

Réponse de Marine Le Pen

**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 ?***

Que la France, pays pionnier en matière de logistique, pays exemplaire en matière d'infrastructures de transport ait pu ainsi décliner, je ne peux l'accepter. Nous créerons donc un grand ministère de l'aménagement du territoire, des transports et du logement, et ma volonté est de rééquilibrer la politique de la ville vers les zones désertifiées et rurales en s'appuyant sur notre politique de transports. Cette importance accordée au secteur logistique nous permettra non seulement de dynamiser le secteur privé, mais surtout de garantir l'égalité d'accès de tous aux services publics.

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 ?***

Il faut lire entre les lignes, derrière le mot compétence, c'est le mot souveraineté qui est sous-entendu. Or la souveraineté ne se partage pas. Nous pouvons réfléchir à une politique des transports en partenariat avec nos voisins européens, mais je refuse de partager une compétence avec une entité qui a perdu toute légitimité. Par ailleurs, il va de soi que je refuse la libéralisation du rail voulue par l'Union Européenne.

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 ?***

Mon programme prévoit la disparition des régions. Je crois en effet qu'il est essentiel de simplifier notre maillage administratif pour être au plus proche des besoins des citoyens et pour raccourcir les circuits de décision: les maires, les départements et l'Etat resteront les seuls représentants du peuple à se mettre d'accord afin d'agir pour le bien de nos concitoyens, en particulier dans le domaine essentiel du transport. Par ailleurs, j'ai le sentiment que le mot "décentralisation" a souvent servi de paravent au désengagement de l'Etat : la décentralisation ne doit pas être une idéologie, elle doit être un outil pour que les échelons locaux soient mieux écoutés par l'Etat, et pas un vivier pour fabriquer de nouvelles féodalités.

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 ?***

Je prévois la création d'un secrétariat d'Etat dédié aux mutations économiques, afin que nos institutions puissent réagir au plus près à la grande révolution numérique. Les transports sont parmi les premiers concernés comme le montre la problématique de l'uberisation. Par ailleurs, je veux que la France redevienne un grand pays d'innovation, et les transports ont toujours été un des premiers secteurs transformé par les grandes innovations. Le développement de la recherche bénéficiera donc en tout

premier lieu à une partie de la logistique, qui répond à plusieurs grands enjeux qui me sont chers : des circuits plus courts, au plus près des besoins, un environnement protégé, une mobilité accessible au plus grand nombre.

Une politique d'accompagnement vers la transition technologique doit aussi être instaurée auprès des PME dont le mode de développement commercial dépend de la modernisation de leurs installations et de leur outil de travail. Par ailleurs, n'oublions pas la formation professionnelle, qui doit permettre au secteur logistique de trouver une main d'oeuvre compétente et passionnée.

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 ?**

Je ne crois pas que la multiplication des portiques soit la solution. Il faut avant tout reprendre le contrôle de nos frontières! Quand on pense au trajet parcouru par l'auteur de l'attentat de Berlin, qui, armé, a pu traverser la France, l'Allemagne et l'Italie sans être inquiété, on comprend que la clé de notre sécurité c'est de savoir qui rentre et qui sort de notre territoire. Redonner des moyens à notre douane, à notre police, être intransigeant sur les reconduites à la frontières, chasser les fichés S qui n'ont qu'un titre de séjour, voilà quelques solutions de bon sens pour garrotter la menace terroriste. Par ailleurs, assurer la sécurité passera par un retour des partenariats avec les pays qui subissent les mêmes menaces : Etats-Unis, Maroc, Russie, Inde. Il faudra réfléchir à une lutte commune, et cela se fera bien au-delà des limites européennes.

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 ?**

Je m'attaquerai d'abord à la cause qui dépend le plus directement du politique : l'entretien et la rénovation de nos infrastructures. Certaines voies ferrées sont dans un état déplorable : cela nous a coûté le terrible drame de Brétigny-sur-Orge. Certaines routes sont si mal entretenues qu'elles deviennent dangereuses, parfois impraticables. Je lancerai les grands travaux nécessaires . En matière de sécurité routière, il faut remettre du bon sens dans notre échelle de peines ! C'est pourquoi j'ai proposé que les excès de vitesse de distraction de moins de 10km/H ne soient plus assortis de retrait de points. L'amende passera dans ce cas à 45 euros au lieu de 68 aujourd'hui. En effet, ces retraits de points peuvent avoir des conséquences lourdes en matière d'emploi dans les zones les moins bien reliées, pour des effets mineurs sur la sécurité routière. A l'inverse, les excès de plus de 40km/h, qui sont une mise en danger délibérée de la vie d'autrui, seront plus lourdement sanctionnés. Je serai par ailleurs intraitable avec les drogues au volant.

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 ?**

Je confirme cette orientation. Gouverner, c'est choisir, et l'urgence est en effet la régénération des infrastructures existantes. Cela ne signifie pas que nous sommes opposés par principe aux grands travaux, mais commençons par maintenir un réseau digne et accessible à tous (TER, Corail, nationales, départementales) plutôt que de multiplier des LGV ou les projets autoroutiers coûteux dont l'utilisation devient un luxe pour les plus modestes. Je suis favorable à une loi de programmation pluriannuelle pour mettre en œuvre 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 ?**

Je ne me mets pas de limites en la matière. Cependant, il me semble qu'un investissement massif dans le fret ferroviaire, le fluvial (actuellement 3% du fret contre 15% pour l'Allemagne!) et la rénovation de nos ports nécessitera un effort supplémentaire.

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 ?**

La privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes en France en 2006 a dérobé à l'État - et donc aux citoyens - une importante source de financement pour l'entretien et la construction des réseaux routiers. Je renationaliserai ces infrastructures dont les produits iront enfin dans les grands projets des Français plutôt qu'en dividendes! Ce pourrait être une solution de financement pour l'AFITF. Cependant, il faudra tout de même réfléchir à la légitimité de l'AFITF, régulièrement critiquée par la Cour des Comptes.

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) ?**

Même si l'on peut regretter le périmètre du référendum concernant Notre-Dame-des-Landes, le peuple a parlé : je n'ai pas l'habitude, comme certains, de revenir sur sa décision. Et je suis pour le démantèlement rapide de la ZAD, qui aurait dû être mené depuis longtemps!

Nous sommes favorables au canal Seine-Nord-Europe, mais cela suppose de développer les ports de la façade Nord et normande, en particulier le port du Havre. Sinon, seule l'Île de France pourra bénéficier de cette infrastructure.

Enfin, je suis opposée à la ligne Lyon-Turin : un coût faramineux estimé à 50 milliards d'euros pour des bénéfices modestes et un impact environnemental démesuré. Nos voisins suisses nous ont d'ailleurs donné le pion pour relier le Nord de l'Italie à l'Allemagne. Notons au passage que la Suisse est un exemple à suivre en matière ferroviaire, avec des liaisons nationales et internationales exceptionnelles, et un accès facile pour une part très importante de leur population. Cela prouve que l'on peut investir et être connecté au monde hors de l'UE!

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 ?***

Oui, c'est un dispositif qui a fait ses preuves.

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) ?***

Je ne souhaite pas revenir sur les taux de TVA en vigueur dans ce domaine, comme dans aucun d'ailleurs. Les changements de législations incessants sont dommageables aux entreprises comme aux consommateurs. Les principales augmentations n'ont d'ailleurs pas été liées au changement de taux mais au racket des sociétés d'autoroutes et au changement de politique de prix de la SNCF. C'est à ces deux sujets qu'il faudra s'attaquer.

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.) ?***

Vous entrez dans un niveau de précision, qui concerne plutôt un futur ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et du Transport qu'une présidente de la République ! Et les élus locaux ! Car il faut raisonner en fonction du territoire. L'essentiel est d'avoir une vision large et de long terme, c'est-à-dire de ne pas raisonner uniquement en fonction du centre comme cela a été fait à Paris et d'autres grandes villes, et de projeter les besoins d'infrastructures sur plusieurs années, voire décennies. Je vous donne un exemple : certaines gares projetées par le Grand Paris n'ont pas prévu de parking de grande taille ! C'est une aberration !

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

L'égalité d'accès de tous les citoyens au service public est un des piliers de notre contrat social. J'y suis particulièrement attachée. Comme je le disais plus haut, pour les périphéries, il faut avoir une vision large et de long terme. Pour les territoires à faible densité, il faut maintenir, quel qu'en soit le prix, un minimum de liaisons ! Car si le rail ne fonctionne plus, que les routes se détériorent, ces territoires vont se vider d'autant plus. Il est indispensable que l'Etat permette au plus grand nombre

de nos compatriotes d'être reliés à de grands pôles urbains. Les Français que je rencontre n'en peuvent plus de voir leurs gares fermer et les trains passer sans marquer l'arrêt. Nous avons un réseau ferroviaire dense, nous devons continuer à le mettre au service de la population.

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) ?**

Nos routes se détériorent, leur état est déplorable sur certains tronçons. L'une des principales raisons provient d'une vision de court terme (on préfère réparer superficiellement, ce qui à long terme, revient beaucoup plus cher). L'autre raison provient d'une décentralisation qui a été synonyme de désengagement de l'Etat. C'est pourquoi nous reviendrons à un maillage administratif simple et économique: la commune, le département, et l'Etat. Un budget plus lisible et mieux géré ira plus directement aux points de rénovation les plus urgents. Par ailleurs, la nationalisation des autoroutes rapportera beaucoup d'argent à 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 ?**

Cette répartition me convient.

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 ?**

Les ports ont été tant négligés ces dernières années... Il faudra une grande campagne d'investissement, et mettre les acteurs autour de la table . Peut-être faudrait-il aussi revoir le statut des ports selon un nouveau schéma directeur : Les grèves de dockers, pourtant évitables sont la bête noire des armateurs qui perdent de l'argent chaque jour que le bateau reste à quai. Les délais de chargement / déchargement dans certains ports français sont très dissuasifs pour les armateurs qui préfèrent aujourd'hui rejoindre les ports belges ou hollandais, plus compétitifs et où ces délais sont divisés par deux ou par trois. Il faut inciter et encourager l'armateur à acquérir ou implanter ses propres installations de déchargement et de chargement : Cette démarche leur permettra d'assurer eux-mêmes le chargement / déchargement sans dépendre des grutiers du port et ainsi de passer le relais aux dockers une fois la marchandise sur le quai : Ces derniers assureront ensuite le reste des opérations logistiques à effectuer à quai. Pour l'armateur, ce schéma de « logistique collaborative » armateurs / dockers permettra de réduire le temps passé à quai pour les navires .

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 ?**

Comme dit plus haut, la suppression des échelons administratifs inutiles permettra un pilotage plus lisible.

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 ?**

La baisse du fret ferroviaire est dramatique, mais pas inéluctable. Elle est le fruit d'une concurrence déloyale de la route par les entreprises sous pavillon étranger, mais également d'un abandon de l'Etat en matière d'infrastructures. Par ailleurs, il y a eu une gestion calamiteuse en matière de transport de marchandises : grèves, wagons perdus dans les triages, vols, marchandises endommagées, retards d'acheminement ... Il faut bien se l'avouer, c'est aussi d'une crise de confiance et de fiabilité dont le fret ferroviaire souffre en France : de nombreuses usines en France disposaient d'embranchements ferroviaires ces 30 à 40 dernières années pour finalement abandonner ce mode en raison de tous les problèmes que je viens d'évoquer.

Il faut prendre le virage du transport multimodal (containers et caisses-mobiles sur train, camion et bateau) sur le marché français et permettre ainsi de proposer une solution complète de manutention, de traction et d'acheminement tout en offrant des connexions stratégiques entre les hubs logistiques et les ports.

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 ?**

Cette concurrence déloyale est honteuse et nous sommes les premiers à l'avoir dénoncée. Bien entendu, nous supprimerons la directive travailleurs détachés, mais surtout, nous mettrons fin à la concurrence déloyale d'entreprises étrangères qui ne sont pas soumises aux mêmes règles! Comment voulez-vous que nos entreprises soient concurrentielles alors qu'un chauffeur polonais est autorisé à dormir tout un mois dans sa cabine, et qu'il est payé deux fois moins cher qu'un routier français? Et cela quand le salaire représente plus d'un tiers du coût global du transport? Il faudrait que ces entreprises sous pavillon étranger participent à l'entretien de nos routes, et jouent le jeu avec les mêmes règles que nos transporteurs! J'y suis très attachée, et croyez-moi, je mettrai fin à cette situation!

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 ?*

Le coeur de mon programme, c'est de retrouver un Etat stratège. Je ne suis pas certaine que les orientations dessinées ces dernières années l'aient été pour le bien des citoyens ou des entreprises françaises. C'est cela qui sera au coeur de mon action en tant que présidente de la République

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

Les dettes accumulées sont abyssales, de quelque façon qu'on les dissimule. Je crois qu'il faut bien distinguer les dépenses de fonctionnement et les investissements. Il faudra organiser un audit, et réfléchir à ce qui est améliorable - gestion, projets - de ce qui est intouchable, quand cela concerne la sécurité des Français et à leur égal accès aux services publics.

18.3. *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 ?*

En aucun cas. Nous sommes parfaitement opposés à l'ouverture à 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 ?

Plus nous ouvrons à la concurrence, plus nos infrastructures se dégradent, plus notre dette augmente, et plus la facture s'alourdit pour l'utilisateur.

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) ?

Les cars Macron sont le symbole même de la dégradation de notre système de transport. Au-delà d'être un échec, ils sont la marque d'un candidat qui veut sacrifier systématiquement l'utilisateur comme l'Etat sur l'autel du profit à court terme. Je ne crois pas aux concurrences meurtrières. Je crois que les marchés évoluent, que les métiers se transforment, je ne pense pas que le co-voiturage soit l'ennemi du rail! Au contraire, je pense que les nouveaux modes de transport sont une chance pour envisager des flux plus rationnels, plus écologiques, au plus près des besoins de nos concitoyens. L'avantage du cadre sain d'un Etat, c'est qu'il permet la compétition, pas le massacre de secteurs entiers.

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) ?

Je crois qu'il faut laisser les entreprises innover et créer de la richesse. En revanche, il faut que l'Etat soit capable de réagir au plus près des innovations, pour ne pas reproduire les désastres engendrés par ses lenteurs face aux évolutions des plateformes numériques: uber ou airbnb. C'est pourquoi je suis favorable à la création d'un secrétariat d'Etat aux mutations économiques, qui accompagne la transformation des secteurs qui connaissent de véritables révolutions, et le transport en fait partie.

Quant à la circulation de véhicules autonomes, pourquoi pas, à partir du moment où la sécurité a été contrôlée.

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 ?*

Je me sens particulièrement concernée par la question de la souveraineté numérique. Par exemple, je souhaite le stockage de toutes les données personnelles des Français sur des serveurs basés sur notre territoire.

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

C'est le secrétariat d'Etat aux mutations économique qui en sera chargé. Je suis défavorable à la multiplication des statuts dans un environnement déjà complexe. Il faut des mesures pragmatiques, des mesures de bon sens. Par exemple en matière de transport, routiers ou de personnes, l'application d'un tarif minimum (tel qu'il existe dans la plupart des secteurs sous forme d'interdiction de vente à perte) et qui soit calculé hors commission d'éventuelles plateformes. Cela permettrait de pousser les acteurs qui pratiquent des commissions excessives à la mesure et aux chauffeurs de vivre décemment.

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'innovation est au coeur de mon programme : je souhaite la fixer en France, et décupler le financement pour les entreprises concernées. Parmi mes propositions : recentrer le Crédit Impôt Recherche vers les PME et les startups, diriger une part de l'assurance-vie (2 %) vers le capital-risque et les startups, et inciter les grands groupes à créer leurs propres fonds d'investissement dans les entreprises innovantes.

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

Vous vous doutez de ma réponse! Aucun. En revanche, je crois aux coopérations multiples : c'est d'ailleurs ce modèle, et non l'Union européenne, qui a permis la création d'Airbus ou d'Ariane. A l'inverse, l'UE, c'est le fiasco Galileo...

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 ?**

Tout d'abord, une philosophie, qui a des conséquences pratiques immenses : relocaliser et développer les circuits courts de la production à la consommation, car les transports les moins polluants, ce sont ceux qu'on ne réalise pas. Et ce ne sera pas aux dépens des entreprises françaises, mais de celles sous pavillon étranger, dont le chiffre a doublé en 10 ans pendant que les nôtres stagnaient. Ensuite, il s'agit, en quittant l'UE, d'en finir avec les pratiques du dédouanement : les marchandises qui arrivent à Paris, partent à la frontière belge pour des raisons fiscales, et reviennent à Paris, c'est fini. Puis, bien entendu, développer les alternatives au transport routier qui compte pour une lourde part dans l'émission de particules fines en France : le ferroviaire et le fluvial doivent être décuplés. Un simple exemple : les trois bases logistiques du négociant Raboni sur les quais de Seine, approvisionnées par le fleuve, permettent d'éviter la rotation de 7000 camions par an. Enfin, nous souhaitons sortir du carbone sale. Par l'hydrogène, par le développement de la recharge par caténaire, et le soutien à la recherche vers d'autres énergies alternatives.

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 ?

Si l'on redonne le pouvoir aux élus locaux, je leur fais confiance pour gérer ce genre de catastrophes. Communes et départements sont les plus à même d'agir pour le bien-être de leur population dans ces épisodes de crise.

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 ?

J'aurai d'autres priorités que de discuter d'une énième norme européenne. Ce sera la politique française en matière de décarbonation que je mettrai en œuvre. Nous ne pouvons plus accepter que 48 000 personnes meurent chaque année prématurément à cause des particules fines.

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 techniques ?

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 ?

Je pense qu'en taxant les camions étrangers en transit sur le sol français, en soutenant massivement l'hydrogène, et l'achat de véhicules plus propres, nous obtiendrons de meilleurs résultats qu'en taxant des pollueurs dont on oublie qu'ils ont parfois été encouragés à acheter leur véhicule il y a quelques années! Je parle de l'achat de véhicules car il existe d'autres domaines où le principe du pollueur/ payeur est indispensable.

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 ?

Une fois encore, les préconisations de l'UE pour 2030 alors qu'elle n'existera plus, je m'en moque... Je prône une stratégie de décarbonation française, avec une consultation de nos partenaires, et pas seulement européens. La meilleure réponse pour la décarbonation reste la fin d'une mondialisation qui importe des agneaux de Nouvelle-Zélande dans le Limousin qui en produit. Je veux la fin d'un système où nous exportons nos billes de chêne vers la Chine pour les réimporter à l'état de planches. Il faut mettre fin à ces aberrations économiques et écologiques, ce sera bien plus efficace que des taxes qui diminuent encore notre compétitivité.

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,...) ?

Je souhaite un grand plan de développement pour l'hydrogène, énergie particulièrement propre. Je crois aussi que l'augmentation de notre budget recherche de 30%, pour le porter à 1% du PIB, permettra de trouver et commercialiser les carburants de demain. Je me réjouis par ailleurs du développement des voitures hybrides, qui allient silence et consommation réduite en ville. En revanche, je me méfie des biocarburants : je crois qu'ils encouragent un productivisme agricole dangereux pour l'environnement et je préfère voir nos agriculteurs au service des consommateurs français.



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT

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

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