il faut implanter autour de Paris et des grandes métropoles. Autrement, nous ne réglerons pas le problème du transport.

Prenons l'exemple des cars dits Macron qui n'ont pas envie d'entrer dans les centres-villes. Où vont-ils stationner pour déposer leurs passagers ? Il faut que ce soit près d'axes de transport importants et rapides. Cela peut être les aéroports qui disposent de grands parkings qui peuvent être agrandis et de navettes vers les centres-villes, ou un certain nombre de gares périphériques disposant des mêmes atouts.

Tout cela nécessite une planification et des investissements lourds. On ne doit pas se contenter de dire : « Il ne faut pas qu'ils viennent, cela fait des embouteillages ». Pour l'instant, je ne vois pas les parkings : je suis en grande banlieue et je ne peux toujours pas aller au spectacle à Paris, parce que je ne peux pas revenir le soir.

**Gilles DANSART • *Il y a le covoiturage et les taxis. Nous avons traité l'histoire d'UBER contre taxis du point de vue de deux professions qui se font la guerre, mais jamais du point de vue de la mobilité.***

**Pierre CARDO**

On n'arrêtera pas l'évolution des modes de transport qui répondront aux besoins de mobilité, et d'autres seront encore à inventer ou améliorer. Prenons d'autres exemples de mobilité. Aujourd'hui, un certain nombre de nouveaux emplois sont nécessaires à la vie des gens qui ont une mobilité extrêmement réduite et qui ont besoin d'aide à domicile. Ces emplois se passent deux heures ici, deux heures là-bas et deux heures ailleurs. Dans Paris, nous avons le réseau de transport en commun, sauf que l'on n'a pas

toujours la population sur place pour répondre à tous les besoins. En petite couronne, cela peut peut-être marcher. En grande couronne, je vous conseille d'essayer ! Le réseau de transport en commun n'est pas du tout adapté. Et pourtant il y a de la demande et l'offre n'a pas les moyens de l'atteindre. On pourrait trouver de nombreux autres exemples.

Il faut envisager un système de mise à disposition de véhicules autonomes pour ces emplois, pour ceux qui travaillent à des horaires décalés et ne sont pas situés sur des grands axes de transport. Nous n'allons pas mettre chaque fois des transports en commun lourds pour répondre à ces problématiques. Il faut mener une réflexion en termes de mobilité. Il y a une nouvelle mobilité à organiser et on ne peut pas uniquement compter sur le covoiturage. Des expériences ont été tentées pour aider des personnes à trouver de l'emploi en mettant à disposition des véhicules électriques avec ou sans permis. Je rejoins ce qui a été dit : le transport est plus souvent qu'on le pense un handicap pour l'emploi mais aussi pour le bien être dans notre société.

Toutes ces solutions nécessitent une politique développée avec des financements et une réflexion. L'interdiction et la taxation ne sont pas les seules réponses pour obtenir de bons comportements. Il ne faut pas mettre les gens dans des situations où ils n'ont pas d'autres solutions que de se résigner au chômage ou de prendre une voiture. Les deux ont un coût élevé pour la société.

La mobilité mérite qu'on lui consacre une intelligence et une stratégie prenant en compte le vécu des usagers au quotidien.

Lorsque je laisse mon vélo dans une gare, j'ai envie de retrouver autre chose que l'antivol autour d'un poteau.

Si je suis handicapé, je veux pouvoir prendre les transports en commun. À Chanteloup-les-Vignes, vous pouvez partir par le train quand vous êtes handicapé, mais vous ne pouvez pas revenir sauf à savoir monter un escalier en fauteuil roulant. Pour l'instant, nous n'avons pas suffisamment réfléchi et investi sur ces questions très concrètes du quotidien.

Un événement organisé par :

