

**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](mailto: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](mailto: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 ?***

***Nous proposons une nouvelle politique des transports déclinée sur les points suivants :***

- ***Nous proposons un plan pluriannuel d'investissements dans les transports de voyageurs ne dépendant pas du pétrole,***
- ***Nous proposerons une nouvelle loi de réforme du système ferroviaire pour unifier le rail en un seul pôle public,***
- ***Nous repenserons la mobilité individuelle afin de diminuer le recours à la voiture particulière,***
- ***Nous organiserons la multimodalité du niveau national au niveau local.***

***La réflexion sur un ministre des transports, de la mobilité et de la logistique est toujours en cours. Nous estimons que la question de la mise en place d'un ministère dédié est effectivement primordiale dans le cadre de la planification écologique au cœur de notre programme : l'Avenir en commun.***

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 ?***

***Nous désobéirons au « paquets ferroviaires européens » afin de bloquer l'ouverture à la concurrence du trafic intérieur de voyageurs prévue en 2023 ainsi que les « expérimentations » régionales anticipées prévues en 2017.***

***Nous estimons qu'il est indispensable pour notre pays de garder la maîtrise des trafics et des infrastructures de transports.***

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 ?***

***L'Etat doit reprendre et assumer son rôle de STRATEGUE.***

***Dans le cadre de la Planification Ecologique, il sera nécessaire d'engager immédiatement une réflexion avec les Autorités Organisatrices régionales sur la cohérence et l'efficacité de notre système des transports.***

## 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 ?***

***Quand on envisage la transition écologique il est indispensable de rechercher et développer les outils nécessaires à celle-ci.***

***Un programme de recherche dédié à ces problématiques sera mis en œuvre et intégré à notre réflexion globale sur notre système national des transports et de la logistique.***

***Nous ne pouvons plus ignorer les progrès numériques et techniques dans ces 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 ?***

***Le risque zéro n'existe pas.***

***Nous envisageons plus de présence humaine, notamment dans les gares ferroviaires.***

***Le service civique que nous mettrons en place affectera un effectif suffisant aux missions de surveillance et de présence dans ces lieux.***

***De plus, nous renforcerons significativement les effectifs dédiés au renseignement dans le cadre de la lutte anti-terroriste.***

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 ?***

***Des infrastructures entretenues et rénovées sont un gage de sécurité.***

***Le report modal des marchandises de la route vers le fer ou les voies d'eau permettront le désengorgement des autoroutes et des routes.***

***Le développement massif des transports en commun par l'amélioration du maillage est de nature à faire baisser fortement le nombre d'accidents.***

***Nous proposons d'améliorer le pilotage interministériel de la sécurité routière en assurant un positionnement hiérarchique fort de cette thématique.***

## 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 ?**

**Clairement la priorité doit être donnée à la régénération des différents réseaux.**

**Nous arrêterons les grands projets inutiles comme le PPP Lyon – Turin ou l'aéroport de Notre Dame des Landes.**

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 ?**

**Nous devons faire un effort budgétaire conséquent en cohérence avec notre planification écologique et la nécessité de la transition énergétique.**

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 ?**

**Nous n'envisageons pas en l'état de remise en cause de l'AFITF.**

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) ?**

**CF réponse à la question 7 pour NDdL ET Lyon-Turin.**

**Le projet de canal Seine-Nord-Europe n'est pas une priorité essentielle concernant les voies navigables.**

**Notre réseau navigable intérieur est à rénover et à améliorer en priorité.**

## 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 ?

*Nous proposons un plan pluriannuel d'investissements dans les transports écologiques de voyageurs : marche, vélos, bus à énergie propre, tramways, TER, métro.*

*Nous financerons ces investissements, notamment par de nouveaux moyens tels que la contribution carbone sur le transport routier de marchandises et la taxe kilométrique aux frontières dépendant de la distance parcourue.*

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 ?**

*L'Etat prendra ses responsabilités en matière de financement des transports urbains notamment sur le versement Transport.*

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**

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.) ?**

*Il est nécessaire de diminuer le recours à la voiture particulière. Pour cela, il est possible de maintenir le nombre de déplacements par personne en réduisant les distances parcourues. Cela impose l'aménagement des villes en quartiers du quotidien accessibles à pied et en vélo et la réorganisation des territoires autour des transports collectifs.*

*Nous mettrons en place une politique nationale en faveur du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE), cohérente du national au local et suivie sur le long terme. Une attention toute particulière sera portée à l'intermodalité entre vélo et transports collectifs.*

*Nous favoriserons le co-voiturage, l'autopartage et le transport à la demande.*

*L'espace Internet sera sollicité pour assurer le bon fonctionnement du système écologiques de déplacements : modes actifs (marche, vélo, roller...), transports collectifs, voiture partagée, seront connectés grâce à des correspondances étudiées, une tarification intégrée et une information globalisée.*

*Nous réaliserons des itinéraires cyclables pour relier les communes entre elles, comme c'est déjà le cas dans certains pays d'Europe (Pays-Bas, Danemark, Suisse). Les liaisons cyclables aux gares proches des parcours seront systématiques. Nous appuierons la réalisation de voies vertes et de*

*véloroutes, appréciées de nos concitoyens comme des touristes étrangers, pour leurs loisirs et leurs vacances.*

*Nous atteindrons l'accessibilité totale progressive des transports collectifs publics et des villes aux personnes à mobilité réduite (handicapés, poussettes d'enfants, personnes âgées ou accidentées). Nous viserons l'objectif « zéro obstacles » pour les personnes à mobilité réduite. Les préfets pourront se substituer aux maires pour imposer les travaux et fermer les bâtiments privés ne respectant pas la loi et imposer un plan de mise en accessibilité des transports, en particulier dans les trains intercitys.*

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

*Le réseau ferré français dessert quasiment l'intégralité du territoire.*

*Nous redévelopperons les dessertes voyageurs dans les territoires ruraux et ré-humaniserons les gares .*

*Dans les espaces ruraux ou difficiles à desservir par le ferroviaire, nous organiserons des services publics d'autocars avec une fréquence suffisante et la possibilité de se rendre à l'arrêt à pied ou à vélo pour inciter à moins utiliser la voiture.*

## 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) ?**

*Les autoroutes seront nationalisées.*

*La gestion des concessions autoroutières sera réétudiée et planifiée afin de déterminer un schéma d'exploitation permettant à l'Etat de garder la maîtrise stratégique et économique de ce réseau. La gestion et l'entretien des routes nationales reviendront sous la responsabilité de l'Etat.*

**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 ?**

## CF questions 12

## 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 ?**

*Pour mettre en œuvre ces différentes orientations, nous mettrons en place un Schéma Logistique Multimodal National, Ecologique et Social, ouvert sur la logistique globale, reprenant et rationalisant les flux de biens de notre pays.*

*Des bases multimodales adaptées et modernes seront créées dans les zones portuaires.*

*Le transport fluvial est le moins polluant à la tonne transportée, même s'il utilise le pétrole. Un convoi fluvial de 1500 tonnes remplace 47 camions de 32 tonnes. C'est une solution de transports dans certaines zones urbaines et entre des plateformes logistiques. Nous favoriserons des investissements et des innovations dans ce mode de transports, en rénovant les infrastructures fluviales existantes, et en augmentant leurs capacités. Le transport fluvial devra être systématiquement relié aux ports maritimes.*

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 ?**

*L'Etat décisionnaire et stratège doit impulser à travers la planification écologique des transports et de la logistique.*

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 ?**

*Nous relancerons le transport de fret par voie ferrée, en particulier par le développement du transport combiné rail-route et du ferroutage (camions mis sur les trains), afin de réduire la part du transport routier de marchandises.*

*Un seul train de fret de 35 wagons peut porter à lui seul le chargement de 55 camions de 32 tonnes. Le fret ferroviaire est utile à l'économie du pays et à l'aménagement du territoire : il contribue au fonctionnement de pans entiers de l'industrie nationale ; il irrigue tout le territoire métropolitain. Une voie de fret utilisée draine avec elle des emplois directs (chargement, déchargement, conduite, etc.) et indirects (fonctions supports et d'appui). Une voie de fret utilisée est un outil du maintien des emplois dans les territoires, notamment dans les territoires ruraux.*



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 ?**

**Dans le cadre de la renégociation des traités européens (notre PLAN A) nous remettrons en cause la directive européenne sur les travailleurs détachés.**

## **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 ?**

**Nous porterons une nouvelle loi de réforme du système ferroviaire pour unifier le rail en un seul pôle public.. Les transports ferroviaires seront développés afin d'assurer un maillage adapté aux différentes échelles des territoires.**

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

**La dette de la SNCF (44 milliards d'euros) sera progressivement apurée.**

18.3. **Quelles priorités retenez-vous pour SNCF Réseau ?**

**Une priorité absolue : la régénération du 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 ?**

**Le progrès technique et l'innovation.**

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 ?**

**NON**

**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 ?**

***Nous refuserons l'application des paquets ferroviaires européens pour bloquer l'ouverture à la concurrence du trafic intérieur des voyageurs prévue en 2023.***

**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) ?**

***Nous reviendrons sur la loi MACRON et les liaisons par autocars privés.***

***Le transport ferroviaire de voyageurs est une priorité dans le cadre de la planification écologique.***

## 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) ?**

***Nous ne sommes pas en l'état favorable à la mise en place des véhicules autonomes.***

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 ?**

***La protection des données personnelles sera assurée par la renégociation notamment de l'accord « Pivacy shield » qui régit les conditions du transfert de données personnelles de l'UE vers les Etats-Unis.***

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

***Par les accords de branches réaffirmés à travers l'abrogation de la loi El KHOMRI.***

**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 ?**

***L'Etat doit être un moteur de l'innovation par la mise en avant des filières de formation de la recherche.***

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

***AUCUN***

## 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<sup>ème</sup> moitié du XXI<sup>ème</sup> 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 ?**

***Nous proposons un plan pluriannuel d'investissements dans les transports écologiques de voyageurs : marche, vélos, bus à énergie propre, tramways, TER, métro, Trains intercity, TGV.***

***Nous financerons ces investissements, notamment par de nouveaux moyens tels que la contribution carbone sur le transport routier de marchandises et la taxe kilométrique aux frontières dépendant de la distance parcourue.***

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 ?**

***Il doit y avoir une cohérence en matière de lutte contre la pollution partant du national vers le local.***

**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 ?

***Nous financerons ces investissements, notamment par de nouveaux moyens tels que la contribution carbone sur le transport routier de marchandises et la taxe kilométrique aux frontières dépendant de la distance parcourue.***

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€/tCO<sub>2</sub> en 2020 et 100€/tCO<sub>2</sub> 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 ?*

*Oui, par exemple :*

*Nous supprimerons les avantages fiscaux liés au diesel pour les flottes d'entreprises.*

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

*Compte tenu de sa nocivité particulière, nous organiserons un plan de sortie rapide du diesel en ville, indispensable pour assainir l'air que nous respirons. Nous supprimerons les avantages fiscaux liés au diesel pour les flottes d'entreprises.*

*La gestion des concessions autoroutières sera réétudiée et planifiée afin de déterminer un schéma d'exploitation permettant à l'Etat de garder la maîtrise stratégique et économique de ce réseau. La gestion et l'entretien des routes nationales reviendront sous la responsabilité de l'Etat. L'enveloppe budgétaire ainsi économisée par les régions sera réattribuée à la création de stations d'alimentation en énergies propres pour les véhicules. Nous mettrons de cette manière en œuvre les conditions de mutation du parc automobile vers les énergies propres (électricité, gaz ...).*

