

**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 ?***

Le poids du sujet pourrait justifier un ministère de plein exercice. Je crois cependant que le transport ne saurait se penser indépendamment d'autres problématiques comme l'aménagement urbain et rural, la protection de l'environnement ou encore les questions de logement. Je souhaite par ailleurs un gouvernement resserré, il est donc probable que le transport et d'autres champs se trouveront regroupés de manière à rendre l'action de l'Etat la plus efficace possible. Le ministre en charge des transports et des mobilités agira dans le cadre d'une feuille de route conforme à ces principes et aura une forte autonomie d'action pour cela.

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

Le domaine des transports est typiquement un domaine dans lequel l'Europe représente le bon échelon pour définir des politiques communes et conduire des projets communs pour développer notre territoire et rendre la vie des voyageurs comme des entreprises plus facile.

Les domaines dans lesquels des initiatives seraient nécessaires sont nombreux. Puisque c'est la loi du genre, j'en privilégierais quatre ici.

La première priorité qui s'imposera au nouveau gouvernement dans ce domaine de compétence partagée entre l'Union européenne et les Etats membres, sera de peser sur les propositions attendues de la Commission européenne en matière de « **paquet routier** », en particulier pour ce qui s'agit de la lutte contre le dumping social, les fraudes au détachement et les distorsions de concurrence qu'elles introduisent sur le marché intérieur. Ces travaux pourront d'ailleurs être étendus aux autres modes, notamment maritimes et aériens.

La deuxième priorité sera enfin la **lutte contre le changement climatique**. Cela doit passer par l'instauration de normes environnementales ambitieuses (avec notamment une cible de consommation de 2L/100km d'ici 2030 pour les voitures individuelles et l'instauration d'une norme pour les poids lourds) et par des dispositifs efficaces de contrôle du respect de ces normes.

La troisième priorité sera de peser dans le débat sur la **stratégie aérienne pour l'Union européenne** qui concerne notamment le mandat donné à la Commission européenne pour négocier des conditions de concurrence équitable avec les pays du Golfe sur les longs courriers, mais aussi les questions difficiles de distorsion de concurrence par recours aux indépendants et à des personnels low cost pour certaines compagnies court-courrier, intra européennes.

Enfin la quatrième priorité sera de s'assurer que les niveaux de subventions promises au titre du **Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE)** pour les projets Lyon-Turin et Seine-Nord sont bien confirmés.

Par ailleurs, la Commission européenne devra engager une **analyse des modèles économiques du ferroviaire** au regard de l'échec patent des politiques de transfert modal fondées sur les seules vertus de la mise en concurrence intramodale. Il faut faire émerger l'idée d'une politique ferroviaire européenne qui ne se réduise pas aux seuls bienfaits d'un marché ferroviaire ouvert. Ce sujet questionne notamment le régime des aides d'Etat et du financement des infrastructures. Le fret ferroviaire par exemple, n'est pas en mesure d'être compétitif face à la route dans les conditions actuelles et du régime des aides d'Etat et des règles de péage d'infrastructures. Il faut trouver un autre modèle et réformer l'actuel régime des aides d'Etat au ferroviaire.

**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 ?**

Il est nécessaire de simplifier la gouvernance mais ne pas tout révolutionner. Pour cela je propose de retenir 2 principes simples : la subsidiarité et l'efficacité.

- Les **Régions** sont devenues chefs de file des politiques de mobilité, elles doivent le rester. Elles ont permis de revitaliser l'offre de mobilité dans tous les territoires et il faut continuer en leur permettant de devenir les réels chefs d'orchestre d'une politique multimodale. Le principe de subsidiarité joue. L'Etat n'a pas vocation à se mêler de tout. Quand la décentralisation est bien pensée, ça fonctionne.
- Les **métropoles** doivent jouer un rôle croissant dans les politiques de mobilité locale, et notamment dans les transports locaux et la gestion de la circulation et du stationnement. C'est au niveau des métropoles que doit par exemple pouvoir se décider d'une limitation de la circulation lors d'un pic de pollution ou de la mise en place d'un péage urbain par exemple. Les modalités de coopération efficace entre Régions et métropoles sont à construire par les acteurs locaux, en associant les départements, comme par exemple pour le transport scolaire.
- Cela pose la question du rôle de l'Etat. Certains évoquent l'« **Etat stratège** ». L'Etat ne doit être compétent que pour les parties de notre système de transport qui imposent d'agir dans le cadre national : le contrôle aérien, l'entretien et le développement des réseaux ferré et routier nationaux en sont de bons exemples tout comme la desserte des territoires ultra-marins. Dans ce dernier domaine nous devons aux Outre-mers le renforcement de la continuité territoriale. Cela me conduira à porter à 200.000, d'ici 2022, le nombre de billets d'avion aidés pour la mobilité des ultra-marins. Pour le reste, agissons au niveau le plus pertinent et laissons les collectivités faire preuve d'initiative et d'imagination, avec le cas échéant des incitations centrales. Mais, avoir une stratégie, c'est avoir les moyens de la mettre en œuvre et le courage de décider, avec la légitimité requise et, souvent en matière de transports, un horizon temporel allant très au-delà du quinquennat. C'est pourquoi je crois à une implication forte du Parlement dans les décisions stratégiques dans ce domaine.

- Il faut une **répartition claire des responsabilités** entre ces niveaux. Evitons les financements croisés systématiques des projets, qui conduisent à des saupoudrages, à une absence de hiérarchisation, à une complexification et – au final – à un ralentissement des projets.

## 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 ?***

Oui bien sûr. Mais n'ayons pas la faiblesse de penser qu'un programme de recherche publique permettra de pallier l'initiative de nos industriels et des opérateurs publics ou privés. Ceux-ci doivent bénéficier d'un environnement propice à l'initiative et à l'innovation, c'est ce à quoi visent de nombreuses mesures de notre programme économique. Les crédits publics, comme la commande publique dans certains domaines pourront orienter les efforts des entreprises. Je vois 2 priorités :

- **accélérer la digitalisation de nos systèmes de transport**, à la fois pour améliorer leur fluidité et leur sécurité et pour offrir aux passagers de véritables solutions multimodales, optimisant l'usage des équipements existants. Le temps est venu de s'interroger sur la manière d'utiliser pleinement les équipements dont nous disposons plutôt que de toujours consommer plus d'énergie et d'espace pour ajouter de nouvelles infrastructures. Cette révolution numérique ne concerne pas que les services, elle irrigue également le domaine industriel : gestion des réseaux, maintenance, sécurité, surveillance et sûreté, optimisation des flux...
- **amplifier la transition écologique de nos systèmes de transport**, avec en premier lieu la baisse des émissions de nos véhicules, le déploiement des mobilités propres, l'électrique ou les autres énergies propres.

## 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 ?***

Dans le transport aérien, depuis des décennies, des progrès significatifs ont été réalisés. Il faut également que le nécessaire accroissement des mesures de sûreté se fasse en préservant la compétitivité. Dans le transport aérien, les coûts de sûreté sont passés de moins de 200M€ / an en 2000 à 1Md€ en 2016.

Dans les transports terrestres les moyens sont déjà très fortement mobilisés et la loi Savary a permis des avancées significatives pour les forces de sécurité. Pour aller plus loin, il faut encourager le déploiement de billettiques dématérialisées et traçables, qui rendront possible un registre national des passagers des transports terrestres, comme il en existe dans l'aérien.

Au-delà soyons conscients qu'il nous faut trouver le bon équilibre entre la prévention de la menace et la fluidité du service. Les opérateurs disposent à présent d'outils renforcés pour sécuriser les réseaux contre toutes les formes de menaces. Il faut distinguer les mesures visibles, destinées à rassurer et à éviter les mouvements de paniques dans les transports, et les mesures centrées sur la détection, l'anticipation de menaces protéiformes, mesures invisibles par nature. La vigilance de chacun, la mobilisation des forces de sécurité –ici comme ailleurs- mais aussi le recours aux nouvelles technologies d'analyse et de détection seront clé. Mais il faut garder en tête l'efficacité, **il faut se garder de vouloir adopter dans les transports terrestres (métro, RER...) les logiques du transport aérien**, l'importance de l'affluence à l'heure de pointe impose que la fluidité des transports soit prioritaire y compris pour préserver la sécurité en évitant les accumulations ingérables de voyageurs. La liberté d'aller et venir est un principe constitutionnel que nous devons préserver.

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 ?***

**La priorité c'est de progresser sur la sécurité routière** et la sécurité pour les piétons et les cyclistes et autres deux roues en ville, qui régressent aujourd'hui. Il faut encourager les initiatives visant à mobiliser toute la société face à ce drame humain pour tenir l'objectif de passer sous la barre des 2.000 morts par an. **La politique de sécurité routière doit retrouver son caractère interministériel pour concilier la répression, la prévention, le travail sur les infrastructures et les véhicules.** Nous engagerons des actions ciblées en faveur des usagers les plus vulnérables, notamment les 2 roues et les piétons. Pour cela il faudra **continuer le déploiement des nouveaux radars** avec de nouvelles fonctionnalités, afin que les automobilistes respectent les limitations de vitesse et lutter avec la plus grande sévérité contre les infractions les plus dangereuses (téléphone et alcool au volant)

**Sur le ferroviaire**, assurer la sécurité passera par un effort sans précédent sur la maintenance et la régénération du réseau sans reprendre d'une main ce qu'on aura donné de l'autre, ce qui supposera deux choses : régler la question de la dette ferroviaire et ne jamais permettre que des investissements nouveaux ne soient financés au détriment de la maintenance de l'existant.

## **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 ?***

Il faut d'abord être clair sur le fait que **l'absence de priorisation dans le passé va nous poser un problème très immédiat**. En effet, le total des engagements déjà pris (canal Seine Nord, Lyon Turin, loyers des projets

ferroviaires ou routiers, poursuite des projets des CPER à un rythme de sénateur...) nous place dans une situation de financement difficile.

Par ailleurs nous devons changer de paradigme à deux niveaux :

- **nous devons considérer les investissements de modernisation des réseaux existants comme prioritaires**, plutôt que les seules liaisons nouvelles. C'est en se focalisant uniquement sur les nouvelles infrastructures qu'on en arrive à une dégradation du service rendu sur les liaisons existantes ;
- **nous devons passer d'une vision en termes d'équipements à une vision en termes de services**. Les véhicules et la manière dont on les utilise sont aussi déterminants que les infrastructures sur lesquelles ils circulent. On sait par exemple qu'on a ici des infrastructures saturées sur lesquelles circulent des voitures vides, ou là des infrastructures sur-dimensionnées mais beaucoup de gens qui ne peuvent pas les utiliser.

En pratique, je propose que le Parlement s'empare du sujet. Après consultation d'un comité ouvert, **le Parlement sera chargé de produire une loi de programmation des infrastructures sur 5 ans**, avec une visibilité sur 5 années supplémentaires. Cette loi de programmation inclura :

- les très grands projets avec une programmation de leurs financements projet par projet,
- une enveloppe globale (cadre de référence de notre politique prioritaire de modernisation) consacrée à la modernisation des réseaux routiers comme ferroviaires.

Elle devra être financée en équilibrant les besoins des projets et les ressources qui y seront dédiées. Elle sera donc adossée à la loi de programmation des finances publiques.

Cette programmation des infrastructures inclura naturellement les **5 Md€ supplémentaires que j'ai annoncés au titre du plan d'investissement**, qui se concentreront sur deux volets uniquement :

- les équipements et aménagements d'interconnexion intermodaux (gares routières, pôles multimodaux...),
- la modernisation des infrastructures existantes.

**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 ?***

Les infrastructures ne sont pas une fin en soi. La fin en soi ce sont les services proposés à la population. Offrir de bons services sur les infrastructures existantes doit être la priorité. Bien souvent elles ne sont pas saturées, toutes les solutions n'ont pas été explorées et pourtant on se lance dans de nouveaux équipements. Les nouvelles technologies permettent en outre de bien mieux anticiper les effets de saturation. L'inauguration de grands ouvrages n'est pas un objectif. L'objectif est d'améliorer concrètement la vie de ceux qui doivent se déplacer : l'investissement dans des infrastructures est parfois la réponse mais pas toujours. Le chiffre de 1% n'est donc pas un dogme.

La France est globalement équipée, nous ne sommes plus dans les 30 glorieuses ou même les années 90-2000 qui ont vu les grandes agglomérations s'équiper en métros et tramways. Bien sûr quelques grands projets restent à parachever, mais aujourd'hui il faut mettre la priorité sur l'exploitation, l'entretien des réseaux existants, et surtout leur optimisation. J'ai en tête par exemple les automatisations de métros, qui permettent, pour un coût bien inférieur à celui de nouvelles infrastructures, d'augmenter considérablement la capacité des lignes existantes.

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 ?**

J'ai déjà exposé mon souhait d'un grand programme d'investissement de 50 Md€ qui inclura 5 Md€ supplémentaires pour la modernisation des infrastructures ferroviaires et routières et le financement des interconnexions. Il est important qu'un organisme comme l'AFITF continue à gérer ces investissements de modernisation car ces investissements nécessitent des décisions de détail qui n'ont pas à être du ressort du Parlement.

L'AFITF doit disposer d'une programmation de ses dépenses sur 10 ans glissants, afin de donner cette visibilité en amont des décisions de travaux pour les territoires et le secteur des travaux publics.

L'AFITF doit également disposer de visibilité sur ses ressources. On le voit, quand il existe des financements dédiés, comme sur le Grand Paris, des projets ambitieux se font dans des conditions sécurisées. A cet égard, je souhaite pérenniser l'affectation de ressources au financement de l'AFITF, et notamment le produit de 2 c€/l de TICPE.

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) ?**

Préalable : ce n'est pas au Président seul de prendre des décisions. Les décisions doivent être financées, c'est au Parlement d'en débattre et d'en décider.

#### **Notre-Dame-des-Landes**

Nous recréerons les conditions d'un débat responsable et d'une décision prenant en compte toutes les dimensions du choix. Je nommerai dès mon élection une personnalité qualifiée qui devra me proposer après 6 mois une décision sur la suite du projet. Cette décision se fondera sur 3 impératifs :

- **le respect de la consultation** (il faut respecter la démocratie locale et la décision prise par les électeurs),
- **le maintien de l'ordre public** (aucun excès de violence ne devra avoir cours sur le territoire aujourd'hui occupé) ;
- **l'instruction d'une expertise éclairée** (il faudra une dernière fois comparer les équilibres économiques et écologiques du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de celui de l'aéroport Nantes-Atlantique ; il faudrait vraiment que cette expertise mette à jour des éléments forts pour revenir sur l'issue de la consultation).

#### **Seine-Nord-Europe**

Ce projet, très attendu par les entreprises et les collectivités des Hauts de France, a franchi des étapes importantes. Il faudra poursuivre le travail avec les collectivités pour boucler le plan de financement. Le rythme de financement du projet doit être décidé par le Parlement dans le cadre de la loi de programmation sur les infrastructures.



J'entends la crainte que ce canal affaiblisse la position des ports français face à la concurrence des ports du Benelux. C'est pourquoi je veux faire de l'amélioration de la desserte des hinterlands des ports français une des priorités de ma politique de soutien au fret ferroviaire notamment.

### **Lyon-Turin**

Il y a un traité international, il y a des financements européens disponibles, il y a des tunneliers qui ont commencé à creuser. A ce stade il n'y a plus le choix : il faut aller au bout.

Mais la question principale n'est pas celle-là, c'est celle de maîtrise de la pollution dans les Alpes. L'objectif de ce tunnel est de réduire la circulation de poids lourds dans les vallées alpines et provoquer un vrai report modal de la route vers le rail. Les Suisses construisent des tunnels à travers les Alpes, mais dans le même temps ils interdisent le transit des poids lourds, ils mettent en place de vraies autoroutes ferroviaires. Nous devons faire de même, et ne pas nous intéresser uniquement à l'infrastructure : c'est tout un système de transport qu'il faut repenser. Il faudra probablement modifier les règles européennes, qui privilégient la libre circulation et sont toujours réticentes devant les régulations.

## 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. Il permet aux collectivités de partager le financement des transports équitablement entre les bénéficiaires des systèmes de transports urbains, l'utilisateur, les entreprises et les collectivités elles-mêmes sur leurs budgets locaux. Il faut donner aux collectivités les outils du financement des compétences qui leur ont été transférées. Le Versement Transport en est un. Il faut se garder de modifier les outils efficaces et consensuels.

**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) ?**

La question n'est pas bien posée : le sujet n'est pas tant de savoir s'il faut baisser les prix pour les usagers mais comment dégager des nouvelles ressources pour le secteur et pour les collectivités. Ce débat devra avoir lieu avec les collectivités sur leurs trajectoires financières. La TVA à 5,5% doit être examinée dans ce cadre, au même titre que d'autres options.

Pour les populations en besoin de soutien financier, il y a de la tarification sociale, qui existe et qui doit être utilisée.

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

Les appels à projets qui ont été réalisés par l'Etat ont été un succès qu'il faut poursuivre. Mais, pour éviter un effet de saupoudrage, il pourrait être opportun de resserrer les critères d'éligibilité pour soutenir des projets qui, sans cet apport de l'Etat, ne pourraient pas se faire. Je pense en particulier aux TCSP pour la desserte des quartiers en politique de la ville. C'est là qu'une politique des transports a un rôle

particulièrement important à jouer, en apportant des solutions de mobilité dans des zones où l'enclavement devient un frein à l'emploi ou à la mobilité sociale.

le programme que j'ai proposé prévoit d'ailleurs un effort particulier d'investissement dans les équipements et aménagements d'interconnexion intermodaux (gares routières, pôles multimodaux...), ainsi que des mesures concernant les services, dont les plateformes de mobilité (en-marche.fr).

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

Cette question est cruciale, car la mobilité est une condition absolument nécessaire à l'émancipation sociale. La mobilité ne doit pas être un facteur d'exclusion mais bien d'émancipation. Elle doit nous permettre de sortir de l'« assignation à résidence » que j'ai dénoncée. Or, qu'il s'agisse des quartiers défavorisés enclavés, des zones périurbaines ou des zones rurales, la mobilité représente un triple enjeu : plus de mobilité, c'est moins d'inégalités, moins de vulnérabilités énergétiques et plus d'emplois. Dans ces territoires, ne pas posséder de voiture, c'est être assigné à résidence : il faut sortir de cette alternative entre possession d'un véhicule et exclusion sociale.

Et comme dans de nombreuses zones peu denses mettre en œuvre des transports collectifs serait aussi coûteux qu'inefficace, **la priorité doit être d'optimiser l'utilisation de la voiture**. Les nouvelles technologies nous donneront les outils pour exploiter le principal gisement que constituent le faible taux d'utilisation et le faible taux d'occupation des voitures.

Mieux desservir ces territoires périphériques passe donc par plusieurs outils :

- dans quelques cas (zones les plus denses), **construire les maillons manquants en matière de transports en commun**, pour mailler les réseaux. Mais cela ne vaudra que dans les secteurs densément urbanisés.
- Dans les secteurs périphériques, il est possible de **développer des offres multi-modales innovantes**, privilégiant l'économie du partage, le numérique, les pôles de correspondance et parkings de co-voiturage.
- **amplifier les aides à la mobilité** pour permettre un retour à l'emploi, qu'il s'agisse d'une prise en charge partielle de coûts de mobilité ou d'aides à la relocalisation (supprimées en 2014) pour rapprocher les ménages modestes de l'emploi ;
- **mettre en place un fonds de soutien aux initiatives locales de soutien à la mobilité** : plateformes de mobilité, partenariats entre collectivités et acteurs de covoiturage ou d'autopartage, transport de rabattement à la demande... Toutes ces initiatives permettent de dépasser la nécessité de la possession d'une voiture pour soutenir différentes options de transports (voiture partagée, garage solidaire, formation au permis de conduire) qui rendent les « bons » services ;
- **concevoir des incitations en faveur des mobilités actives**, notamment en termes réglementaires (code de la rue).

## 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) ?**

Le travail de l'observatoire a permis de mettre en évidence les besoins et l'écart avec les ressources actuellement disponibles. C'est une excellente nouvelle que tous les acteurs de la route travaillent ensemble et partagent une vision commune. Il faut que les autres modes s'en inspirent !

Pour rattraper une partie de ce retard, j'ai dit que j'affecterai 5 Md€, au sein du plan d'investissement, à la modernisation des réseaux existants, notamment routiers, en plus des sommes qui y sont déjà consacrées. Ces sommes consacrées à l'entretien des routes seront préservées dans le cadre de la programmation pluriannuelle des investissements réalisée par le Parlement.

Je ne suis pas opposé à ouvrir un **débat sur le financement pérenne des routes**, lié à celui des trajectoires financières des collectivités, qui pose la question de la part respective de l'utilisateur et du contribuable. La régénération de notre réseau routier national, départemental et communal est le futur grand chantier qui va solliciter les budgets publics. Il faut s'y préparer et l'anticiper.

- 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 ?**

La question n'est pas mûre. Une récente tentative de transfert de compétences vers les Régions s'est soldée par un échec. Sur le principe je ne suis pas opposé à ouvrir cette discussion, mais quoi qu'il en soit, elle ne devrait pas aboutir à créer un niveau de compétence supplémentaire.

Par ailleurs, je souhaite engager la réflexion sur la modernisation du service public de l'Etat sur les routes. Aujourd'hui ce sont des services du ministère des transports qui sont en charge de la gestion des routes nationales, aujourd'hui gratuites mais dont l'entretien laisse souvent à désirer si on les compare aux autoroutes concédées. Avant de soulever des questions de régulation ou de péage urbain, il faut que les services publics soient performants, innovants, puissent développer une véritable politique de service et d'entretien. Je souhaite sanctuariser les dotations d'entretien des routes, je l'ai dit. Il faudra s'interroger sur la meilleure façon de le faire et se demander par exemple si cela doit reposer sur un opérateur des routes nationales, qui disposerait des moyens humains adaptés au caractère industriel de sa mission. En tout état de causes, il faut que l'Etat sache nouer des partenariats avec les agglomérations et les métropoles, dont les routes nationales constituent souvent l'armature de grandes voiries urbaines, pour mener des projets de routes intelligents, de projets innovants : covoiturage, voies réservées...

## 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 ?**

Nous devons avoir 3 priorités, déjà affichées dans le programme (en-marche.fr) :

- **l'amélioration de la desserte des ports** par les voies routières, ferroviaires et fluviales – pour améliorer l'efficacité des liens avec l'hinterland,
- **la fluidification des procédures administratives et douanières** de passage à travers les ports,
- **la simplification de la gestion du foncier** dans les zones portuaires pour développer les zones industrielles sur les ports.
- 

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

En 2015 j'ai installé une démarche nationale, présentée en Conseil des ministres, définissant une stratégie nationale "France Logistique 2025" avec l'ambition de faire de la plate-forme logistique France une référence mondiale. Cette démarche doit être poursuivie. Elle ne saurait être le seul fait de l'Etat et devra donc s'appuyer sur les partenaires indispensables que sont les collectivités, car elles sont en charge du développement économique, gestionnaires d'infrastructures ou encore AOT.

**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 ?**

Il faut être lucide sur les causes des difficultés du fret ferroviaire en France.

Il y a d'abord un sujet de concurrence intermodale commun à tous les pays d'Europe et qui ne peut trouver de solution qu'au niveau européen. A ce titre je me suis engagé à augmenter le prix du CO2 et à lutter contre le travail détaché illégal.

En France, le phénomène est amplifié par la désindustrialisation de notre économie qui diminue naturellement le volume des marchandises à transporter par le rail.

Enfin, il y a une réalité qui est qu'il est difficile de développer simultanément le transport ferroviaire de passagers et de fret en l'absence d'infrastructures dédiées.

Je veux traiter ce sujet du fret ferroviaire par la **modernisation des infrastructures pour densifier les circulations** et par une **action prioritaire sur la desserte des hinterlands portuaires**.

**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 ?***

Je l'ai dit, je souhaite une politique qui peut tenir en deux mots :

- **obtenir un socle minimal** de respect de conditions de travail et de rémunération décentes et garantissant la sécurité routière. Je ne peux accepter que le transport routier soit exclu des règles du détachement, qui veulent que les travailleurs sont employés aux conditions du pays d'accueil et non pas du pays d'origine. Je constituerai avec nos amis Allemands un groupe de pression pour que l'Europe respecte non seulement la liberté de circulation des marchandises et des personnes, mais aussi ce qui fonde règles sociales et l'organisation d'une compétition loyale entre les pays.
- **lutter contre les dumpings et la fraude** : les modalités de contrôle et les peines contre ces fraudes sont trop lacunaires. Ce n'est pas un petit sujet technique et c'est une question cruciale pour l'avenir de l'UE. Je souhaite une plus grande cohérence au niveau européen, et durcir les peines car si ces fraudes apparaissent, prises isolément, comme relativement légères, quand elles sont généralisées elles constituent de véritables fraudes organisées à l'échelle du continent.

## **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 ?*

Le système ferroviaire est au cœur d'une approche multimodale des transports. La loi a fixé les rôles respectifs de l'Etat et du régulateur. Ils sont clairs et équilibrés. Il faut donner de la stabilité au secteur. La réforme ferroviaire de 2014 va dans le bon sens, il ne faut pas y toucher sur ses principes d'organisation.

Cette nécessaire stabilité commence par l'affirmation par l'Etat que le Groupe SNCF est, et restera, l'acteur central du système ferroviaire et de la mobilité collective dans le pays (y compris au-delà du transport ferroviaire et des modes traditionnels de transport afin de développer les nouvelles formes de mobilité). Cela impose donc que la SNCF dispose d'une trajectoire financière équilibrée et pérenne. Pour cela, il faut d'une part traiter la dette de la SNCF, en examinant les solutions à l'aune de leur impact progressif sur les finances publiques. Il faut d'autre part que la SNCF gagne en performance, ce qui passe par la poursuite des efforts de productivité et par une évolution des règles d'emploi des cheminots.

Ces sujets doivent être débattus, et je souhaite qu'ils le soient en début de quinquennat. A ce titre, je souhaite que mon futur gouvernement, si je suis élu, consulte le Parlement, les Régions, les associations d'usagers et les cheminots sur le meilleur scénario financier et industriel de long terme pour le Groupe SNCF d'une part et pour les finances publiques l'Etat d'autre part.

**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 ?**

L'ouverture à la concurrence du transport n'est qu'une question de date, elle est déjà décidée. L'Etat doit permettre aux Régions de recourir à la concurrence dès qu'elles le souhaitent et dans de bonnes conditions. Cela passera donc par une loi qui devra intervenir au début du quinquennat. Cette loi devra notamment préciser les conditions dans lesquelles les personnels pourront être transférés vers les nouveaux opérateurs en cas de transfert de contrat. L'heure n'est pas à une expérimentation : il s'agit de donner à toutes les Régions qui en feront le choix la possibilité de choisir leur opérateur pour tout ou partie de leurs services.

La structure du groupe SNCF a évolué avec la loi de 2014. C'était un premier pas, indispensable notamment pour constituer un véritable gestionnaire d'infrastructure unifié – SNCF Réseau – et aussi pour retrouver une cohérence d'ensemble entre la gestion de l'infrastructure réseau et des circulations ferroviaires. Quant aux détails de cette réforme, laissons-nous le temps d'en évaluer les effets avant de remettre sur la table un nouveau chantier institutionnel.

Il reste néanmoins la question des gares. L'ouverture à la concurrence imposera que ces services soient rendus dans un cadre permettant à chacun de s'assurer de la neutralité de cet acteur. Le meilleur moyen serait sans doute d'ériger Gares & Connexions en 3<sup>e</sup> composante du groupe ferroviaire.

**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) ?***

J'ai mis en place cette réforme dont je ne peux que me satisfaire. Comme le montre le bilan de l'ARAFER, elle a effectivement permis de donner accès à la mobilité à près d'un million de Français qui n'auraient pas voyagé sinon, et c'est moins d'un tiers des voyageurs de ces cars qui auraient sinon voyagé en train.

Quant à l'avenir du ferroviaire, il n'est pas menacé car c'est, dans de nombreuses situations, un mode irremplaçable pour transporter des volumes importants à des fréquences élevées. Dans un territoire qui se métropolise et qui s'urbanise, le ferroviaire a un avenir assuré. Mais dans cet avenir le ferroviaire devra s'articuler avec toutes les solutions de mobilité. C'est la raison pour laquelle le plan d'investissement inclut un volet pour la construction d'équipements d'interconnexions entre modes.

## 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) ?***

J'y suis très favorable. La France doit rester dans le peloton de tête des nations sur le développement des véhicules autonomes. Il faut utiliser les possibilités procurées par la loi pour autoriser la circulation des véhicules autonomes sous la responsabilité des constructeurs, sur des périmètres délimités et en accord avec les collectivités concernées. Le programme des investissements d'avenir pourra d'ailleurs soutenir de telles innovations.

**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 ?***

L'Etat doit se doter d'une stratégie de matière de transports intelligents. Les véhicules autonomes, l'open data, la géolocalisation vont permettre de construire des offres révolutionnaires et dont nous ne voyons que les prémices. Et je ne crois pas qu'il faille laisser au marché seul ce sujet. Plus précisément, je pense que l'Etat devra intervenir à 2 niveaux : d'une part pour construire le cadre réglementaire qui donne toute

sa place au droit à l'innovation et à l'expérimentation, d'autre part en incitant au développement de solution que le marché ne couvrirait pas spontanément (par exemple pour les déplacements quotidiens dans les zones rurales ou périurbaines).

## 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 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 ?**

L'essentiel de la réduction des émissions proviendra cependant de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules. Je suis favorable à ce qu'on se fixe des objectifs très clairs pour chacun des modes. Nous devons notamment **généraliser les véhicules propres d'ici à 2050**. J'ai déjà eu l'occasion de dire que nous engagerons une rupture profonde avec le modèle productif existant largement fondé sur la consommation d'énergies fossiles. Ces ambitions devront trouver leur place dans tous les secteurs : industrie, mobilité, aménagement et habitat...

La réduction des émissions passera également par le développement des solutions alternatives à la possession d'une voiture individuelle, soit à travers l'offre de transports publics, soit grâce à l'augmentation du taux d'utilisation des voitures. La réalisation d'**infrastructures d'interconnexion entre modes** (que je propose de financer à travers le plan d'investissement) et les **nouvelles solutions de mobilité** (covoiturage, autopartage, parking intelligent...) permises par les nouvelles technologies doivent y concourir.

Enfin, les politiques d'aménagement du territoire peuvent permettre de limiter les besoins de déplacements quotidiens. A ce titre elles contribuent également à la réduction des émissions. Il s'agit là d'une ambition de long terme car elle a trait aux choix de localisation des habitants et des entreprises. Je suis favorable à un ralentissement de l'étalement urbain qui artificialise les sols et engendre des demandes de mobilité très élevées. Pour autant, c'est au niveau des métropoles et des agglomérations que ce sujet doit être pris.

**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 me paraît nécessaire d'évoquer deux niveaux temporels de réponse. D'abord, de constater que dans les cas que vous évoquez, l'enjeu est celui de notre capacité collective à réagir vite devant des phénomènes de pic de pollution. Il est donc nécessaire que l'Etat favorise tous les dispositifs qui permettent d'aller dans ce



sens, en transférant des compétences de régulation de la circulation pour lutter contre la pollution. Au-delà, la réflexion porte sur le long terme et l'évolution que nous souhaitons donner à nos déplacements en ville. Il est évident, et je l'ai évoqué précédemment, qu'en zone urbaine les solutions collectives doivent primer sur les solutions individuelles, sauf lorsque celles-ci sont vertueuses. A titre d'illustration, même si cela ne dépend pas de l'Etat, le remplacement des deux roues motorisés thermiques, dont le nombre ne cesse de croître en ville, par des vélos à assistance électrique, y compris en flotte en libre-service, me paraît une option qui va dans le sens de l'histoire...

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

Il y a sur ce sujet une émotion forte dans l'opinion que je mesure. Elle est due essentiellement à l'absence de respect de normes constatées sur un certain nombre de véhicules ces derniers mois, chez différents constructeurs. Nous peserons pour renforcer les normes anti-pollution européennes pour les véhicules neufs et les contrôles en conditions réelles (en tirant les enseignements du scandale Volkswagen cf [en-marche.fr](http://en-marche.fr)). Il est clair que nous devons nous diriger vers plus de transparence pour accompagner les normes définies en la matière au niveau européen. Je n'accepte pas, sur un sujet aussi important, que les usagers soient trompés sur des éléments aussi déterminants de leurs choix de mobilité ou d'achats de véhicules. Et ce qui vaut pour les VL vaut pour les PL et les professionnels qui s'en portent acquéreurs.

**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 ?**

Il n'est pas nécessaire d'opposer des acteurs qui défendent un même objectif, il y a à trouver les chemins de cet objectif. Le principe de neutralité technologique est inscrit dans les textes. Le sujet n'est donc pas d'interdire ou faciliter une technologie par rapport à une autre, mais de créer les conditions de leur évolution au regard de principes et valeurs que notre société souhaite transmettre aux générations futures. Nos industriels, toutes technologies confondues, sont en capacité de répondre aux défis proposés par le changement climatique et les aspirations de nos concitoyens. L'Etat doit en faire autant en créant les incitations opportunes, notamment fiscales.

**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 ?**

Cette question doit être débattue largement, notamment avec les collectivités mais aussi avec les constructeurs et les usagers-citoyens. Et finir par un débat et un vote parlementaire. Ce n'est pas à un homme seul - sans débat - de prendre des décisions pour pourraient bouleverser la vie quotidienne des français.

## 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 ?**

J'ai la conviction que nous ne pourrons pas réussir une transition écologique efficace vers un monde sans carbone sans mettre en place des signaux prix adaptés : j'appliquerai donc l'augmentation du volet carbone de la TICPE prévue par la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte qui prévoit d'atteindre des valeurs de 56€/ tCO<sub>2</sub> en 2020 et de 100€/tCO<sub>2</sub> en 2030. Mon programme prévoit à cet égard, dans sa rubrique "environnement et transition écologique" des mesures d'accompagnement massives et nombreuses afin que cette transition soit accompagnée.

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

Bien entendu, face à un enjeu comme celui, toutes les solutions, financières, fiscales, juridiques doivent être à l'agenda. C'est le devoir de l'Etat. Cela est d'autant plus vrai que l'enjeu est aussi celui du besoin de visibilité de la filière automobile qui, sur la base de ces incitations qui créeront une demande de véhicules électriques, pourra investir massivement pour rendre ces véhicules chaque jour un peu plus compétitifs. Dans ce système vertueux, chacun doit jouer sa partition et, par exemple, nous accélérerons le déploiement des véhicules électriques en maintenant le bonus-malus à l'achat et en accélérant le déploiement des bornes de recharge.

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

J'assume dans mon programme des mesures significatives d'incitation, comme la **convergence essence-diesel d'ici 2025**, mais également des mesures d'aides massives à la mutation en créant par exemple une **prime exceptionnelle de 1000 euros** pour permettre à tous ceux dont les véhicules ont été fabriqués avant 2001 d'acheter des voitures plus écologiques, qu'elles soient neuves ou d'occasion. Je pense également que la filière hydrogène constitue une piste majeure des mutations à venir dans le sens de technologie automobiles vertueuses et de capacité de stockage des énergies renouvelables pour la mobilité.

J'ai par ailleurs déjà affiché un objectif de long terme de **n'avoir plus, en 2040, aucune vente de véhicule thermique.**

