

Réponse de Benoît Hamon

**TDIE interroge les candidats à l'élection présidentielle
sur leur projet de politique des transports.**

Pour une politique des transports

Questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle

A l'attention des mesdames et messieurs les candidats à l'élection présidentielle 2017,

TDIE souhaite contribuer à l'identification des enjeux d'une politique nationale des transports, mobilité et logistique, pour que celle-ci ait la place qu'elle mérite dans le projet de mandat 2017-2022, en suscitant l'expression des propositions et des orientations portées par les candidats.

Comme en 2002, 2007 et 2012, TDIE porte à l'attention des candidats à l'élection présidentielle une analyse et des questionnements qui sont présentés dans le document « *Pour une politique des transports, Analyses, propositions et questions aux candidats à l'élection présidentielle 2017* ».

Afin de faciliter l'expression de la vision et des orientations des candidats, le conseil scientifique a précisé les questions sur lesquelles le futur Président de la République devra donner des orientations dans le questionnaire ci-après. **La numérotation des questions n'est pas relative à un ordre de priorité des enjeux : elle est destinée à faciliter l'identification des questions.** Ainsi, par facilité de mise en page, les questions relatives à la décarbonation des transports se trouvent à la dernière page.

TDIE souhaite partager vos propositions avec le plus grand nombre à une date qui permette leur consultation et leur analyse dans les meilleures conditions. Nous publierons les réponses dans la semaine du 27 mars, c'est pourquoi **nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous adresser votre réponse le lundi 20 mars par mail (à secretariat@tdie.eu).**

Ce document vous est transmis en format électronique afin que vous puissiez facilement y intégrer vos réponses.

Pour toute demande de précision, vous pouvez joindre l'équipe de TDIE (Pierre Van Cornewal, Délégué général : 01 44 13 31 84 ou pvanconewal@tdie.eu)

Philippe Duron, Député du Calvados, et Louis Nègre, Sénateur des Alpes-Maritimes, coprésidents de TDIE

Pour une politique des transports

1. Le système de transport français a une excellente réputation. Cependant, les indicateurs mesurant sa qualité dans les classements internationaux se dégradent. **Dans quelles conditions et selon quelles modalités les dossiers relatifs à la mobilité et aux infrastructures de transport seront-ils l'objet d'une politique pour le prochain mandat ? Nommerez-vous un ministre de plein exercice spécifiquement pour les transports, la mobilité et la logistique ?**

Les transports traversent les trois piliers du développement durable, l'économique, le social et l'environnemental. Les investissements dans les transports représentent un formidable levier pour mener une politique cohérente, conciliant relance de l'activité économique, transition écologique et maintien d'une cohésion sociale et territoriale forte. C'est dans ce cadre que les dossiers relatifs à la mobilité et aux infrastructures de transport s'inscriront dans une politique des transports au service de l'intérêt général.

Dans cette perspective, nommer un ministre de plein exercice en charge des transports ; de la mobilité et de la logistique, qui ne serait plus sous la tutelle du Ministère de l'écologie et du développement durable, doit répondre à la nature transversale des transports, et donc s'articuler parfaitement avec le vice-premier ministre en charge du développement durable et les ministères en charge de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'économie, de l'industrie. La mobilité est en enjeu fort pour les citoyens au quotidien, il importe de valoriser d'avantage la visibilité de l'action gouvernementale dans ce secteur des transports auprès des citoyens et renforcer les moyens de l'État dans son rôle de planificateur et de mise en œuvre d'une politique des transports ambitieuse.

2. Relevant des domaines dits de « compétence partagée », la politique européenne des transports précise le cadre des politiques nationales. **Quelles initiatives comptez-vous prendre en matière de politique commune des transports ? Quels sont, selon vous, les domaines prioritaires dans lesquels l'Union européenne devrait agir au cours des prochaines années en matière de transport ?**

Le secteur des transports, en raison de son caractère transfrontalier, mobile et itinérant, est un domaine où l'intervention des institutions communautaires est absolument indispensable.

Au niveau européen, la lutte contre le dumping social, le contournement accru de la législation, la multiplication des fraudes et des pratiques de concurrence déloyale, en particulier dans le secteur des transports routiers, devrait constituer la priorité de l'Union européenne. L'approfondissement du marché intérieur ne peut plus faire l'économie de contreparties sociales fortes, sans lesquelles les processus d'intégration et de libéralisation alimentent une concurrence fondée sur les disparités sociales, au détriment des conditions de travail et des standards sociaux dans les transports.

La libéralisation des secteurs ne peut plus constituer l'alpha et l'oméga de la politique européenne des transports. Aussi le prochain gouvernement devra œuvrer à faire de la dimension sociale la priorité des politiques européennes de transport.

La France renforcera ses liens avec l'Allemagne et les pays de l'Alliance du routier, y compris certains pays hésitants comme l'Espagne, en faveur d'un corps de règles favorisant la libre circulation, mais aussi et c'est indissociable, une concurrence loyale et un socle social qui ne laisse pas de place au dumping sauvage. Le transport routier ne peut être exonéré des règles sur le détachement. En outre, il faut renforcer la lutte contre la fraude, car au-delà des règles, c'est leur respect qui est en jeu.

Dans le cadre du futur « Paquet routier », le gouvernement aura la responsabilité d'agir en faveur d'un renforcement de la dimension sociale du marché intérieur des transports routiers. L'adoption de mesures concrètes, comme la création d'une Agence européenne des transports routiers, la création d'une liste noire des entreprises frauduleuses (comme c'est le cas dans le secteur de l'aviation), le contrôle du lieu d'activité pour lutter contre les

sociétés fictives, sont autant d'initiatives qui seront portées par la France au niveau européen pour protéger les droits sociaux des travailleurs dans le secteur des transports. .

Deuxièmement, en matière de transition écologique vers des modes de transports plus propres, la France soutiendra l'adoption de nouvelles normes pour les émissions de CO2 des véhicules légers mais également l'adoption de normes d'émissions pour les véhicules lourds. Il n'est pas acceptable que les véhicules lourds soient exemptés de normes CO2 alors que la majorité des pays développés, comme les États-Unis par exemple, ont adopté des normes pour les poids lourds.

Troisièmement, si les frontières routières infra-européennes sont quasiment effacées, le franchissement des frontières ferroviaires avec la France n'a jamais été aussi difficile, tant pour les voyageurs que surtout pour les marchandises, et parfois malgré d'importants investissements.

Le gouvernement français proposera un nouveau Plan d'investissement européen à hauteur de 1000 milliards centré sur la transition écologique. Contrairement au « Plan Juncker », ce nouveau Plan d'investissement s'appuiera d'avantage sur les financements publics notamment afin de privilégier des projets d'infrastructures dont la rentabilité à court terme est moins attractive pour les investisseurs privés mais qui contribuent pleinement à la transition écologique (développement du fret ferroviaire, report modale, mobilité urbaine durable, développement des infrastructures de recharge des carburants alternatifs, électrification du parc automobile, etc.). Parce que les infrastructures de transport durables nécessitent un engagement sur le long terme de la puissance publique, ce plan s'appuiera aussi sur une plus grande flexibilité budgétaire afin d'exclure du calcul des déficits les cofinancements publics aux projets bénéficiant du Plan d'investissement européen. Cette nécessaire flexibilité permettra de redynamiser l'investissement public sur des projets ayant une dimension européenne et structurante pour la transition énergétique.

Le budget européen alloué au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), bras financier de la vision stratégique de l'aménagement du territoire européen à travers le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), doit être davantage mobilisé pour désengorger les points névralgiques du réseau ferroviaire, « effacer » les frontières et construire un véritable rail européen, à exploiter comme tel : harmonisation des systèmes d'information et de sécurité, accélération du passage à l'ERTMS niveau 2 ...

3. L'organisation des compétences des pouvoirs publics dans la définition et la mise en œuvre des politiques de mobilité a été précisée par les dernières lois de décentralisation. La région y a acquis des responsabilités importantes. **Confirmez-vous ce rôle de chef de file de la région dans la définition des politiques de mobilité ?** (voir aussi question 11.3)

Les régions, qui bénéficient du transfert de la compétence transport des départements, devront assumer pleinement leur rôle de chef de file dans la définition des politiques de mobilité, notamment pour développer une véritable offre multimodale au niveau du territoire : planification régionale de l'intermodalité et planification régionale des infrastructures de transport dans le cadre de l'élaboration des SRADDET, coordination des pôles d'échanges, des systèmes d'information multimodaux, liberté tarifaire ...

Elles devront garantir la cohérence des services de transport public et de mobilité en complémentarité d'autres services comme le covoiturage. L'accessibilité et la continuité territoriale, y compris aux frontières régionales, devront être au cœur des futurs schémas. Par ailleurs, le transfert de la gestion des gares principalement desservies par des TER et TET aux autorités organisatrices régionales pour leur permettre de mener à bien, de manière autonome, leur politique multimodale sur leur territoire, pourrait permettre de confirmer le rôle de chef de file de la région dans la définition des politiques de mobilité.

Maintenant qu'elles sont constituées, les Régions doivent se saisir de la question routière. L'armature des grandes routes départementales, articulées sur le réseau routier national, est l'élément fondamental du bon fonctionnement économique des Régions.

Les Régions doivent également s'investir sur le fonctionnement logistique de leur territoire et du fret ferroviaire avec la desserte des sites industriels sur leur territoire.

Préparer l'avenir : pour un nouveau programme de recherche sur les transports

4. Le monde des transports vit des mutations profondes qui lient étroitement les enjeux technologiques, industriels, financiers, territoriaux, et sociaux. **Etes-vous prêt à initier un nouveau programme pluridisciplinaire ambitieux dédié à la recherche sur les questions des transports ?**

Le programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), suspendu en 2013 à l'issue de son 4^{ème} édition quinquennale, mérite effectivement d'être relancé, tant dans sa dimension sociologique et sociétale qu'environnementale et technologique, en complément du volet transport du programme cadre européen de recherche et de développement (PCRD). Associant experts, chercheurs, industriels, exploitants et représentants des usagers, il permet une grande richesse d'approches, il oriente et impulse les politiques publiques et les développements industriels.

Les programmes de R&D se sont focalisés sur les financements du programme des investissements d'avenir, qui ont privilégié le financement des grandes secteurs industriels. Force est de constater que les transports n'ont pas été suffisamment pris en compte, en dehors de la construction automobile.

Or les transports sont un secteur multiforme, comprenant des industries de matériel roulant, des gestionnaires de réseau, des grandes entreprises de service, le secteur des TP, des plus petites entreprises, des start-up, des très petites entreprises voire des artisans comme dans le transport routier de marchandises ou les taxis et VTC, maintenant des plateformes informatiques comme Uber...

Il est nécessaire de développer des programmes de R&D pluridisciplinaires, s'adressant à l'ensemble du secteur, agissant sur l'ensemble de la chaîne des acteurs, sur des grands thèmes comme la logistique, ou encore les transports de personne en zone urbaine. La logique du PIA doit évoluer vers une approche plus holistique, comme l'était le RPEDIT à une époque.

Par ailleurs, la France devrait promouvoir des campus Transports dans les lesquels centres de formations, centres de recherches et entreprises des transports développeraient des filières de spécialisation pour préparer les technologies de demain et former les jeunes dans ce secteur.

Sûreté et sécurité

5. Les transports sont particulièrement vulnérables face à la menace terroriste. Pouvoirs publics, collectivités locales, opérateurs se mobilisent pour comprendre ce risque et proposer des moyens de le maîtriser. **Quels moyens mettre en œuvre pour assurer la plus grande sûreté des transports tout en préservant leur efficacité ?**

Les questions de terrorisme et de sûreté doivent être inscrites de manière pérenne dans le secteur des transports, ce d'autant que la vitesse des véhicules et parfois la congestion augmente la vulnérabilité des systèmes.

Il faut trouver le bon arbitrage entre le « tout contrôle » et l'efficacité des transports. Tout contrôler reviendrait à provoquer des amas de voyageurs encore plus vulnérables.

Il faut soigneusement peser les arbitrages entre les mesures visibles, rassurantes pour les voyageurs mais souvent gênantes pour l'écoulement des flux (quais du RER, grandes gares lors des périodes de pointe...) et les mesures efficaces et donc invisibles (renseignement, vidéo-surveillance, techniques cynophiles...), destinées à s'adapter à une menace par nature protéiforme.

Le secteur aérien est celui pour lequel les mesures de sécurité sont les plus abouties et les plus partagées à l'échelle européenne et internationale. La loi Savary a permis à l'échelle française de renforcer la sûreté ferroviaire. Il est indispensable d'harmoniser à l'échelle européenne ces mesures, notamment en matière de contrat d'objectif de sûreté dans les transports.

Au niveau européen, les questions de sûreté dans les transports terrestres ont essentiellement été traitées à travers le prisme de la lutte contre le vandalisme et de la protection des infrastructures. La sûreté ferroviaire en matière de protection des usagers en cas d'attentats terroristes n'a pas fait l'objet d'une préparation et d'une réflexion au niveau communautaire pour anticiper et faire face au risque d'attentat dans les transports terrestres. Dans cette perspective, le renforcement de la coopération des autorités nationales, notamment à travers le réseau européen des polices ferroviaires (RAILPOL) dont les moyens devront être revus à la hausse, constitue une priorité pour assurer une plus grande sûreté des transports. La création de patrouilles de police ferroviaire transfrontalières pour assurer la sûreté des trains internationaux doit être privilégiée. La présence humaine est un facteur fondamental à la fois pour prévenir et anticiper les risques mais également pour renforcer la confiance des usagers dans les transports.

Le choix du modèle organisationnel de la sûreté est aussi un élément à prendre en compte. Au sein de l'Union européenne, certains États ont décidé de confier la sûreté à l'opérateur historique (Pologne), d'autres aux forces de polices (Allemagne, Royaume-Unis, Pays-Bas) et enfin certains pays comme la France ont choisi un modèle hybride reposant sur la coopération entre les forces de police ferroviaire (SUGE) et la police nationale. Il faut conserver ce modèle qui oblige aux exploitants d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés tout en maintenant l'implication de l'État (présence de force de police) dans la sûreté ferroviaire. L'État peut aussi s'engager à travers la définition d'un contrat d'objectif de sûreté dans les transports avec les autorités organisatrices et les exploitants, ferroviaires, fluviaux, maritimes et routiers.

L'option présentée par le Premier ministre belge d'un PNR du ferroviaire n'est pas la solution. Il faut plutôt rechercher, comme mentionné plus haut, le renforcement de la coopération et de la présence humaine ainsi que l'harmonisation des formations et des pratiques des agents en charge de la sûreté dans les trains et dans les gares. Au-delà des rencontres interministérielles et interservices, il conviendrait d'étendre les nouvelles normes françaises à l'échelle européenne.

6. L'amélioration de la sécurité des différents modes de transport constitue également une attente forte de la part de nos concitoyens. **Quels objectifs comptez-vous fixer en matière de sécurité pour les différents modes de transports ? Comme pour les autres modes, la politique de sécurité routière ne devrait-elle pas être intégrée à celle des transports**

C'est une évidence et c'est d'ailleurs le cas à l'échelle européenne.

Concernant le ferroviaire, la France a engagé un très grand programme de régénération du réseau ferroviaire, sur 10 ans : il doit être poursuivi et mené à bien. Le gouvernement continuera de donner la priorité absolue à la sécurité du réseau en investissant massivement dans l'entretien et la maintenance du réseau. La sécurité ferroviaire doit être appréhendée à travers la priorité donnée à la modernisation du réseau (infrastructure et signalisation).

Sur la sécurité routière, alors que nous avons connu une baisse continue des victimes depuis des décennies, nous avons connu une hausse du nombre de victimes de la route en 2014 (+3,5% par rapport à 2013) et 2015. Il faut mettre l'accent sur volet préventif notamment en ciblant d'avantage les personnes les plus exposées à des risques d'accidents. Il faut aussi mieux prendre en considération l'état de l'équipement routier dans les enquêtes et dans les statistiques nationales qui ne prennent pas en compte aujourd'hui ces données liant accident et infrastructure.

Au niveau institutionnel, comme le proposent plusieurs études (notamment le Livre Blanc 2017 du syndicat des équipementiers de la route), il conviendrait de rapprocher la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (rattaché au Ministère de l'Intérieur) de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, pour justement mieux coordonner les différents volets (répressif, prévention, infrastructures) de la politique de sécurité routière.

Financer l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux nécessaires aux politiques de mobilité et de transport

7. La mission Mobilité 21 a contribué à moderniser la méthode de définition des priorités d'investissement dans les infrastructures de transport en cohérence avec les ressources disponibles. Elle a proposé notamment de concentrer les investissements sur la régénération des infrastructures existantes plutôt que sur la création de nouvelles infrastructures. **Comptez-vous confirmer cette orientation ? Etes-vous favorable à une loi de programmation pluriannuelle qui permettrait au Parlement de préciser un cadre de référence pour la mise en œuvre de ces priorités ?**

En matière d'investissement, la priorité sera donnée à la remise en état du réseau existant, en particulier dans le secteur ferroviaire. Continuer et pérenniser les efforts engagés par le gouvernement actuel pour arriver en 2020 à un investissement de l'État à hauteur de 3 milliards d'euros par an pour rénover le réseau ferroviaire existant, sera au cœur de l'orientation pour concentrer les investissements sur la régénération des infrastructures existantes plutôt que sur la création de nouvelles infrastructures.

Pour autant, il faut être lucide, à ce stade la dotation de l'État ne permet pas à SNCF Réseau d'assurer pleinement à la fois les investissements cumulés relatifs à l'achèvement des programmes et les nouveaux engagements en faveur de la remise en état du réseau historique : selon certains experts, il manquerait à SNCF Réseau entre 1 et 2 milliards d'euros par an pour y faire face. L'État devra donc faire des choix et prioriser les investissements sur les infrastructures nouvelles de manière stratégique (désaturation des nœuds ferroviaires ...). Pour mémoire, la France couvre 30% des coûts de son réseau ferroviaire, quand le Royaume-Uni couvre 75% ...

Dans ce cadre, je suis favorable à une loi de programmation pluriannuelle qui permettrait au Parlement de préciser un cadre de référence pour la mise en œuvre de ces priorités. Cette loi devrait aussi permettre de centrer les investissements sur des projets en ligne avec nos engagements climatiques pour réduire nos émissions de CO2. Une telle loi permettrait également d'offrir une perspective et un cadre plus stable à tous les acteurs de la chaîne des transports.

8. La France consacre 1% du PIB français aux dépenses liées aux infrastructures de transport. **Cet ordre de grandeur vous paraît-il suffisant et raisonnable ?**

Non, on court après le temps, et notre réseau ne cesse de se dégrader faute d'investissements suffisants. Le secteur des transports constitue un enjeu économique majeur. Investir dans ce secteur et rénover le réseau existant est prioritaire. Y contribuer plus fortement est indispensable pour améliorer la mobilité des usagers, relancer l'emploi et dynamiser nos entreprises. L'investissement public est forcément très important et il importe que ces investissements soient déduits du calcul des déficits publics dans le cadre des financements européens comme l'EFSI ou le MIE.

9. La politique de l'Etat en matière d'infrastructure est financée à travers l'AFITF dont le budget doit être consolidé pour assurer la mise en œuvre des priorités portées par Mobilité 21, le volet mobilité des CPER, les appels à projets de TCSP, et la modernisation des TET. **Comment envisagez-vous l'avenir de l'AFITF (ses compétences, ses ressources affectées) ? Quel niveau de recettes annuelles dédiées êtes-vous prêt à y consacrer ?**

L'AFITF apporte une réelle valeur ajoutée au système de financement des infrastructures de transport. C'est une agence reconnue qui ne sert pas seulement de caisse d'enregistrement des arbitrages interministériels mais qui joue un véritable rôle dans la centralisation, le suivi et la transparence des investissements publics dans les infrastructures de transport.

Le rôle de l'AFITF n'est pas de se substituer à l'État en matière d'expertise et de choix des investissements mais d'accompagner la mise en œuvre des orientations arrêtées (par exemple à travers une loi de programmation annuelle) par le gouvernement.

Néanmoins, l'AFITF gagnerait à développer et mettre à profit ses compétences en matière de financement des infrastructures de transports auprès des acteurs, notamment dans le cadre des appels à projets européens qui sont souvent difficiles d'accès pour les PME. Le renforcement des moyens de l'AFITF aurait également pour vocation de renforcer la visibilité, la lisibilité et la transparence de l'action de l'État dans les grands projets d'infrastructure auprès du grand public.

Pour ce qui est de l'avenir de l'AFITF, l'évolution du niveau des ressources qui lui seront affectées doit bien entendu répondre aux besoins de financements correspondant aux conventions signées. Cela dépendra également des orientations décidées dans la loi de programmation pluriannuelle des infrastructures de transports. Dans cette perspective, l'émission d'obligations d'État pour alimenter l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pourrait être envisagée afin de se donner les moyens de nos orientations dans les transports.

Plus globalement, la fiscalité environnementale, notamment à travers la possibilité de mettre en œuvre une redevance poids-lourds (écotaxe) éventuellement régionale pour internaliser les coûts externes du fret routier (pollution, congestion, nuisances sonores, etc.), contribuera aux dispositifs de financement des infrastructures de transport. Pour mémoire, la France est classée 24^{ème} au plan européen pour la mise en œuvre d'une fiscalité environnementale.

10. **Quelles décisions comptez-vous prendre concernant les trois grands projets qui suscitent un débat : projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, projet de canal Seine-Nord-Europe, et projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin (qui vient de faire l'objet d'un traité international ratifié par le Parlement) ?**

Lorsqu'est établie l'existence d'un lourd impact écologique d'un grand projet d'investissement local ou national, une Conférence de Consensus, réunissant experts, citoyens, élus, associations, devra être

organisée pour faire émerger des solutions alternatives, alliant le réalisme économique, le progrès social et la préservation de l'environnement.

Dans cet esprit il sera notamment mises en œuvre deux conférences de consensus destinées à étudier, dans le respect du légitime développement urbain de Nantes, toutes les alternatives au projet de Notre-Dame-des-Landes, dont le site actuel sera abandonné, ainsi que la ligne ferroviaire en construction Lyon-Turin où une ré-étude globale des réponses à apporter aux dangers de pollution des vallées alpines sera menée.

Pour le Canal Seine-Nord-Europe, en parallèle des investigations actuelles, les effets à attendre de sa mise en service sur :

- *d'une part le probable rééquilibrage des flux fluviaux en faveur des ports belges*
- *d'autre part l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre du report modal depuis les modes actuels (dont le ferroviaire)*

sont réanalysés en vue d'éclairer les financeurs du projet.

Financer le développement des réseaux de transports publics urbains

11. Quel rôle pour l'État dans le renforcement de la pérennité économique et financière des réseaux de transports publics urbains ?

L'Etat doit rester stratège et planificateur en définissant les grandes priorités et en les hiérarchisant : priorité à la rénovation du réseau existant et planification des financements.

- 11.1.** Le Versement Transport est essentiel au financement des systèmes de transport urbain et permet de lier la contribution des employeurs au service public de transport. ***Vous engagez-vous à garantir la pérennité de ce dispositif ?***

Le versement transport sera garanti. Le gouvernement devra s'assurer de la pérennité de ce dispositif fondamental pour le financement du transport public urbain. Toutefois, il faudra le faire évoluer de façon différenciée, pour permettre une modulation spécifique aux grands pôles urbains: un versement transport régional permettrait ainsi de financer, comme en Ile-de-France, le réseau ferroviaire armature des transports urbains, et d'éviter les effets frontières (exemption de VT) aux limites des zones urbaines. Les régions et les autorités organisatrices doivent pouvoir être parties prenantes des différents taux du VT de leurs territoires pour pouvoir assurer le financement de leur réseau et de leurs projets.

- 11.2.** ***Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5% au lieu de 10% aujourd'hui) ?***

Oui absolument. Il faudra poursuivre à l'échelle européenne cette légitime revendication.

- 11.3.** Le développement de l'usage des transports collectifs suscite de nombreuses attentes en matière de qualité du service. ***Quelles orientations porterez-vous pour favoriser le développement du transport collectif (appui aux solutions traditionnelles, TCSP, soutien aux pôles d'échange de covoiturage, à la mise en œuvre des systèmes d'information, etc.) ?***

Les Nouvelles compétences accordées aux régions dans le domaine des transports vont profondément impacter les futures politiques régionales qui devront revoir leur offre en proposant une véritable intermodalité. L'État devra accompagner et soutenir les régions dans l'adoption des futurs Schéma

régionaux de l'intermodalité. Ce plan devra garantir la cohérence des services de transport public et de mobilité en complémentarité d'autres services comme le covoiturage. L'accessibilité et la continuité territoriale devront être au cœur de ces futurs Schémas régionaux de l'intermodalité.

Les 3 appels à projets TCSP qui ont été lancés suite au Grenelle de l'Environnement ont montré toute leur efficacité pour ce qui a été d'impulser des politiques locales favorables au transport collectif. Je m'engage à lancer un 4^{ème} appel à projets en mettant l'accent sur l'intermodalité (pôles d'échange ...) et l'interopérabilité (tram-trains ...).

Les efforts déployés par l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB) seront poursuivis afin de mettre en réseau les systèmes régionaux d'information multimodale, et faire émerger un système d'information multimodale à l'échelle nationale, indépendant des grands opérateurs de transports et des GAFAM, et, de même, un système indépendant de vente de titres de transport en contre-partie de l'émergence de nouveaux opérateurs de transport.

11.4. Comment améliorer la desserte des quartiers défavorisés enclavés et celle des territoires à faible densité qui concentrent 60% de la population française ?

L'offre des transports publics doit être variée et adaptée aux territoires mais il convient de mettre fin à la fracture territoriale où seules les personnes proches des centres urbains (et y travaillant) bénéficient d'une mobilité efficace. Désormais, différentes options de mobilité connectées peuvent réduire cette fracture dès lors qu'elle est régulée et organisée par les autorités organisatrices de transports : l'auto-partage, les voitures électriques par abonnement au trajet, le transport à la demande, les vélos en libre-service ...

La collaboration entre les acteurs en charge de la mobilité, de l'emploi, de l'insertion, de la politique de la ville ou du développement territorial ... permet de faire émerger plus facilement des solutions adaptées à la multiplicité des situations (la mobilité reste souvent aujourd'hui un des premiers freins à l'emploi).

Nouveau regard sur la route

- 12.** Un observatoire national de la route a été lancé en 2016 (par l'Etat, l'ADF, l'ADCF, l'IDRRIM, l'USIRF et le STRESS) afin de contribuer à une meilleure connaissance du patrimoine routier (national, départemental, communal) et d'évaluer les montants financiers nécessaires à son entretien et sa préservation. **Comment assurer sur le long terme un niveau d'investissement nécessaire à l'entretien et à la modernisation des réseaux routiers ? Comment optimiser l'affectation des moyens budgétaires consacrés à la route ? Seriez-vous favorable à la mise en place d'une redevance pour l'usage de la route dont la recette serait affectée au financement de l'entretien et de la modernisation de l'ensemble du réseau non concédé (vignette ou autre, sur le modèle de la redevance pour l'eau ou les ordures ménagères) ?**

Avant tout, une des priorités sera, dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance autoroutier négocié avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), de s'assurer que ces sociétés respectent pleinement leur obligation d'entretien et de modernisation du réseau routier. L'État doit être vigilant et exigeant afin que ces concessions poursuivent un objectif d'intérêt général. L'État se réservera le droit d'agir pour rouvrir, de manière transparente et démocratique, ces contrats si les contreparties demandées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes ne sont pas remplies ou si les niveaux des profits reflètent une situation de rente non compatible avec l'intérêt général.

Ce Plan autoroutier devra aussi s'inscrire dans la politique de report modal, notamment via la sanctuarisation de la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes à l'AFITF, mais aussi par une modulation des péages qui

repose davantage sur les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur afin de mieux prendre en compte les coûts externes dans les transports routiers, le partage du véhicule ou les normes d'émission et ainsi contribuer à promouvoir la transition vers des modes de transports plus propres. Le développement des arrêts de cars et des aires de covoiturage aux échangeurs autoroutiers, à financer par les SCA, doit être poursuivi.

Par ailleurs, la fiscalité environnementale, notamment à travers la possibilité de mettre en œuvre une redevance poids-lourds (écotaxe), éventuellement régionale, pour internaliser les coûts externes du fret routier (pollution, congestion, nuisances sonores, etc.), contribuera aux dispositifs de financement des infrastructures de transport.

Les routes françaises voient leur état se dégrader tendanciellement. Ce patrimoine national a près d'un demi siècle et tout comme le réseau ferroviaire, il a été victime d'ajustements budgétaires. On ne peut continuer cette politique consistant à économiser sur les coûts de régénération et d'entretien. Il y va de la sécurité des usagers ; il y va également de l'état de ce patrimoine national et de la dette que constituerait des coûts de rattrapage si l'on devait les assumer comme en Allemagne ou aux USA.

L'État sanctuarisera ces budgets d'entretien afin de stabiliser la dégradation du patrimoine.

S'agissant des grandes routes départementales, une planification et contractualisation sera nécessaire entre les départements et les Régions.

- 13.** Le réseau routier français cumule plus de 1 million de kilomètres de voirie, dont 21 000 km d'autoroutes et de routes nationales sous la responsabilité de l'Etat (9 000 km sont concédés), 380 000 km gérés par les départements et 680 000 km par les communes. **Cette organisation vous convient-elle ? Souhaitez-vous la faire évoluer et si oui dans quelle direction ?**

L'État doit veiller à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble. C'est un principe de base. L'organisation du réseau routier doit garantir que L'État conserve sous sa responsabilité le réseau structurant, fondamental pour le bon fonctionnement de l'économie du pays.

La mise en cohérence des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire (SRADDET) va dans le sens d'un transfert progressif aux régions des voies structurantes, aux intercommunalités des voies communales ou d'intérêt communautaire.

Fret et logistique

- 14.** Les ports sont des outils majeurs du développement économique français. Ils accusent néanmoins un retard de croissance par rapport à leurs concurrents européens. **Comment renforcer la compétitivité des portes d'entrées logistiques de la France que sont les ports maritimes et la desserte de leurs hinterlands par les voies ferroviaires et fluviales ?**

La France avec le soutien de l'Union européenne doit améliorer ses interconnexions.

Le développement des ports dépend, pour une bonne partie, de l'amélioration des liaisons terrestres avec leurs hinterlands, particulièrement par les voies fluviales et ferroviaires. Au-delà de la question des infrastructures, l'harmonisation (péréquation) des redevances de manutention (pour ne pas défavoriser le mode fluvial), l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité et la régulation de leurs trafics sur tout le domaine portuaire, la mutualisation, l'optimisation et la fiabilisation des plateformes multimodales sont de nature à améliorer grandement la situation.

A un niveau plus stratégique, les propositions qui ressortent du rapport « Stratégie portuaire et défis logistiques : quels leviers pour des dynamiques de long terme ? » portent des solutions ambitieuses. Le renforcement de la coopération entre les ports de France, en favorisant un regroupement par axes et façades, est souhaitable afin de faire face à la concurrence des autres grands ports européens. Ce renforcement de la coopération entre les ports devra se faire en lien avec le renforcement de l'engagement (moyen budgétaire, politique de fret régional, schéma directeurs...) des collectivités territoriales dans la gouvernance et le développement des ports.

- 15.** La mise en œuvre d'une politique de la logistique est attendue par les acteurs du transport comme par les acteurs industriels qui ont salué la mise en œuvre du dispositif engagé par la Conférence Nationale de la Logistique (loi du 13 mai 2013). **Quels doivent être les rôles respectifs de l'Etat et des collectivités territoriales (régions, départements, agglomérations) dans la mise en œuvre de la politique de la logistique ? Avec quels outils et instruments de pilotage envisagez-vous d'organiser la complémentarité entre les orientations nationales et les politiques régionales ?**

Le secteur de la logistique est au cœur de notre modèle productif. La mise en place de la Conférence nationale de la logistique reflète la prise de conscience des pouvoirs publics pour développer une véritable stratégie en faveur de ce secteur. La Conférence nationale de la logistique ne doit pas rester un événement sans lendemain. D'autres pays européens comme l'Allemagne, la Grèce ou l'Italie ont adopté des stratégies nationales pour organiser le développement du secteur de la logistique. En France l'adoption d'un schéma directeur national pour la logistique permettrait de mieux valoriser le secteur de la logistique et d'adopter des objectifs stratégiques sur le moyen long terme. Les Contrats de plan État-Région devront également décliner les objectifs de ce schéma national.

Car c'est aussi au plan régional et au niveau des métropoles (et de leurs grands pôles logistiques) que doivent être mises en œuvre des politiques ambitieuses concernant tant la localisation et la régénération des zones logistiques, que l'incitation au report modal et à la mutualisation des transports dits du dernier kilomètre : réglementations harmonisées, établissements logistiques urbains, stations de chargement au GNV, navettes ferroviaires ou fluviales, contrôles vis-à-vis du salariat dissimulé ...

- 16.** Le déclin du transport ferroviaire de marchandises est un phénomène propre à la France. **Pensez-vous que cette baisse est inéluctable ? Quelles mesures proposez-vous pour inverser la courbe ?**

Non ce n'est pas un phénomène propre à la France. L'Allemagne souffre du même mal. La lutte contre le dumping social dans le transport routier est indispensable pour stopper la concurrence déloyale qui mine aujourd'hui ce secteur. Il est aussi indispensable d'améliorer notre réseau et notamment les RTET pour que cette offre soit plus attractive. L'interconnexion avec les ports est là aussi à renforcer.

Sur les grands axes les projets de contournement ferroviaire des agglomérations (Nîmes – Montpellier, Lyon...) contribueront à redynamiser le fret ferroviaire.

De nombreux trains entiers de marchandises sont constitués sur des lignes peu fréquentées qu'il importe de maintenir (et même rouvrir) selon des modalités adaptées au trafic visé, sur le plan technique et économique. De nombreux trains peuvent être complétés par des ensembles de wagons (coupons) assemblables sur des plateformes qui pourraient être davantage mutualisées, voire exploitées par des opérateurs de proximité pour le compte de collectivités ou de groupements d'entreprises.

Enfin la fiabilité et la performance du transport ferroviaire reposent, pour une large part, sur la qualité des sillons et la capacité de l'exploitant du réseau à faire face aux multiples et inévitables aléas qui caractérisent une exploitation « industrielle ».

L'État doit jouer un rôle plus actif pour le respect des capacités ferroviaires fret, aujourd'hui la priorité de la SNCF est de servir les TER et Transilien, le fret est la variable d'ajustement.

Même si elles ne constituent pas l'alpha et l'oméga du transport combiné, les autoroutes ferroviaires méritent de continuer à être développées car leur potentiel de report modal n'a pas encore été atteint. La relance du projet d'autoroute de fret ferroviaire atlantique, en remplaçant sa mise en œuvre et son financement dans le cadre du corridor Atlantique, s'inscrit aussi dans ce volontarisme politique nécessaire au développement du fret ferroviaire.

17. Le transport routier de marchandises, qui participe pour 86% (chiffres 2015) au transport de fret en France, est soumis aux règles européennes de détachement des travailleurs. *Que faire pour minimiser les effets des distorsions de concurrence et le dumping social européen dans le secteur du transport routier de marchandises ?*

La non-application du droit européen (comme la directive travailleurs détachés), les abus (sociétés boîtes aux lettres) et la multiplication des fraudes sont les principaux moteurs de la concurrence déloyale et du dumping social qui minent le marché intérieur du transport routier de marchandises. Avant tout chose, il faudra faire preuve d'une détermination politique sans faille pour rejeter toute libéralisation supplémentaire et toute remise en cause de l'application du salaire minimum pour le cabotage : face à la pression des pays de l'Europe centrale et de l'Est, qui cherchent à détricoter les règles encadrant le cabotage et revenir sur les droits sociaux, face à la procédure de la Commission contre l'application du SMIC pour le cabotage, il faudra faire preuve d'une grande fermeté et détermination au sein du Conseil de l'UE pour protéger les droits des travailleurs.

Deuxièmement, tous les partenaires reconnaissent que sans un renforcement des contrôles (fréquence, plus d'inspecteurs, sanctions pécuniaires dissuasives) on ne pourra lutter efficacement contre le dumping social. Plusieurs mesures peuvent être adoptées pour lutter contre le dumping social dans les transports routiers :

- *création d'une Agence européenne des transports routiers : placée sous l'autorité de la Commission, sa mission principale devrait être d'harmoniser l'application des règles, d'homogénéiser les pratiques de contrôle et d'assurer le bon partage de l'information entre les autorités nationales de contrôle ; cette Agence serait chargée de gérer le registre européen des transports routiers disposant de la licence communautaire ; l'Agence devra établir une liste noire des entreprises frauduleuses*
- *création d'une Liste noire des transporteurs routiers : la véritable ambition de l'UE devrait être d'établir, comme dans le secteur aérien, une liste noire des transports routiers qui ne respectent pas la législation européenne et nationale (temps de repos, SMIC, etc)*
- *mettre la révolution numérique au chevet de la protection des droits sociaux et du respect des règles européennes : aujourd'hui les tachygraphes sont utilisés pour s'assurer du respect des temps de repos mais ils pourraient être également utilisés pour s'assurer du respect d'autres législations sociales (affiliation à un système de sécurité sociale, application du SMIC de l'État où sont effectuées les opérations, etc.)*
- *lutter contre les sociétés fictives dans les transports routiers car c'est un véritable problème : des entreprises détachent des travailleurs à partir de pays où elles ne réalisent aucune activité afin de jouer sur les différences de salaire ; pour lutter contre ces pratiques abusives, il faudrait obliger les sociétés de transports à réaliser au moins 33% de leurs activités dans l'État dans lequel elles sont inscrites*
- *obliger l'utilisation de tachygraphe dans les véhicules utilitaires légers (VUL) (moins de 3,5 tonnes) pour contrôler les temps de conduite et de repos sans attendre que l'Europe agisse ; c'est un véritable problème qui crée une situation de précarité des conditions de travail pour les chauffeurs des véhicules de moins 3,5 tonnes*

qui ne sont pas inclus dans la réglementation européenne en matière de temps de repos et de conduite ; si l'UE n'agit pas, la France doit prendre les devants.

Quel avenir pour le système ferroviaire français ?

18. Le système ferroviaire est un outil d'action publique. La dette du groupe public s'accroît, et met en péril la pérennité de cet outil nécessaire à l'efficacité des politiques de mobilité et de transport de marchandises et de desserte des territoires.

18.1. Dans la gouvernance du groupe public ferroviaire, quels rôles assignez-vous à l'Etat et au régulateur ?

L'État devra pleinement assumer son rôle d'État stratège au sein du nouveau groupe SNCF en renforçant sa présence dans les conseils d'administration et de surveillance des différents établissements publics du Groupe, et en utilisant pleinement les outils à sa disposition pour fixer, de manière transparente, la stratégie pluriannuelle du Groupe public. Cette stratégie sera validée par la Représentation nationale.

Le régulateur (ARAFER) devra pleinement jouer son rôle aussi de protecteur de l'équilibre économique d'un service public en limitant l'accès à l'infrastructure si l'arrivée d'un opérateur privé met en péril la pérennité économique des activités de l'opérateur assurant une obligation de service public.

Pour le ferroviaire, comme d'ailleurs pour les autres modes, il s'assurera que les montants et modes de détermination des redevances d'utilisation des infrastructures ne sont pas de nature à favoriser / décourager un opérateur ou un autre d'emprunter les dites infrastructures au point d'en diminuer les redevances globales d'utilisation.

La question du montant des péages d'infra est stratégique : les nouveaux entrants auront la tentation de se mettre sur les créneaux rentables et la SNCF ne fermera pas les lignes déficitaires. Il ne faut pas aboutir à un système où on socialiserait les pertes et on privatiserait les bénéfices... Le régulateur ne résout pas tout car il intervient a posteriori et en matière ferroviaire c'est souvent trop tard. Il faudra donc une AO nationale puissante en capacité de sélectionner la vraie concurrence.

18.2. Quel regard portez-vous sur la situation financière du groupe public ferroviaire ?

Le remboursement de la dette ferroviaire dite historique pèse beaucoup trop lourdement sur l'économie du système ferroviaire dans son ensemble, au point de porter préjudice à son fonctionnement, sa pérennité, donc à terme au remboursement même de cette dette : la reprise par l'Etat de l'équivalent de cette dette – et des intérêts liés - doit être envisagée, et la règle d'or sur la non-augmentation de cet endettement devra faire l'objet de modulations, en contrepartie d'une contractualisation avec les partenaires sociaux sur les enjeux de productivité et de compétitivité de l'entreprise. Le projet CDG-Express, si tant est qu'il doive se réaliser, ne doit pas alourdir la dette du groupe SNCF.

La consistance et l'état de l'infrastructure, autant que celle du parc de matériel roulant, que la densité du maillage et la fréquence des lignes, comme encore les conditions d'accueil et de transport des voyageurs que de travail des personnels ne sauraient faire les frais d'une gestion exclusivement financière du Groupe public ferroviaire.

18.3. Quelles priorités retenez-vous pour SNCF Réseau ?

Donner la priorité à la remise en état du réseau ferroviaire existant : continuer et pérenniser les efforts engagés par l'exécutif pour arriver en 2020 à un investissement d'État à hauteur de 3 milliards d'euros par an pour rénover le réseau ferroviaire existant. Le rapport Rivier reste, à ce titre, un document de référence.

Mais également s'investir plus directement dans l'exploitation du réseau lui-même, pour bénéficier de sa pleine puissance : sillons plus nombreux et plus performants, même pour le fret, exploitation temps réel à la hauteur des attentes des utilisateurs. La qualité d'un exploitant se juge au moins autant à sa capacité de tenir ses engagements qu'à sa capacité de promettre.

Il conviendra sans doute de remettre à plat et de prioriser de façon transparente et concertée, peut-être sous une forme comparable à la commission Duron, les projets de développement portés par SNCF Réseau et en conséquence la répartition de ses ressources humaines et financières.

18.4. Quels sont les principaux leviers d'augmentation de la productivité de SNCF Réseau au profit de la qualité du service rendu et de la réduction des coûts, en termes d'investissement, d'entretien et de modernisation du réseau, de processus industriels ?

La numérisation des outils de maintenance constitue un enjeu majeur pour l'amélioration de la connaissance du réseau, donc de la qualité du service et de la sécurité ferroviaire. Il s'agit non seulement de tenir à jour une priorisation de l'ensemble des opérations à réaliser, la maintenance prédictive devant progressivement l'emporter sur la maintenance curative, très pénalisante pour les usagers du rail, désorganisatrice et coûteuse pour l'entreprise publique. Mais il s'agit aussi d'adapter les normes et règles de maintenance au niveau de service attendu de l'infrastructure (toutes les lignes ne supportent pas la circulation de TGV ou de trains de fret !).

Si les opérations dites massifiées doivent être préférées dans bien des cas (régénération des voies ...), elles ne doivent pas servir abusivement de prétexte à la multiplication abusive de ralentissements, neutralisations de voies ..., et se traduire effectivement par des gains de productivité.

Les marchés de maintenance doivent faire de consultations plus ouvertes, et les situations monopolistiques évitées (sinon pourquoi externaliser ?). La concurrence doit être stimulée, notamment par le pilotage territorialisé de marchés de taille moyenne, par des formations adaptées...

Une vigilance toute particulière doit être portée à ce que le regroupement des unités de maintenance sur le terrain ne se traduise pas par des délais d'acheminement de personnel préjudiciables à la réactivité en cas d'incidents ou accidents. De même, la suppression d'agents de circulation dans les gares de croisement à voie unique non automatisée ne saurait continuer à s'envisager sans la mise en œuvre d'un pilotage à distance des installations, sous peine de répercussions lourdes et récurrentes des moindres incidents sur la régularité et la qualité du service de toute une ligne.

19. Le quatrième paquet ferroviaire européen porte l'obligation d'ouverture à la concurrence du système ferroviaire. La nécessité de préparer cette échéance au profit de la qualité du service rendu apparaît aux différents acteurs du système ferroviaire. Les Régions notamment demandent la mise en œuvre rapide des dispositions législatives leur permettant d'engager les démarches nécessaires à l'ouverture à la concurrence.

19.1. Pensez-vous que les leviers d'augmentation de la productivité de SNCF Mobilités sont nécessairement liés à la mise en œuvre de la concurrence ?

Indépendamment de l'ouverture progressive et maîtrisée des services ferroviaires à la concurrence, le Groupe public ferroviaire dans sa globalité, et chacune de ses entités, se doivent, comme toute entreprise publique ou privée, d'analyser et de mettre en œuvre différents leviers d'amélioration de leur efficacité, environnementale, sociale et économique.

Sur ce dernier volet, et dans le respect des deux précédents, les principaux sont sans nul doute :

- les frais de structure, hors du commun*
- les marchés de fourniture et de prestation, qui assurent des rentes à des groupes monopolistiques et capitalistiques, parfois ainsi peu intéressés eux-mêmes à l'amélioration de leur propre efficacité*
- l'organisation du travail des personnels roulants (le statut lui-même n'est pas directement en cause), résultat d'une superposition de règlements, dispositions, accords au plan national, régional, et parfois même local*
- le management et la segmentation des missions.*

La « préparation de l'ouverture à la concurrence » prônée depuis plusieurs années par le Groupe public ferroviaire, et SNCF Mobilités en particulier, bien que génératrice de nombreux conflits, ne semble pas avoir portée sur ces différents points, comme si l'ouverture à la concurrence constituait l'alpha et l'oméga de l'amélioration de la productivité des opérateurs et de l'amélioration de la qualité des services.

19.2. Etes-vous prêt à présenter un projet de loi au parlement en 2017 afin d'enclencher la mise en œuvre rapide de l'ouverture à la concurrence par les régions qui le souhaiteraient ? Pensez-vous qu'il soit nécessaire de prévoir une phase d'expérimentation ?

Les textes européens n'imposent pas une ouverture à marche forcée des marchés ferroviaires nationaux. Dans cette perspective, le prochain gouvernement pourra choisir les modalités et les principes directeurs qui vont matricer une ouverture - à terme - du marché ferroviaire.

Une phase d'expérimentation semble tout à fait nécessaire afin de prévoir au mieux l'avenir de l'organisation du système ferroviaire en France.

Aussi, il faut avoir à l'esprit que les textes européens n'imposent pas un modèle unique d'organisation du système ferroviaire. Les autorités compétentes pourront choisir d'ouvrir les services ferroviaires ou de continuer de passer par attribution directe sans appel d'offre des lors que la qualité du service public est garantie par plusieurs critères.

Cette ouverture à la concurrence, avec contrats de service public à la clé, peut concerner tout ou partie d'un réseau, et il conviendra de veiller à ce que la segmentation qui, le cas échéant, en résulte, n'entame pas la cohésion territoriale, mais au contraire tende à la renforcer, par un intérêt accru porté par l'opérateur choisi aux lignes concernées.

Cette ouverture à la concurrence peut aussi être l'occasion, pour la Région ou par délégation de compétence une métropole, de confier à une régie publique l'exploitation d'une ligne ou d'un groupe de lignes, en synergie avec d'autres services (urbains, routiers ...).

19.3. Comment envisager la question du transfert des personnels cheminots dans les cas de changement d'attributaire des concessions de service public ? Quelles évolutions proposez-vous pour les salariés de l'Etablissement SNCF Mobilités ?

La signature récente d'accords de branche garantit des conditions de travail équivalentes, pour les nouveaux entrants, à celles en œuvre au sein du Groupe public ferroviaire. A l'instar des dispositions en vigueur dans le transport urbain, les personnels directement affectés au service concerné seront obligatoirement transférés ou, selon leur statut, mis à la disposition du nouvel opérateur.

19.4. Envisagez-vous de modifier la structure du groupe public ferroviaire résultant de la loi du 4 août 2014 ? En particulier, quel positionnement envisagez-vous pour Gares & Connexions, dans l'optique notamment de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs ?

La réforme ferroviaire de 2014, aboutissement du processus engagé lors des assises du ferroviaire en 2011, a notamment pour objectif de corriger les dysfonctionnements apparus lors de la création de RFF en 1997, en réunissant sous l'égide de SNCF Réseau l'ensemble des personnels dédiés à la construction, la maintenance, la commercialisation et l'exploitation du réseau. La mise en œuvre de cette réforme mérite d'être poursuivie, la montée en puissance de l'État-stratège- et l'investissement croissant de la direction de SNCF Réseau dans ses missions, pour un réseau plus performant, plus fiable, qui fait mieux face au quotidien aux aléas d'exploitation.

Pour ce qui est de Gares et Connexions, il faudra envisager toutes les options, notamment la possibilité de créer une filiale à part entière au sein de l'EPIC SNCF Réseau. Par ailleurs, le transfert de la gestion des gares principalement desservies par des TER (et TET) aux autorités organisatrices régionales pour leur permettre de mener à bien, de manière autonome, leur politique multimodale sur leur territoire, n'est pas à exclure.

20. La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a ouvert aux opérateurs privés le transport interurbain de voyageurs par autocars sur des liaisons de plus de 100 km. Cette innovation vous semble-t-elle positive ? Quel regard portez-vous sur l'avenir du transport ferroviaire face à la concurrence accrue des nouvelles mobilités (autocars interurbains libéralisés, covoiturage, liaisons aériennes low cost) ?

La libéralisation du transport interurbain de voyageurs par autocars sur des liaisons de plus de 100 km offre de nouvelles possibilités de déplacement. Pour autant, il ne semble pas que cette politique s'inscrive dans une stratégie cohérente de report modal vers des modes de transports plus propres. Par ailleurs, cette évolution ne saurait être positive si les futurs services librement organisés portent atteinte à l'équilibre économique de services ferroviaires, tout particulièrement de longue distance (TGV et TET) les plus visés.

A ce titre, l'Etat, actionnaire unique du Groupe public ferroviaire qui investit lourdement dans ce mode prioritaire, interdira à SNCF Mobilités et ses filiales, de rentrer directement en concurrence avec les services ferroviaires directs, quitte à proposer, à due proportion, des places à tarifs aussi avantageux dans ses trains.

Le ferroviaire a toujours été en concurrence avec d'autres modes qui bénéficient d'une fiscalité avantageuse. Il existe une concurrence déloyale intermodale entre le fret et le secteur routier. La mise en œuvre d'une écotaxe au

niveau régional sur le transport routier de marchandise contribuera à rééquilibrer les conditions en faveur d'une concurrence intermodale plus équitable. Mais c'est aussi un choix politique. Il faut rester cohérent dans nos orientations en donnant la priorité au secteur ferroviaire dans nos choix d'investissements.

Développement des systèmes intégrés de mobilité

21. Le véhicule connecté, autonome ou à conduite déléguée n'est plus une perspective futuriste. Cette évolution soulève des problèmes inédits d'ordre juridique (sécurité, cyber-sécurité) et des interrogations sur la compétitivité industrielle des constructeurs automobile. **Comment encourager, orienter et coordonner les initiatives publiques et privées pour accompagner le déploiement du véhicule connecté ou à conduite déléguée, et les nouveaux services afférents ? Comment coordonner ces initiatives et leur encadrement réglementaire au niveau européen ? Autoriserez-vous la circulation des véhicules autonomes sur les routes (véhicules légers, poids lourds, autocars) ?**

Comme indiqué précédemment (point 4), il est indispensable de relancer un ambitieux programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), tant dans sa dimension sociologique et sociétale qu'environnementale et technologique, en complément du volet transport du Programme cadre européen de recherche et de développement (PCRD). Associant experts, chercheurs, industriels, exploitants et représentants des usagers, il permet une grande richesse d'approches, il oriente et impulse les politiques publiques et les développements industriels.

La Commission Transports du Parlement Européen s'est déjà saisie des principaux sujets que constituent l'überisation des services de transports de personnes et de marchandises, les nouveaux carburants, les véhicules autonomes. La France doit y faire entendre sa voix, plus que les lobbyistes privés.

A l'échelle nationale, le GART, dans le cadre de la préparation de son Projet Stratégique pour 2020, fait actuellement plancher son Conseil d'orientation sur ces dimensions prospectives (mais à échéances proches) que sont l'électrification, l'autonomisation, la digitalisation. Parmi les premières investigations nécessaires avant d'autoriser la circulation de véhicules autonomes, figurent les questions suivantes :

- la digitalisation et l'actualisation temps réel des données de réglementation (travaux, autorisations de voirie diverses ...) et d'état du trafic nécessaires aux systèmes de guidage
- le respect nécessairement exemplaire, par les voitures autonomes, de la réglementation, et la possibilité d'identifier et de verbaliser leur propriétaire ou exploitant
- l'accès, par l'autorité publique, à la localisation des véhicules autonomes, notamment dès lors qu'ils sont anormalement immobilisés (panne, accident) afin de procéder à leur enlèvement
- la participation des véhicules autonomes à la politique publique de circulation et de stationnement, privilégiant les principaux axes et le stationnement en ouvrage ... ; ce dernier point constitue sans doute une des premières applications les plus intéressantes des véhicules autonomes, à savoir le garage/dégarage de véhicules quand celles-ci sont libérées de leur conducteur, de leurs passagers, ou de leurs marchandises, d'où ...
- la continuité de la couverture GPS (ou équivalent), y compris à l'intérieur des ouvrages : parkings, tunnels ...

En matière de transport de marchandises, l'autonomisation, donc l'absence de conducteur et la réduction liée des coûts d'exploitation, ne doit pas devenir synonyme de multiplication des véhicules, et encore moins des kilomètres parcourus et des occupations de voirie, surtout dans le contexte de développement de la

vente par internet et de la livraison express à domicile. Tout au contraire, elle doit pouvoir se traduire par une rationalisation de ceux-ci, donc à une gestion publique, ou publique/privée, des aires de livraison, des itinéraires d'accès, voire des zones d'attente.

- 22.** Le développement des nouveaux usages permis par les nouvelles technologies de l'information nécessite une précision du rôle de la puissance publique.

Toutes les questions qui suivent façonnent les interrogations et les réflexions sur la mobilité de demain. Certaines réponses à ces nouveaux défis restent encore à définir, à approfondir et il faut rassembler tous les acteurs pour trouver ensemble les bonnes réponses.

La mobilité est à la croisée des chemins, l'économie numérique et du partage impactent profondément la relation entre usagers et services de transports, frontières entre transports collectifs et transports individualisés. Les enjeux sont multiples : flottes de voitures autonomes (enjeux de sécurité routière et de responsabilité aussi), économie du partage et transport public, transports connectés, ville intelligentes (smart cities..), mutation de l'industrie, formation et requalification des travailleurs, etc... La puissance publique doit être un acteur de toutes ces mutations. Un Grenelle des nouvelles mobilités permettrait de lancer une grande réflexion pour fixer une feuille de route pour tous les acteurs - l'État, les collectivités, les opérateurs de transport, les constructeurs et les industriels - sur les moyens d'accompagner ces nouvelles mobilités

22.1. Comment garantir la sécurité des données personnelles des utilisateurs des transports publics par les entreprises, start-ups et collectivités ?

La directive protection des données apporte ces garanties. Il convient de la transposer en droit français

22.2. Comment garantir le cadre social de l'exercice du travail sans brider le développement des innovations ?

L'économie numérique ne doit pas être un moteur de la déstructuration des relations au travail au profit d'une précarisation des parcours professionnels et des conditions de travail. Il ne s'agit pas de brider les innovations, mais de garantir que les nouveaux modèles économiques respectent les règles. La création d'un Comité de veille multipartite peut s'avérer judicieuse.

22.3. Quel rôle d'incitation, d'orientation, de coordination et de mise en compatibilité peut jouer l'État dans les politiques d'innovation qui relèvent aussi de l'initiative des collectivités et du secteur privé ?

Il s'agit de faire des nouveaux usages permis par les NTIC un des sujets permanents d'observation, de réflexion et d'action des instances actuelles et futures de coordination entre collectivités et vis-à-vis du secteur privé (GART, UTP, Comité de veille multipartite à créer sous l'égide du Ministère des transports de plein exercice ...).

22.4. Quel rôle donneriez-vous à l'Union européenne pour légiférer dans ce domaine ?

L'UE doit établir un cadre réglementaire qui permette d'une part d'établir clairement les différences fondamentales de nature entre l'économie collaborative, fondée sur le partage des coûts afférant à un transport, et l'économie des plateformes intermédiaires proposant des services de transport onéreux.

D'autre part, l'UE n'a pas encore arrêté une position sur la nature juridique des plateformes en tant "qu'entreprise de transport" ou "service de la société d'information. Dans cette perspective, L'UE doit clarifier que les plateformes intermédiaires dans le secteur des transports fournissent des services de transports, devant être encadrés par la réglementation s'appliquant aux entreprises de transport.

Décarbonation des transports

23. L'accord de Paris signé le 22 avril 2016 a fixé des objectifs ambitieux consistant à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C, à poursuivre l'action pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C et à parvenir à la neutralité carbone au cours de la 2^{ème} moitié du XXIème siècle. En France comme en Europe, le transport est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. **Quels leviers comptez-vous utiliser pour atteindre les objectifs fixés par la COP 21 ? Innovation technologique, innovation organisationnelle, réformes fiscales et mesures de soutien à la mise en œuvre de nouvelles politiques de transports ?**

Les transports représentent 25% des émissions de GES en Europe, dont 70% pour le transport routier : il y a donc ici un gisement très important de diminution des émissions de carbone. Il n'y a pas une solution unique, mais plutôt un mix de politiques publiques, contraignantes et incitatives, à l'échelle européenne, nationale et locale, pour parvenir à une baisse significative des émissions de GES.

Parmi celles qui sont de nature à avoir un effet très impactant a plan national, on peut citer :

- *la suppression progressive de toutes les niches fiscales favorables aux carburants conventionnels, dont le coût pour la collectivité dépasse aujourd'hui de très loin toutes les aides accordées au développement des modes et carburants alternatifs*
- *leur remplacement, au moins partiel, par des incitations à l'utilisation des modes et carburants alternatifs, à commencer par les flottes professionnelles et l'autopartage*
- *une tarification des infrastructures routières beaucoup plus en rapport avec leur coût réel d'usage et d'entretien, mais aussi mieux liés aux coûts environnementaux (bruit, pollution) – cf. grille de péages des tunnels routiers transfrontaliers –*
- *l'accompagnement technique et législatif des collectivités et des entreprises qui s'engagent dans la mutation des modes de transport (cf. difficultés à implanter des dépôts de bus fonctionnant à l'électricité ou au biogaz)*
- *un accompagnement plus volontariste des décisions européennes en la matière, plutôt que des retards à leur transposition à l'échelle nationale*
- *l'abandon des projets routiers d'un autre âge, toute nouvelle capacité routière se traduisant inmanquablement par des flux supplémentaires, sauf à prendre des mesures drastiques par ailleurs*
- *la réduction des vitesses sur toutes les routes et autoroutes, ...*
- *un soutien nettement plus massif et affirmé aux politiques cyclables et à l'essor du vélo comme véritable mode de déplacement quotidien.*

24. Les épisodes de pollution, notamment dus aux particules fines à la fin de l'année 2016, ont particulièrement affecté les agglomérations. Ils montrent que les problèmes globaux de gaz à effet de serre et les phénomènes locaux de pollution ne doivent plus être envisagés séparément mais doivent faire l'objet de réglementations cohérentes à l'échelle nationale et européenne. Il est du rôle de la puissance publique de définir de telles normes.

24.1. Si les mesures à prendre relèvent, pour beaucoup, des autorités locales, vous paraît-il nécessaire d'établir des dispositifs incitant les collectivités locales à prendre de telles mesures ?

Les autorités locales doivent être en capacité de prendre des mesures pour protéger la santé des habitants dans des zones à forte pollution. C'est un enjeu de santé publique avant toute chose et l'État doit promouvoir des dispositifs innovants que les collectivités peuvent s'approprier pour élargir leurs outils pour lutter contre le fléau de la pollution de l'air.

L'État doit ainsi prendre toute sa part pour éviter que les actuels contentieux européens relatifs au non-respect des seuils d'émission de particules fines et d'oxydes d'azote ne se traduisent par des condamnations effectives, dont l'État lui-même ne saurait, le cas échéant, s'exonérer pour sa part de responsabilité.

La révision des Plans de protection de l'atmosphère (PPA) sur les territoires concernés doit s'accompagner d'un suivi et d'un contrôle des mesures adoptées : contrôles anti-pollution, contrôles de vitesse, rôle moteur dans la mise en œuvre des voies réservées aux modes massifiés, ...

24.2. Deux débats, relatifs pour le premier à la mise en place de nouvelles normes européennes d'émissions de GES des véhicules légers et des VUL et, pour le deuxième, à la création d'une norme d'émissions de GES des PL, vont intervenir dans les premiers mois du quinquennat : quelles positions défendrez-vous ?

Il faudra défendre des normes ambitieuses qui devront nécessairement aussi s'appuyer sur une réforme des tests d'émissions pour qu'ils soient réalisés en conditions réelles. Des révisions sont déjà en cours au niveau de l'UE pour y arriver mais les États ont trop souvent la possibilité de réduire les ambitions des textes par le biais des comités d'expert chargé de mettre en œuvre la réglementation en matière de contrôle d'émission. La France devra se montrer exemplaire et assurer que ces comités soient plus transparents et que les décisions reflètent bien les niveaux d'ambitions de la réglementation.

Concernant les particules fines et ultrafines, elles représentent un vrai danger pour la santé publique, et par conséquent un poids pour les dépenses publiques : tout le monde est gagnant si elles sont efficacement limitées. Les technologies sont au point pour contrôler efficacement les émissions de particules comme de GES, ce qu'il faut c'est une mise en œuvre efficace, et un contrôle fort des autorités nationales, pour inciter les constructeurs à ne pas se soustraire la législation en vigueur. Il n'est par ailleurs pas certain que sur le long terme, les véhicules diesel restent rentables pour le transport de particuliers : plus les normes seront contraignantes, plus les autorités les feront respecter, et plus ces motorisations coûteront cher, dans le même temps les motorisations alternatives seront de moins en moins chères, surtout en intensifiant la R&D. Les particuliers se tourneront de moins en moins vers ces motorisations, ce qui fera mécaniquement baisser les émissions de particules.

24.3. Comment garantir la neutralité technologique de la norme dans ce domaine, les objectifs à atteindre relevant de la sphère politique, les solutions pertinentes relevant de la sphère technique ?

La neutralité technologique est dans la législation, mais ce n'est pas une fin en soi. Ce qu'il faut, c'est garantir l'intérêt général : des moyens de transports abordables et efficaces, une santé publique préservée, un secteur industriel prospère. Sans interdire ou promouvoir telle ou telle technologie dans la loi, il existe des moyens de parvenir à nos objectifs politiques : à commencer par la fiscalité des carburants, qui a un effet incitatif très net et influence fortement les parts de marché des types de motorisations.

La stratégie d'investissement dans les infrastructures aura aussi un impact sur les technologies utilisées : par exemple plus les bornes de recharges sont répandues en centre-ville, plus les résidents urbains seront tentés de se tourner vers l'électrique. C'est à la puissance publique de préparer les conditions du choix libre et éclairé des consommateurs, cela passe aussi par des obligations de transparence de la part des constructeurs, notamment en matière de publication des émissions réelles et de la consommation réelle des véhicules.

25. Etes-vous favorable à l'application du principe pollueur-payeur, en recourant notamment à la tarification proportionnelle à l'usage et à sa modulation en fonction des performances des véhicules pour faire prendre en charge, à leur juste coût, les externalités négatives de chaque mode de transport par ses usagers ? Dans le cas d'un instrument financier, soutenez-vous le principe de l'affectation de son produit au financement de la politique des transports ?

L'application du principe pollueur-payeur doit guider les grandes orientations de la tarification en matière de politique des transports. Moduler les tarifications en fonction des émissions et des externalités négatives des véhicules permettra de mieux intégrer le coût environnemental des transports. Le principe pollueur-payeur doit aussi s'appliquer en matière de taxation des carburants : plus un carburant pollue, et donc coûte à la collectivité en matière de santé et d'environnement, plus il faut le taxer. Aujourd'hui l'incitation fiscale va au carburant le plus polluant, cela fausse la concurrence aux dépens de tous.

La révision de la directive eurovignette au niveau européen sera aussi une priorité du gouvernement, notamment afin de préconiser des solutions pour inciter, via la tarification, l'usage de véhicules partagés et plus propres.

Qu'il s'agisse d'eurovignette ou d'une redevance kilométrique poids lourds (écotaxe), son produit doit impérativement être affecté au financement de la politique des transports, via l'AFITF dont c'est l'objet.

26. L'Union européenne préconise une évolution vers des véhicules à émissions nulles.

26.1. Quelle stratégie comptez-vous mettre en œuvre afin de soutenir le développement des véhicules à très faible émission carbone et émission nulle ? Vous engagez-vous à augmenter régulièrement le montant du volet carbone de la TICPE pour atteindre 56€/tCO₂ en 2020 et 100€/tCO₂ en 2030 comme la loi le prévoit ?

La trajectoire est bien celle qui est préconisée par le candidat pour soutenir les motorisations alternatives et sortir de la dépendance aux énergies fossiles.

La prime de 10.000 euros à l'achat d'un véhicule électrique en remplacement d'un véhicule diesel s'est avérée un succès, cette politique d'incitation aux motorisations faiblement émettrices sera poursuivie le temps que le marché soit sûr. Elle devra être élargie à d'autres alternatives notamment les vélos à assistance électrique (la prime devra être pérennisée) ou même vélo.

Mais les efforts doivent également porter sur les véhicules hybrides ou, pour les utilitaires, au GNV, plus prometteurs à court et moyen termes. La piste de la pile à hydrogène doit être poursuivie.

26.2. Les outils de marché et les incitations financières doivent-ils être utilisés pour accélérer le remplacement du parc de véhicules ?

Pour créer les conditions d'une transition réussie vers des transports plus propres, et en particulier en matière d'électrification du parc automobile, les industriels ont besoin de stabilité et de visibilité juridique pour investir dans l'électrique. Dans cette perspective, il faudra pérenniser les systèmes d'aides et de prime à la conversion existants au profit de l'achat des véhicules propres.

Ces aides pourront toutefois être modulées (par exemple pour stimuler simultanément l'autopartage) et concerner d'autres types de véhicules à basse émission (véhicules hybrides, au GNV, à pile à hydrogène ...).

26.3. Quel avenir pour les motorisations diesel et les autres carburants dits propres (gaz naturel, hydrogène, biocarburants,...) ?

Les véhicules diesel ont vocation à disparaître des villes à horizon 2025, et la norme Euro 6 à s'appliquer partout ailleurs. Si l'électrique et l'hybride essence (de façon transitoire) sont les pistes à privilégier en ville, partout ailleurs, c'est, outre l'hybride essence, la piste du GNV qui apparaît la plus porteuse d'avenir à court et moyen termes.



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI- 75008 PARIS - TEL 01 44 13 31 08 - FAX 01 44 13 31 21

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