

Réponse de François Fillon

**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 ?***
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 ?***
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 ?***

Réponse :

Alors que notre pays dispose d'un réseau d'infrastructures de transport particulièrement riche, la France est passée, en quelques années, du 4^{ème} au 10^{ème} rang pour la qualité de ses infrastructures de transport dans le classement du Forum Economique Mondial, et plus particulièrement du 1^{er} au 7^{ème} rang pour la qualité de ses routes, et du 2^{ème} au 6^{ème} rang pour la qualité de ses infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, la politique des transports est à la dérive financièrement : l'endettement de SNCF Réseau est supérieur à 40 milliards d'euros, les projets d'infrastructures nouvelles annoncés par le gouvernement actuel ne sont pas financés, l'entretien du réseau vieillissant coûte de plus en plus cher et le financement des réseaux de transports publics est de plus en plus contraint.

La responsabilité de cette situation délétère incombe largement à l'État, qui n'a pas su dégager les priorités et se poser en stratège. Réformer la mobilité ne peut plus attendre et il faut prendre des mesures à la hauteur des enjeux. Les rafistolages et les demi-mesures, les effets d'annonce et les esquives, comme nous les avons connus depuis 5 ans, ne peuvent tenir lieu de politique plus longtemps.

Dans ce contexte, il s'agit 1/ de réaffirmer le rôle de l'État stratège en matière de politique des transports, 2/ de clarifier les responsabilités des acteurs publics de la mobilité et 3/ au niveau européen, d'œuvrer pour maintenir le budget consacré à l'achèvement des réseaux transeuropéens de transport.

1/ Afin de réaffirmer le rôle de l'État stratège dans la politique des transports, nous entendons cantonner son action à ses missions stratégiques et régaliennes, et définir, en début de législature, une stratégie pour les infrastructures de transport cohérente, déclinée dans une loi de programmation et évaluée annuellement par le Parlement.

En effet, l'État s'est rendu prisonnier de ses multiples casquettes : il est à la fois l'acteur régalien qui fixe le cadre juridique, dans le respect du droit européen, un financeur important des infrastructures de transport, l'actionnaire exclusif ou de référence de la plupart des opérateurs de transport et,

depuis récemment, une autorité organisatrice sur les trains d'équilibre du territoire (trains Intercités). À force de multiplier les rôles, l'État ne sait plus dégager de priorités, ni même assurer une cohérence de son action. On parle beaucoup d'État stratège, mais qui l'a vu dans les faits ?

Ce mélange des genres est préjudiciable et il est urgent que l'État s'occupe vraiment de ce qui relève de sa responsabilité, c'est-à-dire la définition du cadre et des grandes orientations de la politique des transports, de règles du jeu équitables dans un système ouvert à la concurrence et l'accompagnement des acteurs dans leur mise en œuvre.

Dans ce contexte, afin de mettre fin à la confusion des genres, **l'État doit se désengager de ses missions non régaliennes**, ce qui implique notamment :

- de **revisiter le portefeuille des participations de l'État** ;
- de **laisser le régulateur sectoriel pleinement remplir ses missions**, sans interférence de l'État.

En revanche, il appartient à l'Etat de définir une stratégie pour les infrastructures de transport, qui devra faire l'objet d'une loi de programmation, adoptée en début de quinquennat et évaluée annuellement par le Parlement.

Si la question de l'organisation ministérielle d'un futur Gouvernement n'est pas encore tranchée, nous partageons le constat selon lequel il conviendra de veiller à sa juste place au sein de l'exécutif.

2/ Afin de clarifier les responsabilités des acteurs publics de la mobilité, nous proposons de poursuivre la décentralisation et la simplification de la gouvernance au niveau des territoires, en achevant d'organiser la politique des transports autour des agglomérations et des régions.

La loi NOTRe a fait un petit pas dans la bonne direction : la nouvelle organisation territoriale qui en est issue et la possibilité de constituer des métropoles offrent l'opportunité aux autorités organisatrices de coordonner plus complètement les différentes offres de transport sur leur territoire, notamment en ce qui concerne la gestion de l'intermodalité, avec la mise en cohérence des offres, de l'information et de la distribution multimodale. Faute de courage politique, elle n'est toutefois pas allée jusqu'au bout de la logique d'une vraie rationalisation et d'une vraie décentralisation.

Nous entendons donc achever la réorganisation de la gouvernance de la mobilité dans les territoires autour de deux niveaux – l'Agglomération et la Région – sans exclusion, le cas échéant, d'éventuelles délégations à d'autres collectivités, dont les Départements. Ce principe simple, qui vise à identifier clairement les responsabilités de chacun, doit ainsi conduire :

- **au niveau local (Agglomération / Métropole)**, à donner à l'Agglomération la maîtrise de l'utilisation de la voirie, afin d'éviter, par exemple comme on le voit à Paris, qu'une décision prise dans son coin par la ville n'empêche des milliers d'automobilistes de l'ensemble de l'agglomération de se déplacer correctement ;
- **au niveau régional** :
 - à confier aux Régions la compétence sur le réseau routier qui relève des départements, alors que ceux-ci ont perdu toute compétence en matière de transport, ce qui ne doit pas empêcher les Régions, lorsque cela apparaît pertinent,

de déléguer cette compétence aux Départements. Pour autant, les Départements doivent conserver tout leur rôle un rôle en matière d'aménagement du territoire, notamment dans le développement du covoiturage et des mobilités actives ;

- à transférer aux Régions qui souhaiteraient les maintenir en activité les petites lignes les moins circulées que l'État déciderait de fermer, en raison de coûts d'exploitation et d'entretien non justifiés par le service rendu et les caractéristiques des territoires. Une telle politique, qui devrait être conduite en respectant les principes d'aménagement équilibré du territoire, permettrait de rationaliser l'emploi de ressources financières rares, en cohérence avec la stratégie consistant à concentrer les moyens sur la remise en état du réseau structurant. En effet, rien ne justifie un réseau ferré national de 30 000 km de voies, avec 11 200 km de voies sur lesquelles circulent moins de 20 trains par jour et 6 400 km avec moins de 10 trains par jours, alors même que SNCF Réseau a clairement abandonné tout financement du réseau secondaire et demande aux collectivités publiques de payer pour le faire ;
- à confier aux régions la gestion des ports d'intérêt national.

Cette réorganisation de la gouvernance de la mobilité dans les territoires doit notamment permettre une meilleure allocation des financements consacrés aux réseaux routier et ferroviaire, en fonction des besoins identifiés sur le terrain et, partant, le cas échéant grâce aux recours à des appels d'offres multimodaux, d'optimiser la desserte des territoires entre les différents modes de transport.

3/ L'investissement en matière d'infrastructures doit rester une priorité pour l'Union européenne.

L'Union européenne finance ainsi des projets concrets, porteurs de changements visibles pour nos concitoyens, loin des grands discours technocratiques.

De nombreux grands projets d'infrastructures ne peuvent se passer de subventions publiques, dans la mesure où les recettes directes qu'ils génèrent ne permettent pas de couvrir l'ensemble des coûts d'investissement. Il est donc crucial qu'aux côtés des instruments de soutien financiers du type Plan Juncker, des subventions européennes puissent continuer à être attribuées dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Je porterai ce message haut et fort à Bruxelles.

Par ailleurs, s'agissant parfois de projets se déroulant sur des temps longs (le chantier des travaux définitifs de la section transfrontalière du Lyon-Turin doit s'étaler sur douze ans), il est indispensable que le soutien financier de l'Union européenne puisse être sécurisé sur la durée. Nous y veillerons également.

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 ?***

Réponse :

De tous les secteurs d'activité économique, les transports sont l'un de ceux qui vont être les plus profondément bouleversés par la révolution numérique. Par exemple, l'essor de l'Internet des objets

constitue une révolution en marche pour la maintenance des infrastructures de transport, des véhicules, trains ou avions, en permettant notamment la maintenance prédictive.

Le développement du véhicule autonome, individuel ou collectif, propre, offrira, à l'avenir, plus de sécurité et respectera mieux l'environnement, permettra le désenclavement des territoires grâce à des navettes sans chauffeur, offrira de l'autonomie pour des populations vieillissantes ou dépendantes. Ce sera aussi une opportunité pour le fret, dans la mesure où la problématique du dernier kilomètre, qui représente le tiers du coût total d'un transporteur, constitue un enjeu économique important. De plus, des avancées sont attendues par la constitution de convois de plateformes où seul le premier camion aurait un conducteur (« platooning »).

Par ailleurs, le développement des systèmes de transport intelligents avec une gestion des données performantes permettra d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la régulation des transports et d'en réduire l'impact environnemental. Par exemple, des systèmes d'aide à l'éco-conduite reposant sur l'anticipation du trafic pour atteindre des allures les plus constantes possibles permettront de moins consommer. Ces technologies permettront de répondre à meilleur coût à des besoins indéniables d'amélioration des services de transport, que ce soit en quantité ou en qualité, avec des investissements plus réduits que les solutions traditionnelles (construction de nouvelles routes, lignes à grande vitesse ou autres). Elles permettront d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes par la densification du trafic qu'elles peuvent accueillir, avec un niveau de sécurité renforcé.

Afin que ce futur devienne une réalité, une coopération accrue entre les acteurs publics en charge des politiques de transport, les acteurs privés et les organismes publics de recherche et de soutien à l'innovation est indispensable.

Pour favoriser la libération des initiatives, l'ensemble des collectivités ou établissements publics seront ainsi mobilisés pour soutenir l'innovation dans tous les domaines (véhicules propres, véhicules autonomes, nouvelles solutions de mobilité – notamment en zones peu denses, intermodalité et logistique...), en mettant en place des financements public-privé avec effet de levier. Dans ce cadre :

- un fond de soutien aux start-ups et PME innovantes dans les domaines du stockage électrique, de l'hydrogène, du véhicule autonome et des nouvelles formes d'usages dans la mobilité sera notamment mis en place avec la CDC et la BPI ;
- les grands programmes de R&D et expérimentations soutenus par l'État donneront la priorité aux projets conduits dans ces mêmes domaines.

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 ?***

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 ?**

Réponse :

La sûreté des transports collectifs est devenue un enjeu essentiel pour les voyageurs, confrontés au quotidien au vandalisme, à la menace d'agressions voire, malheureusement aujourd'hui, au risque terroriste. La lutte contre la fraude est, par ailleurs, autant une exigence morale qu'une nécessité économique pour les opérateurs et pour les autorités organisatrices de transport, qui perdent chaque année, du fait de la fraude, 500 M€ de recettes.

Nous renforcerons les actions de prévention, en lien avec les opérateurs, en augmentant la vidéo-surveillance et en développant la présence sur le terrain d'équipes formées pour mieux contrôler la fraude et intervenir rapidement.

Nous souhaitons par ailleurs que chacun des opérateurs se dote d'un plan d'action spécifique à la sûreté. Il s'agirait, par exemple :

- d'agir sur la polyvalence des personnels de terrain, pour qu'ils puissent à la fois assurer un contrôle de la fraude et des interventions de surveillance ;
- de redimensionner les dispositifs selon les zones ;
- de renforcer les PC sécurité, notamment en mobilisant davantage l'intelligence digitale, afin de mieux exploiter les informations recueillies ; et
- de diriger le personnel de terrain sur les lieux à risques.

La sanction doit aussi devenir une réalité pour tous les auteurs de trouble. **Nous permettrons aux forces de police de présenter, par smartphone (vidéo), à l'officier de police judiciaire des personnes interpellées sur les réseaux de transport, pour leur placement en garde à vue.** Grâce à la dématérialisation de cette procédure, nous éviterons que des délinquants pris en flagrant délit soient relâchés du simple fait du dépassement du délai maximum pour le placement en garde à vue après interpellation d'un suspect.

Le renforcement de la lutte contre la fraude passera aussi par l'accélération de la mise en œuvre de la loi du 22 mars 2016 et la généralisation de l'assermentation des agents en gare.

La baisse de la fraude et l'augmentation du recouvrement des amendes doivent permettre de couvrir tout ou partie du coût des moyens supplémentaires mis en place.

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 ?**
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 ?**
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 ?**
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) ?**

Réponse :

L'exercice de programmation des infrastructures de transport engagé par la Commission « Mobilité 21 », qu'il convient de saluer pour sa rigueur, n'a malheureusement pas été mené à son terme par le gouvernement actuel, qui n'en a malheureusement pas profité pour mettre en cohérence les promesses et les moyens budgétaires.

À l'été 2013, le Gouvernement a en effet annoncé retenir le scénario le plus ambitieux proposé par cette commission, permettant d'engager de 28 à 30 Md€ de projets de développement d'ici 2030. Il n'a cependant jamais indiqué où il trouvait les 400 M€/an de ressources supplémentaires nécessaires à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour mettre en œuvre ce plan. Au-delà, alors que ces investissements n'avaient pas été intégrés dans les simulations financières de la Commission « Mobilité 21 », le Gouvernement a annoncé, d'une part, l'engagement des travaux définitifs des projets de section transfrontalière de la ligne ferroviaire nouvelle Lyon-Turin et de canal à grand gabarit Seine Nord Europe (représentant un investissement de 4 Mds€ pour l'Etat), sans préciser comment ils seraient financés, et, d'autre part, le renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (pour 3,5 Mds€ d'ici 2025).

Dans ces conditions, l'AFITF se trouve aujourd'hui dans une impasse budgétaire, alors que les contraintes qui pèsent sur nos finances publiques sont plus fortes que jamais et alors que l'état de nos réseaux ne cesse de se dégrader. Cette situation, préoccupante, a été dénoncée par la Cour des comptes en juin 2016, qui a calculé qu'il faudrait porter le budget de l'AFITF à près de 3,5 milliards

d'euros par an dans les prochaines années, c'est-à-dire qu'il faudrait dégager de 1 à 1,5 milliard d'euros de ressources supplémentaires par an, pour mener à bien tous ces investissements.

Cette facture est le prix à payer pour une triple irresponsabilité : l'approche consistant à promettre beaucoup, sans cohérence d'ensemble et sans budget associé ; le refus idéologique de mobiliser des financements privés, chaque fois que cela est possible, afin de lisser les dépenses qui s'amortissent sur plusieurs générations ; le manque à gagner consécutif à l'abandon de l'écotaxe poids lourds.

Dans ce contexte, **l'État doit définir une stratégie pour les infrastructures de transport qui devra :**

- **face au constat de la dégradation de la qualité de nos infrastructures de transport, organiser la remise en état ce patrimoine.** Aussi la priorité sera-t-elle donnée, en matière d'investissement, à la modernisation des réseaux ferroviaires (âge moyen de 33 ans en France contre 17 ans en Allemagne), routiers et fluviaux les plus prioritaires.

Dans cet objectif, il conviendra :

- **de sanctuariser les moyens affectés à la remise à niveau de notre réseau ferroviaire**, en priorité sur le réseau structurant et dans les zones denses, en particulier en Île-de-France. Le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau sera amendé pour enrayer le vieillissement très inquiétant du réseau, s'il est constaté que les moyens suffisants ne sont pas mis en place ;
- **de veiller également à ce que soient mobilisées les ressources financières nécessaires pour entretenir et rénover le réseau routier national**, qui s'est fortement dégradé ces dernières années, **ainsi que le réseau fluvial, dans le cadre d'un contrat de performance pluriannuel conclu entre l'État et Voies Navigables de France**, qui fixera les objectifs de gains de productivité attendus de l'opérateur et les moyens apportés par l'État pour remettre à niveau nos voies navigables ;
- **veiller à maintenir, de manière globale, le volume des investissements publics dans les infrastructures de transport à hauteur de 1 % du PIB ;**
- **face à la longue liste des engagements non financés et à l'impasse financière de l'agence qui finance nos infrastructures (l'AFITF), réexaminer les priorités d'investissement dans de grands projets d'infrastructures et la recherche de nouvelles sources de financement. Ces nouvelles sources de financement de nos infrastructures de transport proviendront :**
 - **de la mise en place d'un mécanisme de tarification pollueur-payeur pour l'utilisation de la route**, que celui-ci prenne la forme d'une redevance kilométrique ou d'une vignette annuelle, instauré avec les Régions volontaires, en réfléchissant, le cas échéant, à des dispositifs d'accompagnement permettant d'en améliorer l'acceptabilité ;
 - **de l'affectation d'une fraction de la composante carbone de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) ;**
 - **d'un recours accru aux financements privés.** La mobilisation des financements privés se justifie particulièrement dans un contexte où les liquidités pour prêter et investir sont abondantes et où, à l'inverse, l'État et les collectivités locales connaissent de fortes contraintes budgétaires et SNCF Réseau ne peut plus mobiliser de ressources pour de nouveaux projets de développement avec l'entrée en vigueur de la « règle d'or » visant

à limiter l'endettement de l'établissement public. Pour les projets de développement, il s'agira de privilégier des montages reposant sur la mise en place de sociétés de projet (sur le modèle de la société du Grand Paris), capables de porter un endettement de long terme grâce à des ressources fiscales affectées et dont l'assiette est territoriale ou sur le recours à des marchés de partenariat. Le recours à des partenariats publics-privés (PPP) permettra également, via des montages innovants, de financer des travaux de rénovation et de modernisation des réseaux existants via les gains de productivité qui pourront être dégagés sur l'entretien et la maintenance.

Cette stratégie pour les infrastructures de transport devra faire l'objet d'une loi de programmation, adoptée en début de quinquennat et évaluée annuellement par le Parlement, qui permettra d'arrêter la liste des nouveaux projets à engager ou à étudier, ainsi que les enveloppes disponibles (y compris les sources de financement) pour le développement (nouveaux projets), la modernisation et la rénovation des réseaux existants, à court comme à moyen terme.

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 ?

- 11.1.** Le Versement Transport est essentiel au financement des systèmes de transport urbains et permet de lier la contribution des employeurs au service public de transport. ***Vous engagez-vous à garantir la pérennité de ce dispositif ?***
- 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) ?***
- 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.) ?***
- 11.4.** ***Comment améliorer la desserte des quartiers défavorisés enclavés et celle des territoires à faible densité qui concentrent 60% de la population française ?***

Réponse :

La pérennisation et le renforcement du financement des réseaux de transports collectifs reposent sur les propositions suivantes.

Proposition n°1 : Consolider le financement des transports collectifs et, notamment, conforter pour cela le versement transport, afin d'apporter une réponse écologique et adaptée aux besoins de déplacement de nos concitoyens.

Pour les autorités organisatrices de la mobilité, la ressource que représente le versement transport (VT), pour un montant global de 7 milliards d'euros, dont 3,5 milliards pour la seule région Île-de-France, tend à diminuer avec les effets de la crise économique et la décision de l'actuel gouvernement d'en exonérer certaines entreprises ; malgré tout, sa part dans le financement global

des transports publics augmente, reflet de l'attrition des autres sources de financement (prix des billets et subventions des collectivités).

Il n'est donc pas réaliste d'envisager la suppression de cette ressource qui, dans certaines villes, notamment celles de taille moyenne, finance jusqu'à 90 % de l'offre de transport public. Clairement, toute remise en cause du VT porterait un coup fatal au transport public en France. En revanche, la demande des employeurs, publics et privés, qui payent le VT, d'être associés à la définition de l'offre de transport est totalement légitime et sera mise en œuvre sans attendre.

Proposition n°2 : Dégager des ressources financières nouvelles pour les collectivités.

Le financement de la mobilité peut être conforté par la mise en place de deux dispositifs qui, dans un esprit de responsabilité, doit revenir au décideur local :

- **l'expérimentation et à la pérennisation, pour les collectivités qui le souhaitent, du péage urbain** : une agglomération doit pouvoir décider de la mise en œuvre d'un péage urbain, en fonction des particularités de sa situation. La possibilité d'expérimenter la mise en place d'un péage urbain, prévue par le « Grenelle de l'Environnement » n'a jamais pu être mise en œuvre, notamment du fait de la non publication du décret d'application. Elle devra également être étendue pour permettre sa pérennisation ;
- **la relance des réflexions sur la mise en place d'un mécanisme de tarification pollueur-payeur pour l'utilisation de la route** : l'écotaxe sur les poids lourds avait des vertus et son échec traduit surtout un manque de pédagogie. S'il ne semble pas réaliste de réintroduire l'écotaxe telle qu'elle avait été imaginée, il y a un intérêt à rouvrir le débat sur les différentes options envisageables, comme la mise en place d'une redevance kilométrique ou d'une vignette annuelle avec les Régions qui le souhaitent, en réfléchissant, le cas échéant, à des dispositifs d'accompagnement permettant d'en améliorer l'acceptabilité (par exemple en créant une franchise kilométrique mensuelle, en euros, afin de ne pas pénaliser les petits utilisateurs de courte distance ou en créant un fonds de modernisation de la flotte de poids lourds). Le produit de ce mécanisme, qui serait mis en place sur une base régionale, serait partagé entre l'État les Régions volontaires, auxquelles l'État rétrocéderait la part de son produit perçu au titre de l'utilisation du réseau routier régional.

Proposition n°3 : Lancer un quatrième appel à projets TCSP afin de soutenir les initiatives locales visant à développer ou transformer les réseaux de transport collectif et offrir de nouvelles solutions de mobilité.

Dans nos agglomérations, les transports collectifs sont une réponse écologique et bien adaptée aux besoins de déplacement de nos concitoyens. C'est la raison pour laquelle la loi sur le Grenelle de l'environnement a prévu une intervention de l'État pour soutenir le déploiement de réseaux de transport en commun en site propre.

Trois appels à projets ont ainsi été lancés pour assurer la réalisation de cet objectif. Ils ont permis de construire plus de 1000 km d'infrastructures (métros, trams, bus à haut niveau de service, téléphériques urbains) représentant un investissement global de 15,5 milliards d'euros, dont 13,8 mobilisés par les collectivités territoriales et 1,7 par l'État.

Dans le prolongement de cet effort, **nous lancerons un quatrième appel à projets pour accompagner les initiatives locales en faveur des mobilités durables**. Ne seront pas uniquement visés les projets de métro ou de tramway mais pourront être aussi aidées les actions qui s'inscrivent dans une stratégie de complémentarité des modes de déplacement, avec des aménagements cyclables ou des parkings relais, de même que des investissements visant à promouvoir une information intégrée de l'utilisateur et à améliorer l'intermodalité.

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) ?**
- 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 ?**

Réponse :

La route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieux peu denses, ainsi que pour les trajets de courtes distances et les trajets terminaux. Si, à Paris, moins de 15 % des actifs utilisent la voiture pour se rendre à leur travail, ce chiffre s'établit à près de 90 % dans la France périurbaine et rurale. Dès que l'on sort des villes centres, la route et la voiture apparaissent ainsi comme très majoritaires dans la mobilité. En Île-de-France, par exemple, la voiture représente 50 % des déplacements en petite couronne et 80 % en grande couronne. Reconnaître le rôle essentiel de la route constitue donc un pas nécessaire tant pour améliorer la mobilité des Français que pour enrayer le sentiment d'abandon perçu par nombre de nos concitoyens.

La route ne doit pas être un objet d'instrumentalisation idéologique. Derrière les fausses polémiques, il y a aussi une question de rationalité économique qu'il serait irresponsable d'ignorer : des investissements lourds dans les transports collectifs massifiés (ferroviaire) n'ont de sens que pour la desserte ou lorsqu'ils relient des zones urbaines denses.

Réhabiliter la route doit donc nous conduire à :

- **inverser la tendance actuelle à la dégradation rapide du réseau, en mettant en place les moyens financiers nécessaires pour l'entretien et la régénération des 12 000 km du réseau routier national (ces moyens devront être inscrits et sanctuarisés dans la loi de programmation pour les infrastructures de transport) ;**
- **accélérer la modernisation du réseau routier national, notamment dans le cadre des contrats de plan État-Région. Une revoiture de ces contrats sera organisée en début de quinquennat,**

avec les régions et les autres collectivités signataires, afin de disposer d'une planification à horizon 2022 des aménagements qui seront réalisés dans ce cadre et d'intégrer les nouvelles priorités fixées par la loi de programmation sur les infrastructures de transport ;

- **poursuivre les études et les procédures des grands projets d'infrastructures routières afin de permettre leur engagement en travaux le plus rapidement possible.**

Le financement de la réhabilitation de la route pourra notamment reposer sur la mise en place d'un mécanisme de tarification pollueur-payeur pour l'utilisation de la route (redevance kilométrique ou une vignette annuelle avec les Régions qui le souhaitent), évoqué précédemment, et dont le produit perçu sur le réseau routier national aurait vocation à alimenter l'AFITF.

Par ailleurs, comme évoqué précédemment, la réorganisation de la gouvernance de la mobilité dans les territoires doit être achevée autour de deux niveaux – l'Agglomération et la Région – sans exclure le cas échéant d'éventuelles délégations à d'autres collectivités, dont les Départements. Ce principe simple, qui vise à identifier clairement les responsabilités de chacun, doit conduire, par exemple :

- **au niveau local (Agglomération / Métropole)**, à donner à l'Agglomération la maîtrise de l'utilisation de la voirie, afin d'éviter, par exemple comme on le voit à Paris, qu'une décision prise dans son coin par la ville n'empêche des milliers d'automobilistes de l'ensemble de l'agglomération de se déplacer correctement ;
- **au niveau régional**, à confier aux Régions la compétence sur le réseau routier qui relève des départements, alors que ceux-ci ont perdu toute compétence en matière de transport, ce qui ne doit pas empêcher les Régions, lorsque cela apparaît pertinent, de déléguer cette compétence aux Départements. Pour autant, les Départements doivent conserver tout leur rôle un rôle en matière d'aménagement du territoire, notamment dans le développement du covoiturage et des mobilités actives.

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 ?**
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 ?**
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 ?**
17. Le transport routier de marchandise, 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 ?**

Réponse :

Moderniser le transport de marchandises est l'une de nos priorités pour la politique des transports de notre futur Gouvernement. Nous faisons trois propositions pour y parvenir.

Proposition n°1 : Encourager, par une fiscalité adaptée qui participera au financement de nos infrastructures de transport, le développement des modes alternatifs à la route, ferroviaires, fluviaux et maritimes, pour le transport de marchandises, notamment le fret massifié et les infrastructures permettant l'intermodalité.

Notre planification dans les infrastructures de transport (qui prendra la forme d'une loi de programmation) devra mieux prendre en compte les enjeux associés au développement du fret ferroviaire pour le transport de marchandises, tant s'agissant de l'amélioration de la compétitivité économique de nos ports que des enjeux associés au report modal, de la route vers le rail, afin de réduire la pollution atmosphérique et la congestion de nos routes.

Au-delà, le mécanisme de tarification « pollueur-payeur » pour l'usage de la route, qui sera mis en place avec les Régions volontaires, comme cela a été évoqué précédemment, participera à ce rééquilibrage modal, en permettant une meilleure internalisation des externalités, à fiscalité globale constante.

Proposition n°2 : Renforcer la gouvernance des ports et les modalités de leur collaboration, afin d'accroître leur attractivité internationale.

La gouvernance des ports mérite d'être à nouveau adaptée à la nécessité de prendre des décisions dans un environnement en forte concurrence internationale. Il importe de continuer à moderniser leur gouvernance en les transformant en sociétés anonymes, de manière à ouvrir, le cas échéant et de manière minoritaire, leur capital pour nouer des partenariats industriels ou financiers.

En outre, il est du devoir de l'État d'obliger les acteurs à une meilleure coopération entre les plateformes, qui passera par le renforcement de l'intégration des trois ports de la Seine (Le Havre, Rouen et Paris) à travers le GIE HAROPA, 4ème ensemble portuaire européen, et la structuration d'un GIE avec les mêmes pouvoirs sur les trois ports de la façade Atlantique (Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle).

Proposition n°3 : Lutter fermement contre le dumping social dans les transports en assurant un contrôle renforcé du respect de la législation française et européenne sur le transport routier.

Dans le domaine routier, l'absence de cadre social harmonisé a conduit l'ouverture du secteur au marché européen, à diminuer la part des entreprises françaises dans l'activité globale : alors qu'en 1999, 50 % des transports internationaux au départ ou à destination de la France étaient assurés par des entreprises françaises, en 2016, cette part se situait seulement à 8 %. Les exigences européennes, comme la norme Euro VI, sont importantes pour faire évoluer nos activités de transport vers des formes moins polluantes, mais la concurrence déloyale ne doit pas être tolérée.

Nos PME et TPE du transport routier se concentrent aujourd'hui sur le transport de proximité (messagerie et fret express) afin d'offrir des services à plus forte valeur ajoutée, d'où une nécessaire réorientation de nos activités de transport.

Cette situation est essentiellement issue de la concurrence déloyale menée par certains de nos concurrents étrangers (faibles coûts salariaux, conditions de travail aménagées). Nous ne pouvons pas céder à la facilité d'un alignement par le bas. Il faut, tout au contraire, **renforcer nos contrôles et faire preuve de davantage de sévérité face aux pratiques illégales et aux contournements de la loi.**

En complément des discussions entourant l'évolution de la réglementation sur les travailleurs détachés, l'État assurera un contrôle renforcé du respect de la législation française et européenne sur le transport routier, avec un alourdissement des sanctions.

Dans ce cadre :

- il sera nécessaire de veiller à ce que les conditions de concurrence soient fondées sur l'ensemble des critères de la prestation (prix, respect des réglementations sociales et environnementales, sécurité routière, moralité des entreprises) et soient respectées dans le cadre des négociations à venir au niveau européen et international. En l'état, les règles européennes de cabotage et de travail détaché ne sont pas satisfaisantes et doivent donc être amenées à évoluer vers un statut du travailleur hautement mobile européen ;
- il sera nécessaire que la fluidité des informations soit organisée entre autorités de contrôles nationales et internationales. Pour cela, l'harmonisation des politiques et des réglementations européennes en matière de concurrence sera indispensable.

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 ?

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

18.3. Quelles priorités retenez-vous pour SNCF Réseau ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

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) ?**

Réponse :

Ouvrir à la concurrence, parachever la réforme de notre système ferroviaire et mettre en œuvre les autres mesures nécessaires à l'amélioration de la qualité de service dans le ferroviaire seront des axes majeurs de notre politique de transports, qui seront déclinés autour des sept propositions suivantes.

Proposition n°1 : Réorganiser le groupe public ferroviaire (SNCF) autour de deux pôles : d'un côté, le pôle « mobilités » et de l'autre, le pôle « gestion des infrastructures » comprenant un cadre spécifique pour les gares.

La loi n°2014-872 du 4 août 2014 a réformé le système ferroviaire français en créant un groupe public ferroviaire (GPF) intégré, constitué de trois EPIC : SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Si le renforcement des fonctions de gestion de l'infrastructure, autour de SNCF Réseau, avec l'intégration de RFF, de la Direction des Circulations Ferroviaires et des 50 000 agents de SNCF Infra, est une bonne décision et a vocation à améliorer le pilotage économique de la maintenance et si, de la même manière, l'identification d'un groupe – à vocation mondiale – de transport de voyageurs et de marchandises autour de SNCF Mobilités est également une action cohérente bienvenue, on peut s'interroger sur la nécessité de créer, au-dessus de ces deux entreprises puissantes, une entité hors sol qui, loin d'être une simple holding, se reconstitue en SNCF ter (l'EPIC de tête comptant déjà plus de 10 000 personnes).

Il convient de mettre fin à cette anomalie, **en supprimant l'EPIC de tête SNCF et en réorganisant le groupe public SNCF autour des deux entités SNCF Réseau et SNCF Mobilités**. Rien n'interdira pour autant aux deux entreprises de poursuivre la mise en œuvre d'actions communes au travers de filiales communes, par exemple, pour la poursuite de la gestion de fonctions mutualisées comme les centres de services partagés. Il n'y a pas de sens, en revanche, à voir une pseudo-holding définir une stratégie de groupe alors que les intérêts et les enjeux sont profondément différents entre les deux entreprises.

Dans ce cadre, et dans une perspective d'équité d'accès de tous les opérateurs, **la gestion des gares, aujourd'hui au sein de SNCF Mobilités, sera rattachée à SNCF Réseau**, sous la forme d'une filiale propre à préserver son identité et ses enjeux de développement particuliers. La priorité donnée à la remise à niveau du réseau ferroviaire ne doit pas faire passer à l'arrière-plan les spécificités de la rénovation et de la valorisation des gares.

Proposition n°2 : Moderniser SNCF Mobilités en changeant le statut de l'entreprise et en ouvrant le capital de certaines de ses filiales.

L'achèvement de la réforme ferroviaire va de pair avec le réexamen du statut d'établissement public de SNCF Mobilités. Cette question sera nécessairement posée : c'est une condition d'une concurrence équitable entre les opérateurs et l'Union européenne l'imposera tôt ou tard à la France, comme cela a été le cas dans le secteur postal. Mieux vaut donc prendre les devants et nous y préparer dans les meilleures conditions.

SNCF Mobilités est une entreprise de 185 000 personnes, qui affronte des concurrents puissants dans le grand bain de la compétition internationale (avec un chiffre d'affaires hors de France de 30 % et en croissance rapide). Son pilotage s'accommode mal du statut corseté d'EPIC, qui n'a pas été conçu en ce sens. Il faut donc lui donner, avec un statut de société, détenue à 100 % par l'État, une gouvernance plus en ligne avec le XXIème siècle et lui permettre d'ouvrir le capital de certaines de ses filiales, pour nouer des partenariats ou pour mobiliser de nouveaux financements nécessaires à leur développement.

Proposition n°3 : Afin de moderniser la politique de ressources humaines du groupe public ferroviaire (SNCF), mettre un terme aux recrutements au statut cheminot, tout en préservant strictement les droits des personnels déjà en place.

L'ouverture à la concurrence sera demain une réalité et il faut la préparer sans délai. La question du statut des cheminots sera nécessairement posée. C'est une question d'équité entre les opérateurs ; c'est également une question de coût, notamment pour nos finances publiques qui en supportent une partie dans la couverture du déséquilibre du régime ; c'est enfin un enjeu de compétitivité du transport ferroviaire, vis-à-vis de tous les autres modes de transport, car l'usager contribue aussi à la prise en charge de ces coûts.

Le statut de cheminot ne pourra pas être indéfiniment ouvert aux nouveaux recrutés. Il n'est bien sûr pas question de remettre en cause ce statut pour les personnels déjà en place mais bien d'arrêter de recruter au statut dans un contexte où la SNCF devra affronter ses concurrents.

Proposition n°4 : Engager la dernière étape de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire, en offrant dès que possible la possibilité aux régions de lancer des appels d'offres pour les transports ferroviaires régionaux.

Le 4^{ème} paquet ferroviaire adopté l'année dernière prévoit d'ouvrir à la concurrence le marché du transport ferroviaire de voyageurs en 2020 pour les transports librement organisés, et au plus tard en 2023 pour les transports conventionnés.

Nous entendons accélérer ce calendrier et promouvoir la mise en concurrence des TER dès 2019.

En effet, si les TER transportent, chaque année, 330 millions de voyageurs, dont un tiers en zone dense et si, grâce à un effort massif des autorités organisatrices régionales depuis 2002, l'offre TER a progressé de plus de 25%, avec une flotte renouvelée et rajeunie, le coût pour la collectivité est en décalage croissant par rapport à l'Allemagne, et seule la concurrence permettra d'accroître le rapport qualité/prix de ces transports au bénéfice des usagers.

Le STIF et les Régions doivent donc pouvoir choisir, librement et le plus rapidement possible, sans attendre la date butoir de 2023, de mettre ou non en concurrence SNCF Mobilités sur les TER et Transilien. Il ne s'agit pas de forcer à la libéralisation mais de donner cette option, qui rééquilibrerait les relations avec l'opérateur en monopole. SNCF Mobilités et les cheminots, s'ils font les efforts nécessaires, ne doivent pas avoir peur d'affronter la concurrence.

Cette évolution passe par des étapes préalables qu'il convient d'accélérer. Il s'agira notamment d'établir et de communiquer rapidement un calendrier précis sur l'ouverture à la concurrence dans le cadre de délégations de service public (DSP) des Régions. Il faudra par ailleurs résoudre la question des modalités de transfert des personnels affectés aux lignes qui ne seraient plus exploitées par SNCF Mobilités.

Proposition n°5 : Fixer des objectifs de qualité aux grandes entreprises publiques.

Les dirigeants de nos entreprises publiques ne doivent pas être appréciés en fonction de leur capacité à gérer la paix sociale, mais ils doivent rendre des comptes sur leurs résultats. L'État doit pleinement jouer son rôle d'actionnaire des entreprises publiques, tant qu'il sera présent à leur capital, pour fixer des objectifs, s'assurer de leur réalisation et, le cas échéant, sanctionner.

L'État doit donc garantir, aux côtés des autorités organisatrices de transport (AOT), la qualité des services de transport délivrée aux clients. La sécurité, la qualité de service et sa continuité, la propreté, l'accès à Internet, le confort d'un espace climatisé, ce sont autant d'attentes légitimes de nos concitoyens vis-à-vis du transport public de voyageurs. C'est donc sur ces sujets que l'État doit, aux côtés des autorités organisatrices, mobiliser ses opérateurs :

- en incitant à la généralisation de systèmes de bonus/malus autour de ces critères dans les contrats avec les AOT ;
- en accélérant la couverture numérique dans les transports.

Proposition n°6 : Renforcer le rôle du régulateur sectoriel en lui donnant compétence sur l'ensemble des mobilités.

Il faut savoir tirer les conclusions d'un échec. L'État, qui est actionnaire à 100% de nos gestionnaires d'infrastructure en monopole, est incapable de définir de tarification transparente et économique. Il est incapable de définir des objectifs de qualité de service engageants et des objectifs de productivité mobilisateurs pour maîtriser les coûts. Ce sont donc les opérateurs et, derrière eux, les usagers et les clients qui pâtissent de cette situation.

L'ARAFER, malgré toutes les entraves et les tentatives du gouvernement d'en réduire les prérogatives lors de la réforme ferroviaire, a montré qu'elle était à la hauteur des enjeux. Parallèlement à l'État, recentré sur sa fonction de stratège, un régulateur multimodal, indépendant, aux pouvoirs renforcés et compétent sur l'ensemble des modes de transport, est indispensable pour compléter son action. Seul un régulateur puissant pourra exercer la pression suffisante pour pousser nos gestionnaires d'infrastructures à l'amélioration de leurs performances, au bénéfice des clients et des usagers.

Proposition n°7 : Garantir un véritable service minimum dans les transports afin d'assurer la continuité du service public.

Aujourd'hui, pour les usagers du transport ferroviaire, la continuité du service n'est même pas garantie à cause de grèves ou de mouvements sociaux inopinés. Les situations de monopole ne doivent pas être exploitées pour détourner le service de sa vocation première, qui est de rendre un service de qualité au public.

La continuité du service public doit être garantie, en particulier pour permettre aux Français de se rendre à leur travail. La loi de 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs a constitué une étape importante, notamment pour améliorer l'information sur les plans de transport en cas de grève, mais **il faut aller plus loin pour garantir un vrai service minimum dans les transports.**

Les opérateurs de transport devront assurer au minimum la moitié du plan de transport habituel, si nécessaire avec mise en œuvre d'un droit de réquisition. La priorité devra évidemment porter sur les périodes de pointe, en particulier pour les besoins de déplacement domicile/travail.

La même garantie de continuité doit **s'appliquer aux aiguilleurs dans le secteur ferroviaire**. Il n'est pas admissible que les opérateurs alternatifs, notamment de fret, soient pénalisés par l'action de personnels de SNCF Réseau pour des motifs qui concernent l'ensemble du groupe public SNCF.

Dans cette réflexion, il nous faudra aussi **préciser les conditions d'exercice du droit de retrait**, trop souvent mis en avant sur des périmètres et des durées qui ne relèvent pas de sa définition, qui se borne à l'existence d'un risque imminent et réel. Il ne s'agit pas de taire les inquiétudes des personnels, lorsqu'elles peuvent se manifester à l'occasion de tel ou tel événement dramatique, mais d'y apporter une réponse dans le cadre adapté de la concertation avec l'employeur et/ou les pouvoirs publics, au lieu de prendre brusquement les usagers en otage.

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) ?**
22. Le développement des nouveaux usages permis par les nouvelles technologies de l'information nécessite une précision du rôle de la puissance publique.
- 22.1. **Comment garantir la sécurité des données personnelles des utilisateurs des transports publics par les entreprises, start-ups et collectivités ?**
- 22.2. **Comment garantir le cadre social de l'exercice du travail sans brider le développement des innovations ?**
- 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 ?**
- 22.4. **Quel rôle donneriez-vous à l'Union européenne pour légiférer dans ce domaine ?**

Réponse :

Les véhicules et énergies développés ou en cours de développement permettent des sauts majeurs en termes de performance, d'émissions de gaz à effet de serre ou de pollution de l'air. De même, les nouvelles technologies avec l'arrivée du smartphone, les solutions de géolocalisation, le traitement de toujours plus de données en temps réel, l'information individuelle des opérateurs et clients, la montée en puissance de l'informatique embarquée ou encore la multiplication des objets connectés dans les infrastructures, nous ont fait entrer ces dernières années dans la mobilité globale des personnes et des biens.

Malheureusement, le leadership en la matière est en train d'être pris par de nouveaux entrants étrangers, en particulier rattachés aux GAFAs (WAZE, MOOVIT, UBER, Amazon...). Malgré le dynamisme de nos start-ups, PME et groupes de transport, peu de grandes initiatives françaises ont percé (BlaBlaCar, Autolib)

Le rythme d'apparition de ces innovations ne va pas faiblir ; il laisse de la place à de nombreux nouveaux entrepreneurs, et continue d'offrir des opportunités de croissance aux grands acteurs existants. Il est important que la France leur donne la possibilité d'aller vite, et de faire partie des

leaders mondiaux de demain en matière de mobilité. Il s'agira également d'aider à la consolidation des filières de transport en France (ferroviaire, maritime, aérien, génie civil,...) afin de maintenir leur niveau d'excellence et le rayonnement de la France.

Au niveau industriel, le développement des véhicules autonomes propose des solutions innovantes. En effet, aujourd'hui, la technologie est prête : un véhicule peut être autonome partiellement ou totalement, sans être connecté à l'infrastructure ou à un autre véhicule. Des expérimentations sont possibles au regard de la réglementation mais elles restent à développer à grande échelle, d'autant plus que, dans ce domaine, la France accuse un certain retard au regard du reste du monde.

Par ailleurs, le développement des systèmes de transport intelligents avec une gestion des données performantes permettra d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la régulation des transports et d'en réduire l'impact environnemental. Ils permettront d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes par la densification du trafic, avec un niveau de sécurité renforcé.

Il s'agit donc de mettre en place un plan de soutien à toutes les innovations digitales dans la mobilité (R&D, start-ups), et lever les freins à leur développement (réglementation, accès aux données...), afin de transformer l'ensemble de notre industrie, en lui faisant prendre les virages de l'électrique, de l'automatisation et du digital. Nous formulons trois propositions dans ce cadre.

Proposition n°1 : Pour favoriser la libération des initiatives, l'ensemble des collectivités ou établissements publics seront mobilisés pour soutenir l'innovation, notamment dans les véhicules autonomes et les nouvelles solutions de mobilité (notamment en zones peu denses), en mettant en place des financements public-privé avec effet de levier. Dans ce cadre un fond de soutien aux start-ups et PME innovantes sera notamment mis en place avec la CDC et la BPI et les grands programmes de R&D et expérimentations soutenus par l'État donneront la priorité aux projets conduits dans ces domaines.

Proposition n°2 : Le droit à l'expérimentation de véhicules autonomes sera renforcé et étendu à l'ensemble des innovations dans le domaine de la mobilité des personnes et du transport des marchandises.

Aucune innovation majeure ne peut se mettre en place sans expérimentation à grande échelle. La Chine ou les États-Unis ont ainsi su prendre de nombreux leaderships avec un cadre et une culture favorisant les expérimentations : voiture autonome, VTC, big data, ...

Aussi, nous renforcerons le droit à l'expérimentation autorisé récemment par l'ordonnance n°2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, **et l'étendrai à l'ensemble des innovations dans le domaine de la mobilité des personnes ou des marchandises, en particulier issues du digital qui posent de nombreux problèmes d'acceptation et d'évaluation.** Les besoins d'adoption de mesures juridiques adaptées et de régulation de l'économie collaborative dans le domaine des transports seront étudiés afin d'en faciliter le développement, dans des conditions de concurrence équitable par rapport aux modes de transport traditionnels.

L'objectif est d'accélérer la validation des innovations, leur mise en œuvre et faire de la France le leader des transports et de la mobilité innovante, ce qu'elle est depuis plus de 100 ans dans le transport en commun. Il faudra le décliner dans tous les process locaux, sans bien sûr mettre en cause les grandes règles de sécurité qui encadrent le transport.

Proposition n°3 : Nous favoriserons une politique d'ouverture des données ambitieuse visant à promouvoir les innovations digitales dans la mobilité.

Pour favoriser la libération des initiatives, et **alors que la France a du retard dans ce domaine**, l'ensemble des collectivités ou établissements publics seront mobilisés pour **promouvoir une politique d'« open data » ambitieuse pour les données des autorités organisatrices des transports**, qui fasse confiance à l'initiative privée pour développer les applications de mobilité permettant d'améliorer le service aux usagers et de réduire la congestion, sur les routes ou dans les transports collectifs. Les évolutions intervenues dans ce domaine ces dernières années ont été trop timides.

Nous veillerons toutefois à éviter la captation des marges des entreprises de transport par les GAFA. Dans cet objectif, une concertation sera lancée avec les acteurs de la mobilité et le GART pour concilier « open data » et protection du savoir-faire des entreprises françaises qui exportent. Par ailleurs, nous veillerons à un usage des données respectueux de nos droits fondamentaux dans le digital et d'une saine concurrence entre les acteurs.

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 ?**
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 ?**
- 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 ?**
- 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 ?**

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 ?

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 ?

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

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

Réponse :

La qualité de l'air, extérieur et intérieur, est en enjeu majeur de santé publique. Les particules fines (classées cancérigènes certains par l'OMS depuis 2012) et, en particulier, les plus fines (diamètre < 2,5 µm), sont responsables de la mort prématurée de 4 millions d'individus par an dans le monde et de plusieurs dizaines de milliers de morts prématurées par an en France, entraînant une perte d'espérance de vie de plus de 6 mois dans les zones les plus polluées (agglomérations, vallées encaissées). Une commission d'enquête du Sénat a ainsi évalué, en 2015, à près de 100 milliards d'euros le coût annuel de la pollution de l'air extérieur - dont 20 à 30 milliards d'euros de seuls dégâts sanitaires, décès prématurés, hospitalisations, consultations médicales, achats de médicaments. L'essentiel de cette pollution atmosphérique vient de la combustion de ressources fossiles, en particulier dans les secteurs du transport et du chauffage.

Au-delà, l'accord de Paris signé le 22 avril 2016 a fixé des objectifs ambitieux en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Dans ce contexte, nous proposons donc de :

Proposition n°1 : S'assurer que les normes en matière d'émission imposées aux constructeurs soient bien respectées, ce qui passe notamment par une diversification des cycles d'homologation et le renforcement des contrôles techniques périodiques des véhicules s'agissant des émissions polluantes.

Proposition n°2 : Généraliser l'identification des véhicules en fonction de leur niveau de pollution (pastilles Crit'Air) et procéder, dans les seules zones concernées par des problèmes de qualité de l'air (agglomérations, vallées), à des restrictions de circulation, décidées par les élus locaux et pouvant être renforcées au moment des pics de pollution.

Proposition n°3 : Respecter les engagements de la loi Grenelle de l'Environnement qui impliquent le lancement d'un quatrième appel à projets TCSP afin de soutenir les initiatives locales visant à

développer ou transformer les réseaux de transport collectif et offrir de nouvelles solutions de mobilité.

Proposition n°4 : Poursuivre l'effort financier de l'Etat, en lien avec les collectivités locales, pour développer les véhicules propres (électriques et gaz/biogaz), et accélérer la mise en place d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.

Parmi les innovations dans le domaine des nouvelles énergies, ou permises par le digital, porteuses de solutions de rupture, on peut souligner tout particulièrement :

- **celles en faveur de l'utilisation des énergies décarbonées** dans le transport, comme l'électricité pour les véhicules légers ou le biogaz pour les véhicules lourds. De nombreuses initiatives existent afin de favoriser leur développement, si bien que **la question est aujourd'hui de lever les blocages et d'accélérer leurs parts de marché** ;
- **celles en faveur de l'utilisation des nouvelles technologies** dans le transport, qui sont en train de permettre des sauts importants dans le bon usage de tous ces véhicules, en améliorant leur utilisation dynamique : meilleur remplissage (covoiturage, bourse de fret dynamique), optimisation des itinéraires en temps réel, voire en prédictif, enfin partage de l'information entre tous les acteurs facilitant ainsi des recherches de solutions collaboratives pour retenir le meilleur mode ou augmenter les taux de remplissage.

Aujourd'hui, il s'agit, pour aller plus loin, d'une part, de mobiliser l'ensemble des acteurs individuels, des entreprises et des collectivités et, d'autre part, de compléter ces dispositions pour lever les obstacles qui freinent encore leur développement :

- nous maintiendrons, voire renforcerons les encouragements existants à l'achat de ces véhicules par les particuliers ou les entreprises (bonus/malus, fiscalité, vignettes écologiques, interdiction d'accès), et les initiatives réglementaires existantes obligeant d'ici 2025 à des véhicules à faible émission dans les grandes villes ;
- nous développerons (i) les besoins d'infrastructure de recharge électrique rapide pour les professionnels et dans les espaces privés, et (ii) les réseaux de station de distribution de gaz/biogaz, privés et publics, en liaison avec les besoins de ces professions ;
- nous faciliterons le financement et le prix d'usage des batteries, pour lesquels des solutions spécifiques pourraient être proposées prenant en compte leur 2^{ème} vie et leur recyclage ;
- nous créerons un « Airbus » de la batterie avec nos partenaires européens et favoriserons une convergence des plateformes d'interopérabilité des infrastructures de recharge (Gireve en France et Hubject en Europe) ;
- nous favoriserons la création de cahiers des charges commun et de groupement de commandes pour les flottes privées à décarboner telles que les taxis, navettes et VTC, livraison de marchandises au dernier kilomètre, transport et cantine scolaires, etc. ;
- nous nous appuierons sur le digital pour rendre plus facile l'utilisation de nouvelles énergies (accès à l'information sur les stations de recharge, itinéraires optimisées pour l'électrique ou le gaz...)

- nous adapterons les restrictions d'accès et contributions d'usages pour favoriser ces véhicules.

Toute une filière reste à créer tant autour des batteries, depuis la R&D jusqu'à leur fabrication, leur 2^{ème} vie et leur recyclage, qu'autour de l'hydrogène. C'est à ces technologies clé, qui participeront, demain, à la décarbonation de notre économie que nous donnerons la priorité.

Proposition n°5 : Supprimer progressivement les avantages fiscaux du diesel et favoriser les véhicules propres (bonus/malus, trajectoire carbone).

L'intensification des actions visant à faire évoluer la flotte automobile française, encore trop marquée par le diesel, vers un profil moins polluant est indispensable. Les véhicules à essence produisent certes moins de gaz et particules toxiques que les véhicules diesel (avec une différence d'autant plus importante que ces derniers sont anciens), mais leur bilan en émissions de CO₂ est moins favorable.

À ce titre, **l'alignement des fiscalités du diesel et de l'essence est indispensable**, tirant profit également de la baisse durable du prix du pétrole, afin de dégager des ressources qui seront à réinvestir dans les politiques en faveur des transports collectifs. Car le véritable objectif d'une politique de transport ambitieuse d'un point de vue environnemental est bien de donner un avantage à toutes les formes de mobilité partagée.

Un autre levier d'action pour sortir progressivement de décennies d'une addiction française au diesel sera la réorientation de la politique fiscale en matière de flotte de véhicules d'entreprise et de flottes des entités publiques. La proportion de 90 % de véhicules diesel dans ces flottes ne correspond à aucune rationalité, si ce n'est le reflet d'un effet d'aubaine procuré par une mesure fiscale.

Néanmoins, nous ne sous-estimerons pas les conséquences industrielles de la décroissance du diesel. Nous examinerons comment convertir toute une série d'usines de mécanique et brut (15 à 25 000 emplois) y compris en favorisant certains investissements étrangers en France.

Proposition n°6 : Encourager, par une fiscalité adaptée qui participera au financement de nos infrastructures de transport, le développement des modes alternatifs à la route, ferroviaires, fluviaux et maritimes, pour le transport de marchandises, notamment le fret massifié et les infrastructures permettant l'intermodalité.

Notre planification dans les infrastructures de transport (qui prendra la forme d'une loi de programmation) devra mieux prendre en compte les enjeux associés au développement du fret ferroviaire pour le transport de marchandises, tant s'agissant de l'amélioration de la compétitivité économique de nos ports que des enjeux associés au report modal, de la route vers le rail, afin de réduire la pollution atmosphérique et la congestion de nos routes.

Au-delà, le mécanisme de tarification « pollueur-payeur » pour l'usage de la route, qui sera mis en place avec les Régions volontaires, comme cela a été évoqué précédemment, ainsi que les mesures prévues en matière de fiscalité carbone et énergétique, participeront à ce rééquilibrage modal, en permettant une meilleure internalisation des externalités, à fiscalité globale constante.

Proposition n°7 : Encourager le développement des camions propres (gaz/biogaz, électriques) par le soutien à l'innovation, au développement des systèmes de distribution, et un mécanisme accélérant la transformation du parc existant vers des véhicules à faibles émissions.

Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) subit de plein fouet les aléas et la stagnation de l'économie française, mais aussi l'émergence d'une concurrence européenne intense et souvent inégale. Afin de renforcer la compétitivité de ce secteur d'activité, dans le respect des enjeux environnementaux, et d'accompagner, notamment, la mise en place d'un mécanisme de tarification pollueur-payeur pour l'utilisation de la route, un fonds de modernisation destiné aux entreprises du transport routier sera créé en loi de finances pour inciter à un renouvellement plus respectueux de l'environnement de la flotte de poids lourds.

Grâce à des subventions directes aux transporteurs routiers, modulées selon la taille de l'entreprise, ce fonds devra inciter les entreprises de transports à investir dans des véhicules pour l'achat de véhicules dont les normes environnementales sont supérieures à l'obligation légale, comme par exemple :

- des véhicules dédiés à la livraison urbaine utilisant des technologies alternatives au diesel, notamment le gaz naturel pour véhicules (GNV), le gaz naturel comprimé (GNC) le gaz naturel liquéfié (GNL), ne relevant pas de la norme Euro 6 et non encore intégrés à la future norme Euro 7 en cours de définition ;
- des véhicules de moins de 12 tonnes de PTAC dédiés à la livraison du « dernier kilomètre » dans des zones urbaines denses et utilisant des technologies alternatives au diesel, notamment une motorisation électrique.

En effet, l'acquisition d'un véhicule au gaz ou à motorisation électrique entraîne un surcoût à l'acquisition et à la maintenance de 20 à 50 % par rapport à une motorisation diesel. En outre, elle nécessite une réorganisation complète des schémas logistiques, l'autonomie des véhicules électriques restant, à ce jour, assez faible. Or, les surcoûts engendrés par ces changements de motorisation et la réorganisation des schémas logistiques rendent incertain le retour sur investissement pour les transporteurs dans une période de forte pression sur les prix de transport.

Le programme pourra être coordonné par la Banque publique d'investissement (BPI) et son financement assuré par les recettes de l'éco-redevance poids lourds.

