



**FORMULAIRE
DE RÉPONSE
DU QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

Réponse de :

Fabien Roussel

Parti/Mouvement :

Parti Communiste Français

Réponse reçue le :

17 mars 2022

Table des matières

Table des matières	2
1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT	3
1.1 Orientations générales	3
1.2. Investissement, financement, tarification	4
1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	8
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	9
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	11
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	11
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	12
2.3. Aérien	13
3. FRET ET LOGISTIQUE	15
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	15
3.2. Quelle politique portuaire ?	15
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	16
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	16
3.5. Logistique urbaine	17
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	17
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	19
4.1. Coordination État-régions	19
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	19
4.3. Régulation des marchés de transport	20

1. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1 Orientations générales

L'objectif français et européen de neutralité carbone à 2050, la décarbonation de l'économie et des modes de vie représentent un défi considérable pour le secteur des transports dont les émissions de GES semblent à peine stabilisées. Si un consensus paraît se confirmer au sein tant du monde politique que des acteurs économiques et de la société civile sur la nécessité d'engager une stratégie de décarbonation des transports, les modalités de mise en œuvre de cette transition suscitent de nombreux débats. La stratégie nationale bas carbone révisée une première fois en 2020 devra faire l'objet, avant la fin du mandat, d'une mise en cohérence avec les objectifs du paquet *Fit for 55*.

- **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans la dynamique de décarbonation des transports que la France doit engager rapidement pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris et se conformer au cadre fixé par les orientations de l'Union européenne ? Avec quels objectifs, quels leviers, quels moyens et quel calendrier ?**

Réponse : ...

La lutte pour le climat doit être la priorité du prochain gouvernement. Il devra présenter un plan pour le climat regroupant un ensemble de mesures sociales et environnementales ambitieuses dans les secteurs du transport, de l'énergie, de l'agriculture, de l'industrie...

En matière de transport, l'Etat redoublera d'efforts pour garantir le droit à la mobilité de toutes et tous sans polluer. L'effort doit donc être mis sur le développement des alternatives à l'automobile partout où cela est possible. Pour autant, la voiture restera durablement nécessaire et pertinente pour un grand nombre de déplacements dans le monde rural et péri-urbain. Il faut donc accélérer la transition du parc automobile vers les motorisations bas-carbone (électrique, GNV, hydrogène, etc.).

Plusieurs objectifs forts guident ce plan : dans les grandes agglomérations, nous visons un objectif de 30 % des déplacements en transport collectif et 25 % en vélo. Pour les déplacements inter-urbains, nous visons le doublement du trafic ferroviaire. En matière de transport de marchandises, nous visons l'objectif de 30 % de marchandises transportés par le rail et 10 % par voie fluviale, d'ici 2030.

Plusieurs leviers seront activés :

- la réduction des déplacements en voiture et la transition du parc vers les technologies bas-carbone (électricité, bio-GNV et hydrogène vert) ;
- l'augmentation de la part des déplacements en transports collectifs notamment pour atteindre les 30 % de déplacements en transports collectifs dans les agglomérations ;
- l'augmentation des déplacements en vélo avec l'objectif d'atteindre les 25 % de part modale dans les plus grandes agglomérations d'ici 2030 et 15 % à l'échelle du pays ;
- pour les liaisons interurbaines, il s'agira de réduire le trafic aérien intérieur pour les déplacements les plus courts et développer le transport ferroviaire de voyageurs, en visant le doublement de fréquentation ;
- je souhaite enfin réinvestir en faveur du fret ferroviaire et fluvial.

Pour atteindre ces objectifs, je propose d'augmenter de 25 milliards d'euros par an les dépenses de l'Etat pour décarboner les transports :

- 10 milliards par an seront consacrés à la gratuité des transports dans les agglomérations et à la baisse des tarifs des liaisons ferroviaires (baisse du prix moyen de 30 % des billets et prise en charge à 50 % des trajets domicile-travail en TER) ;
- 15 milliards par an permettront de développer les infrastructures nécessaires (rail, transports collectifs, vélo, bornes de recharge) et aider à la conversion du parc automobile pour offrir de réelles alternatives bas-carbone à la population.

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

➤ **Quelle seront vos priorités dans ce domaine ? Sur lesquelles de ces options et de ces actions envisagez-vous de concentrer les efforts de la nation et de contribuer à la formation d'un consensus collectif pour favoriser l'acceptabilité des efforts de sobriété et des signaux économiques correspondants ? Quels objectifs vous fixez-vous en particulier pour le développement des véhicules neutres en carbone durant votre quinquennat ?**

Réponse : Nous défendons le droit à la mobilité pour permettre à tout un chacun de se déplacer pour répondre à ses besoins et contribuer à son émancipation. C'est pourquoi nous nous opposons aux ZFE telles qu'elles sont conçues aujourd'hui. Sans ajustements majeurs, ces dispositifs vont pénaliser les ménages les plus pauvres qui n'ont pas accès aux alternatives à la voiture et n'ont pas les moyens d'acquérir des véhicules récents. C'est pourquoi nous proposons d'augmenter les aides à la conversion jusqu'à 10 000€.

De manière générale, nous pensons que l'évolution des modes de vie doit reposer sur des choix collectifs forts plutôt que par la contrainte imposée aux individus. C'est pourquoi nous voulons accompagner l'industrie automobile pour faire émerger de nouveaux modèles de voitures bas carbone, plus légers, plus sobres et produits en France.

Il faut également viser chaque fois que possible une réduction des déplacements automobiles, mais cela n'est atteignable et juste qu'avec un fort développement des infrastructures de transports collectifs et des aménagements cyclables et piétonniers. La réduction du trafic aérien est également possible et acceptable lorsque les déplacements peuvent être assurés par une liaison ferroviaire en moins de 4 heures. Il faudra également réduire les distances de déplacements en renouant avec une véritable politique nationale d'aménagement du territoire. Nous souhaitons ainsi mettre un terme à la métropolisation de la France et rééquilibrer le territoire vers les villes moyennes et le monde rural.

En revanche, nous sommes opposés au rationnement des déplacements que certains évoquent. De telles mesures seraient autoritaires et inégalitaires ce qui générerait un juste mécontentement de la population.

1.2. Investissement, financement, tarification

Le transport est une industrie de services, dont la qualité et l'efficacité attendues des usagers sont étroitement liées à la performance des réseaux d'infrastructures. Depuis la LOM adoptée en décembre 2019, la France dispose d'une loi de programmation pluriannuelle des investissements de l'État, et la création du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) donne un cadre pour une gouvernance partagée (entre l'État, des représentants du Parlement, et les collectivités cofinanceuses) des éléments d'orientation et évaluatrice des programmes d'investissement. La décarbonation des transports appelle une stratégie fondée tant sur le transfert modal (développement de services alternatifs à l'autosolisme, massification ferroviaire et fluviale du fret), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de motorisation et aux nouveaux usages, que sur la régulation et la tarification usage des infrastructures (principes utilisateur-payeur et pollueur-

payeur). Les premières manifestations du changement climatique ont montré la nécessité d'assurer les conditions de résilience des infrastructures et systèmes de transport.

1.2.1. Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?

- Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?
- Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?
- Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?
- Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?
- Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan Etat-régions et interrégionaux sont en cours. Quelle place souhaitez-vous y voir accordée aux questions de mobilité, avec quels objectifs et quels moyens pour l'État ?
- Comment accompagnerez-vous la politique du *Green deal* portée par l'Union européenne qui propose de préciser les corridors multimodaux européens sur le territoire français du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – passagers et fret – en termes de multimodalité, digitalisation et transition énergétique ?

Réponse :

Nous prévoyons de consacrer 15 milliards par an au développement des infrastructures destinées aux transports bas-carbone :

- En matière de vélo : 500 millions d'euros en 2023 et 1 milliard/an dès 2025, pour aider les collectivités à créer un réseau cyclable de 100 000 kilomètres (soit multiplier par 4 la taille actuelle du réseau cyclable). Le Code général des collectivités territoriales devra évoluer pour permettre à l'État de réduire le reste à charge des collectivités maîtresses d'ouvrages jusqu'à la prise en charge à 100 % pour les collectivités les plus pauvres.
- En matière de transports urbains : 3 milliards d'euros supplémentaires par an, en visant prioritairement les projets dans les villes :
 - Dans les plus grandes agglomérations (Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, etc.) : pour développer des réseaux de métros en créant des établissements publics dédiés disposant de recettes fléchées, à l'image de la Société du Grand Paris, afin de construire ces infrastructures.
 - Pour les autres agglomérations, nous préconisons la création de tramways et bus à niveau de service ;
- En matière de ferroviaire : cette politique devra être menée en s'appuyant sur la SNCF dont le caractère public sera réaffirmé et renforcé au sein d'un grand pôle public des transports. L'Etat augmentera de 5 milliards d'euros par an les investissements en direction du ferroviaire afin de :

- Réaliser les projets de lignes à grande vitesse avec notamment les lignes Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, la liaison Montpellier-Perpignan, les lignes nouvelles Paris Normandie et Provence Côte d'Azur, l'interconnexion des TGV au sud de Paris.
 - Régénérer les liaisons et traiter les nœuds ferroviaires afin de fiabiliser l'offre existante entre grandes villes françaises, comme par exemple la ligne Bordeaux-Nantes ou Bordeaux-Lyon.
 - Régénérer les lignes de dessertes fines du territoire afin de redévelopper une offre voyageurs et fret.
- En matière de transports de marchandises : 1 milliard d'euros par an sera investi pour développer le fret ferroviaire et fluvial.
 - En matière automobile : nous prévoyons de consacrer 5 milliards par an à la conversion du parc, notamment via le renforcement de la prime à la conversion aux particuliers qui pourra s'élever jusqu'à 10 000€ pour les ménages modestes et permettra également d'acquérir des véhicules d'occasion à essence classés Crit'Air 1 et 2.

1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

1.2.2.1. Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**
- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportuniste d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportuniste d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse :

Le principe du pollueur/payeur ne peut s'appliquer de manière aveugle sur les particuliers, d'autant plus lorsque le « pollueur » est en réalité captif des déplacements automobiles du fait du développement d'un système du tout voiture, encouragé par les politiques menées en France depuis les Trente glorieuses. C'est notamment la raison pour laquelle il faut beaucoup plus accompagner la ZFE, comme développé plus haut et que nous sommes opposés aux péages urbains qui pénaliseraient fortement les ménages modestes, notamment celles et ceux qui exercent des métiers de première nécessité et qui sont rejetés hors des villes par la spéculation immobilière.

En revanche, nous sommes favorables à certains mécanismes ciblés sur les plus riches qui sont aussi les plus gros pollueurs. Nous souhaitons ainsi renforcer le malus automobile au poids en abaissant le seuil d'application en dessous de 1 800 kilos.

Nous souhaitons également augmenter les taxes d'aéroport pour les classes affaires et les jets privés, dont au minimum 100 euros par voyageur pour les classes affaires, au minimum 5 000 euros par voyageur en jet privé pour une recette annuelle de plus d'un milliard d'euro.

Nous souhaitons enfin élargir à l'ensemble du territoire la taxe sur les surfaces de stationnement (TASS) qui permet aujourd'hui de financer le Grand Paris Express. Cette taxe permet notamment de faire contribuer les parkings des hypermarchés et centres commerciaux. Cette mesure rapporterait 1,5 milliard dans un premier temps, tout en incitant peu à peu les acteurs économiques à renouer avec des formats commerciaux de proximité qui génèrent moins de déplacements de leur clientèle. L'élargissement de la taxe sur les bureaux, qui n'existe pour le moment qu'en Île-de-France, permettrait également de compléter ces ressources avec un rendement attendu de 1,5 milliard d'euros par an.

1.2.2.2. Financement privé

- **Les tensions sur les ressources budgétaires de l'État vous paraissent-elles nécessiter de recourir à des modes de financement privés des infrastructures (concessions, PPP) afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, pour quels enjeux, objectifs, ou projets ?**

Réponse : nous ne souhaitons pas recourir aux PPP. Plusieurs expériences passées ont démontré que, bien que réduisant la dépense publique immédiate, ce type de montage renchérit le coût global des projets pour les pouvoirs publics.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

Les concessions autoroutières ont permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. En 2005, l'exploitation des autoroutes a été adjugée pour un montant donné à des sociétés privées pour une durée limitée. Contrairement à une formule parfois utilisée, les autoroutes n'ont pas été privatisées. Elles restent propriété de l'État et lui reviendront au terme des concessions dont les premières arriveront à échéance à partir de 2032, d'ici dix ans soit deux mandats présidentiels.

- **Vous paraît-il opportun d'engager la réflexion sur la suite à donner à ces contrats avant la fin du mandat présidentiel 2022-2027 ? Si oui, avec quels objectifs (fin des concessions, préparation de nouveaux objectifs et nouveaux contrats, autre) ?** (Voir le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières, 2020).

Réponse : nous souhaitons nationaliser les autoroutes dès la fin des concessions en cours. Cette reprise en main permettra de cibler des réductions de tarifs vers les plus modestes et de réemployer les excédents vers le financement des infrastructures pour les transports bas carbone.

1.2.3. Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie

Le versement mobilité fait régulièrement l'objet de débats sur sa légitimité, les modalités de sa décision et de sa dépense. Il joue un rôle central dans le financement de la mobilité quotidienne des AOM urbaines (pour un montant cumulé d'environ 9 Mds€). Indexé sur la masse salariale des employeurs publics et privés, il appartient à la catégorie des impôts dits de production.

➤ **Souhaitez-vous faire évoluer, ou garantir l'existence du versement mobilité dans ses conditions actuelles ? Avec quels objectifs et à quelle échéance ? Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5 % au lieu de 10 % aujourd'hui) ?**

Réponse : nous maintiendrons et renforcerons le versement mobilité afin de financer l'instauration de la gratuité des transports publics urbains. Cette hausse devra être graduée en fonction des salaires (plus importante pour les salaires supérieurs à 4 000 euros net par mois, nettement en-dessous voire nulle pour les bas salaires) et en fonction des zones géographiques (les zones d'emploi les plus riches et les plus favorisées auront un taux plus élevé).

Cette mesure rapportera 7 milliards d'euros supplémentaires par an dont près de 4 milliards récoltés sur l'Île-de-France, région qui concentre les entreprises et salariés les plus favorisés du pays.

La pandémie de Covid 19 a été combattue par une remise en cause temporaire des mobilités des individus, dans leur périmètre, leur moment, et leur motif (biens essentiels/déplacements essentiels). Cette crise de la demande a eu des conséquences substantielles sur l'équilibre économique de services indispensables à la décarbonation des mobilités, comme sur l'ensemble des services déployés dans le cadre de l'économie de loisir et de tourisme notamment. La pandémie n'est pas encore terminée, et l'on peut envisager que les premières années du mandat seront encore marquées par une réduction tendancielle des mobilités. Parmi les premières conséquences de cette période ouverte il y a deux ans, on observe une reprise de l'usage de la voiture concomitante du développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement, une baisse substantielle de la fréquentation des transports collectifs, et de nouvelles pratiques de télétravail qui génèrent une migration résidentielle de certains d'entre nous dans des proportions qui restent à analyser précisément.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de développer des efforts particuliers en soutien des AOM et entreprises du secteur des transports collectifs publics et privés ? Comment envisagez-vous d'intégrer les nouveaux besoins et pratiques de déplacement à la politique d'aménagement du territoire ?**

Réponse : l'ensemble de pertes occasionnées par la crise du Covid-19 aux AOM doivent être compensées, sans contrepartie, par l'État. À l'heure actuelle, les avances remboursables consenties par l'État restent d'un montant trop peu important, au regard des pertes et leur remboursement fait peser un risque important sur la santé financières des AOM et leur capacité à poursuivre le développement d'une offre de transports de qualité.

1.3. Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique

L'Union européenne négocie les COP (Convention des parties signataires de la Convention cadre des Nations unies pour les changements climatiques de 1992) pour le compte de ses États membres. Les politiques européennes jouent un rôle de plus en plus important dans la définition des objectifs, calendriers et modalités de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la décarbonation, et des politiques de transport.

➤ **Quelles priorités et quels objectifs porterez-vous dans les négociations préparatoires à l'adoption des textes présentés par la Commission depuis 2019, dont plusieurs concernent le secteur des transports ? Plus précisément, souhaitez-vous encourager la création d'un deuxième marché européen du carbone pour les secteurs du bâtiment et du transport comme le propose la Commission ? Quelles seront vos priorités concernant les dossiers transport pour la dernière partie de la présidence française du Conseil de l'Union européenne ?**

Réponse : l'instabilité et la spéculation caractéristiques du fonctionnement des marchés n'a pas permis au premier marché carbone européen de réduire les émissions de CO₂. Ce mécanisme ayant fait la preuve de son inefficacité, nous ne sommes favorables à la création d'un deuxième marché carbone.

À l'inverse, nous faisons des propositions à l'échelle européenne pour permettre la mobilisation d'investissements publics majeurs seuls à même de développer les infrastructures pour les modes bas carbone. Il s'agira notamment de sortir du carcan austéritaire en mettant fin à la règle des 3 % de déficit et de placer la Banque centrale européenne sous le contrôle démocratique des États afin que la création monétaire soit mise au service du développement humain et environnemental.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

- **À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?**

Réponse :

En matière industrielle, nous nous inscrivons dans le cadre des normes cibles du Fit for 55 de l'Union européenne qui tend à réduire la part des énergies fossiles de CO₂ dans la consommation finale de l'industrie.

À l'échelle nationale, nous adopterons une loi d'orientation et de programmation dans le but de favoriser une nouvelle industrialisation du pays, à travers notamment la nationalisation et la prise de participation de l'Etat dans les secteurs stratégiques, le financement des relocalisations et l'octroi d'aides publiques de prêts accordé par le futur pôle public bancaire à des taux avantageux aux entreprises qui s'engagent dans la transition écologique et la formation de salariés.

Ces efforts, alliés aux mesures décrites plus haut, permettront d'orienter la production de l'industrie des différents modes de transports vers de nouveaux modèles plus sobres et bas carbone. Par ailleurs, le développement des déplacements en train et en vélo aura des retombées positives sur les carnets de commande et la capacité d'embauche des industries de ces secteurs en devenir.

1.4.2. Recherche

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations technologiques, industrielles et de services importantes, liées à l'objectif de neutralité carbone à 2050, à la transition écologique et à la révolution numérique (émergence de véhicules automatisés et connectés). La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises de transport, et pourrait avoir des impacts à long terme sur les modèles de marché. Ainsi, les transformations profondes que les transports doivent poursuivre ou engager nécessitent des efforts à intensifier en matière de R&D, en particulier sur les questions liées à l'infrastructure, aux motorisations, aux matériels roulants, mais également sur les questions de sciences sociales et humaines relatives à la compréhension du rôle des mobilités dans l'organisation de notre société (économie, territoire) et à l'évaluation prospective des politiques publiques.

- **Quel est selon vous le rôle que l'État doit jouer en matière de recherche pour accompagner la transition énergétique du secteur des transports et des mobilités dans ses dimensions techniques et**

sociales ? Comment engagez-vous sa mise en œuvre (objectifs, priorités, moyens publics, leviers de mobilisation des moyens privés, calendrier) ?

Réponse :

Un plan de recrutement de chercheur·euse·s et personnels d'appui et de soutien, d'administratifs sera engagé. Il s'accompagnera du recrutement immédiat de 10 000 enseignants-chercheurs, d'un plan national d'équipement et de l'augmentation significative de contrats doctoraux pour les jeunes chercheurs et chercheuses en formation.

Ce renforcement global de la recherche contribuera à la mise au point des solutions technologiques répondant aux critères écologiques (décarbonations, dépollutions), et sociaux (bas prix de l'énergie pour tous les usagers, anticipation et planification des emplois).

1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

- **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transport (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**

Réponse :

En matière de formation, nous proposons de créer un nouveau service public unifié de l'emploi et de la formation professionnelle dont le rôle sera, en lien avec les employeurs, les syndicats et les forces vives de la société, d'accompagner les conversions d'emplois nécessitées par la transition écologique. Nous souhaitons par ailleurs améliorer les droits actuels à la formation et renforcer le compte personnel de formation.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?

La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute et l'État. L'entretien, la modernisation et l'adaptation de ce patrimoine aux nouveaux usages sont un des leviers de la décarbonation des transports routiers. Si l'on peut espérer le développement de nombreuses initiatives des collectivités AOM pour développer des alternatives à l'autosolisme (solutions alternatives à la voiture, développement du covoiturage), la décarbonation du mode routier appelle un effort collectif très significatif pour le développement de motorisations alternatives aux moteurs thermiques et de nouveaux usages.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le développement de l'équipement du réseau routier en stations de distribution de carburants décarbonés, dits alternatifs ? L'impulsion européenne en faveur de l'électromobilité vous paraît-elle opportune ? Comptez-vous assurer la poursuite des dispositifs d'aide à l'innovation des constructeurs automobiles d'une part, et d'aide à l'achat des véhicules électriques d'autre part ?**
- **Quel plan d'action préconisez-vous pour faire de l'infrastructure routière un levier puissant de la multimodalité et des transitions écologiques et énergétiques du transport : pour son adaptation aux nouveaux usages (mobilités actives – marche, vélo –, mobilité décarbonée et route électrique, mobilité autonome et connectée), pour sa maintenance (efficacité d'usage et entretien bas-carbone), et pour son exploitation (voies dédiées, parkings relais, connexion aux pôles d'échanges, signalisation dynamique, etc.) ?**

Réponse :

Nous constatons que la baisse brutale des moyens des collectivités territoriales dès 2014 s'est traduite par une baisse importante des dépenses d'entretien et donc une dégradation de l'état général du réseau routier. Depuis, l'incident du pont de Gènes et le rapport national sur l'état du réseau routier et des ouvrages d'arts qui s'ensuivit ont notamment rappelé l'importance de renouer avec une politique d'entretien du patrimoine routier visant à éviter les accidents graves. Pour autant, cette reprise générale cache d'importantes inégalités territoriales en fonction des moyens des différentes collectivités. C'est pourquoi nous sommes opposés à de nouveau transfert de routes aux collectivités prévus par la loi 3DS et que nous souhaitons renforcer les moyens des collectivités, afin notamment de financer le rehaussement des dépenses pour l'entretien des routes de 13 à 17 milliards d'euros par an.

Au-delà de la problématique de l'entretien, les usages de la route devront aussi évoluer pour relever le défi de la mobilité bas carbone. Nous visons ainsi la conversion complète du parc automobile vers des technologies bas carbone (électricité, bio-GNV, hydrogène vert) grâce au renforcement de la prime à la conversion aux particuliers. Cette aide pourra s'élever jusqu'à 10 000€ pour les ménages des classes moyennes et populaires. Son utilisation sera également élargie pour permettre l'acquisition de véhicules d'occasion, y compris à court terme pour des véhicules à moteurs thermiques classés Crit'Air 1 et 2. L'État soutiendra également l'installation de bornes de recharge électrique, via le renforcement du crédit d'impôt borne de recharge à hauteur de 1 500€.

En agglomération, nous sommes également favorables aux projets visant à rééquilibrer l'espace en faveur des modes collectifs et actifs. Dans le périurbain, lorsque c'est possible, la priorité doit être donnée à l'aménagement de voies cyclables permettant d'accéder aux pôles intermodaux, ainsi qu'à la création de parc de stationnement sécurisé pour les vélos autour de ces pôles.

Nous inciterons les gestionnaires de domaines de voirie à renforcer leurs exigences en matière d'utilisation de matériaux bas carbone dans les travaux publics afin de stimuler l'offre de ce secteur qui connaît d'importantes innovations.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

L'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar en 2015 a généré un nouveau marché, dont une part significative de la clientèle a trouvé une offre plus adaptée à ses moyens. Cependant, le réseau de transport pâtit d'un nombre insuffisant de gares routières.

- **Envisagez-vous de donner une inflexion pour favoriser la mise en œuvre d'équipements plus adaptés, et mieux connectés aux autres modes de transport ?**

Réponse : Nous souhaitons mettre l'accent sur le ferroviaire, en modernisant les liaisons existantes, en développant l'offre existante et en abaissant de 30 % le tarif des billets de train.

2.1.2. Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

- **Ferez-vous du développement des services de mobilité utilisant des véhicules autonomes et du soutien de l'écosystème industriel français un axe de développement prioritaire du prochain mandat ? Si oui, avec quels objectifs ?**

Réponse :

Nous sommes réticents à l'autonomisation complète des véhicules destinés aux particuliers et inquiet des retombées écologiques potentiellement désastreuses qui pourraient en découler à travers l'accroissement du nombre de véhicules, des distances parcourues, des quantités d'énergie nécessaires à la production et à la circulation de ces véhicules...

En matière de transports collectifs, le développement de l'automatisation doit nécessairement s'accompagner d'une augmentation de la présence humaine pour améliorer l'accueil, l'information et la sécurité des usagers. Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures à l'automatisation représente un coût et une complexité technique majeure qui ne sauraient justifier l'abandon ou le retard des grands projets de développement des réseaux de transports qui doit rester la priorité pour inciter au report modal vers les modes collectifs et décarbonés.

2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son

potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

- **Êtes-vous prêt à initier un plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme, comprenant notamment la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS, le traitement des nœuds ferroviaires et un plan de régénération des voies, intégrant les défis d'une relance concomitante du fret ferroviaire, et avec quels moyens ?**

Réponse :

Oui, ces mesures sont comprises dans les 5 milliards d'euros supplémentaires par an que nous prévoyons d'investir dans le réseau ferroviaire.

En tant que transporteur, la SNCF se prépare à faire face à de nombreux concurrents, sur le marché conventionné des transports régionaux et des TET, comme sur le marché en *open access* de la grande vitesse. La question se pose désormais à moyen terme de la compensation des déséquilibres d'offre générés par les préférences économiques des opérateurs.

- **Comment envisagez-vous d'intégrer les questions d'équité territoriale à la stratégie de l'opérateur national ? À l'issue du processus en cours de candidature des régions pour la gestion des petites lignes ferroviaires, comment envisagez-vous l'avenir des petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions ?**
- **Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?**

Réponse :

Le ferroviaire doit redevenir le premier réflexe des usagers en matière de déplacement interurbains, c'est pourquoi il faut veiller au maintien et à la modernisation de l'ensemble du réseau existant, y compris des plus petites lignes actuelles, en rehaussant si nécessaire le soutien financier de l'État afin d'éviter que les régions ne se retrouvent seules à devoir financer l'entretien des petites lignes.

Nous sommes par ailleurs favorables à la relance des trains de nuit, qu'il s'agit d'accompagner par d'un plan de rénovation des trains de nuit pour améliorer la qualité du service fourni aux usagers.

2.3. Aérien

Le transport aérien fait face aujourd'hui à plusieurs défis de moyen terme dans la perspective de sa transition vers la décarbonation. Une partie importante de ces défis est portée par l'industrie, les avionneurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

- **Comment envisagez-vous d'intervenir dans ce secteur afin de favoriser sa décarbonation à moyen terme, et sa performance économique et sociale au service de l'équité territoriale ? Êtes-vous favorable à la limitation des liaisons aériennes intérieures, et dans quel cadre ?**

Réponse : nous sommes favorables à la suppression progressive des liaisons aériennes pour les trajets pouvant être réalisés en train en moins de 4 heures.



THINK TANK

Nous sommes par ailleurs également favorables aux aides publiques au secteur de l'aéronautique, conditionnées au maintien et développement des emplois en France et à l'utilisation pour la recherche sur des modèles plus sobres et l'utilisation de carburants alternatifs au kérosène. Enfin, nous souhaitons renégocier les accords « ciel ouvert » qui ont abouti à la dérégulation du transport aérien.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de la chaîne logistique autour d'une connaissance commune des dynamiques, au profit de stratégies partagées et collectives pour l'attractivité de la France, la performance économique, et l'efficacité énergétique. Elle aura notamment comme défi de parvenir à faciliter la réservation concertée du foncier indispensable à une logistique cohérente, aussi bien dans les ports, en zone urbaine que pour les sites intermodaux.

- **Comment comptez-vous développer la dynamique ouverte par les deux premiers Comités interministériels de la logistique (Cilog) qui concrétisent les objectifs de travail interministériel identifiés en 2016 par la Conférence nationale de la logistique, et donnent des perspectives à la mise en œuvre d'un dialogue structuré entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics engagé en 2020 avec la création de l'association France logistique ? La logistique vous paraît-elle une priorité assez importante pour que l'un de vos ministres porte ce mot dans sa délégation ?**

Réponse :

Ce travail doit être poursuivi et orienté vers l'objectif majeur du secteur de réduction massive des émissions de CO2. Nous associerons les acteurs du secteur à l'élaboration d'un schéma national de desserte de marchandise, doté d'une enveloppe de 5 milliards sur la durée du mandat.

Le principal objectif de ce schéma sera d'augmenter la part du fret ferroviaire à 30% et celle du fluvial à 10%. Le schéma identifiera les projets d'investissement à réaliser pour améliorer la fiabilité de ces modes bas-carbone.

Nous prévoyons par ailleurs de réduire la TVA à 5.5% pour les biens de consommation qui auront été majoritairement transportés par voies ferrées et fluviales.

3.2. Quelle politique portuaire ?

Le passage par les ports maritimes (qui peut représenter jusqu'à 50 % de l'activité de certains secteurs industriels) est essentiel pour la performance économique et la balance commerciale de la France. Le réseau qu'ils forment avec les ports intérieurs et les ports secs rail/route jusqu'aux lieux de production et de consommation offre à la fois des solutions logistiques économiques et conformes aux objectifs nationaux et européens de verdissement de l'économie. Le fonctionnement coordonné et cohérent de l'ensemble portuaire national (GPM, ports gérés par les collectivités, ports intérieurs) est nécessaire pour la performance de ces offres logistiques et pour donner la visibilité aux acteurs économiques pour leurs investissements industriels. Une stratégie nationale portuaire a été validée en 2020 en accompagnement de la stratégie globale de la logistique de l'État. Elle se prolonge dans une réflexion sur la structuration des hinterlands portuaires.

- **Quelle place souhaitez-vous donner à la politique portuaire pour renforcer l'économie française ? Quelles actions et coordinations, notamment en termes de stratégie foncière, envisagez-vous de mettre en œuvre avec les régions et collectivités pour améliorer la compétitivité des offres ferroviaires et fluviales et donner une meilleure visibilité aux acteurs économiques ?**

Réponse :

Nous souhaitons développer des ports maritimes et fluviaux au réseau ferroviaire en soutenant la création et la modernisation des voies ferroviaires de desserte de ces équipements.

3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?

Depuis 1974, le fret ferroviaire ne cesse de baisser, en valeur absolue comme en part de marché malgré les nombreux plans de relance initiés par les gouvernements.

- **Le développement du fret ferroviaire, objectif qui semble porté par un large consensus, nécessite un véritable effort budgétaire et financier. A quel niveau et selon quel calendrier envisagez-vous de le réaliser ?**

Réponse :

Premier secteur ferroviaire à être ouvert à la concurrence, les volumes transportés par fret ferroviaire n'ont cessé de baisser depuis. C'est pourquoi l'État augmentera ses investissements à hauteur de 5 milliards d'euros par an pour le réseau ferroviaire, dont une partie bénéficiera au fret ferroviaire, et un milliard par an pour le fret ferroviaire et fluvial.

- Nous entendons ainsi soutenir la régénération du réseau et développer les voies de contournement des grandes agglomérations.
- Nous prévoyons également de créer et moderniser de voies de desserte des ports fluviaux et maritimes afin d'améliorer l'intermodalité entre ces deux modes concurrents au transport routier.
- Par ailleurs, nous souhaitons soutenir l'aménagement et la modernisation des terminaux combinés situés dans les zones frontalières, dans l'objectif d'éviter les flux de transit routier européens sur le territoire national.
- Les flux plus modestes doivent également être capté par le ferroviaire : l'État apportera son soutien au développement de l'activité de type « wagons isolés » et contribuera financièrement aux projets de régénérations et de création des voies de dessertes ferroviaires des sites industriels et logistiques.
- L'industrie nationale sera mise à contribution et accompagnée pour répondre à la demande en matériels roulants, wagons et plateformes logistiques modernes et efficaces.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le transport routier (TRM) réalise l'essentiel du transport de marchandises ; il émet un quart des GES du secteur des transports. En France, 40 % du TRM (en t-km) est réalisé par des pavillons étrangers. Dans le même temps, le secteur vit une pénurie de chauffeurs qui renvoie à un problème structurel d'attractivité de ses métiers.

- **Comment envisagez-vous de soutenir le transport routier de marchandise, pour en accélérer la modernisation et la décarbonation (véhicules, infrastructures, énergies), et contribuer à la revalorisation de ses métiers ?**

Réponse :

La revalorisation des métiers du transport passe avant tout par une amélioration des conditions de travail. C'est d'autant plus nécessaire pour les métiers du transport routier de marchandises qui sont avant tout des emplois ouvriers. Comme pour l'ensemble, nous proposons de revaloriser le SMIC à 1 500€ net par mois, le passage à la semaine à 32h de travail ainsi que le retour à la retraite à 60 ans à taux plein et le maintien du dispositif de retraite anticipé pour les chauffeurs routiers.

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine semble d'abord un sujet local dont l'initiative est laissée aux collectivités territoriales. Pourtant, au-delà de la définition trop restrictive de « la logistique du dernier kilomètre », elle est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale, articulant stocks et flux au plus près des consommateurs.

- **Comment envisagez-vous l'intervention de l'État pour le développement d'une logistique urbaine durable ?**

Réponse :

La création d'espace de logistique urbaine, ayant recours à des véhicules bas carbone et cyclo-logistique, doit se concevoir dans un cadre de proximité et de dialogue avec les acteurs des villes et notamment les riverains de ces sites. C'est pourquoi cette politique doit avant tout être menée par les collectivités locales qui peuvent prévoir l'implantation de ces fonctions dans leur plan local d'urbanisme et mener les discussions nécessaires à la réussite de l'implantation de ces espaces.

L'Etat doit en revanche jouer un rôle majeur de régulation de l'activité des plateformes de livraison à domicile, notamment dans le secteur de la restauration, qui connaît une expansion très importante dans les plus grandes villes. L'Etat doit notamment intervenir pour protéger les travailleurs de ce secteur et lutter contre le retour du travail à la tâche synonyme de précarité et d'appauvrissement. Une loi accordera un statut aux travailleuses et travailleurs « ubéris.es », avec toutes les garanties inscrites dans le droit du travail et le droit de la Sécurité sociale. Cette loi établira également les conditions d'exercice de la responsabilité sociale des plateformes numériques et des donneurs d'ordre. Il sera mis fin à l'opacité des algorithmes des plateformes, qui soumettent les travailleuses et travailleurs à une dépendance économique et sociale aux conséquences néfastes sur leur santé psychologique et physique. L'émergence de modèles alternatifs, notamment sous forme de coopératives, sera également encouragée.

3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?

Le réseau fluvial français contribue au transport de marchandises, à la gestion hydraulique des fleuves et des bassins et au développement de l'offre touristique des territoires. La loi d'orientation des mobilités a permis de doubler sur une période de dix ans les investissements pour renforcer sa fiabilité. Il bénéficie pour la réalisation de Seine-Escaut de financements européens, nationaux et régionaux importants. En 2030, il offrira 1 100 km de canaux à grand gabarit, soit le plus grand réseau de ce type en Europe autour d'un réseau de plates-formes multimodales qui élargiront l'hinterland des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

- **Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?**
- **La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?**

Réponse :

L'objectif sera d'atteindre les 10% de marchandises transportées par voie fluviale et une enveloppe d'un milliard par an sera consacrée au développement des infrastructures dédiées aux frets fluvial et ferroviaire.

Nous prévoyons par ailleurs de réduire la TVA à 5.5% pour les biens de consommation qui auront été majoritairement transporté par voies ferrées et fluviales.

4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

La mobilité des personnes est aujourd’hui organisée dans le cadre de la décentralisation des compétences, confiées aux régions, départements et collectivités du bloc communal, qui gèrent l’essentiel du réseau routier, et les déplacements du quotidien (liaisons interurbaines routières et ferroviaires, transports publics urbains, réseaux d’infrastructures en site propre). Les collectivités peuvent participer ou décider aussi en matière d’aéroports et de ports maritimes et intérieurs.

Les régions jouent un rôle de plus en plus structurant dans l’organisation du système global de transport. Elles ont la charge de la rédaction et actualisation des SRADDET, documents opposables qui transposent les orientations nationales en matière d’objectifs de décarbonation, préfigurent les grandes lignes de la planification territoriale régionale, et définissent en cohérence schéma de développement économique et schéma de développement des transports notamment. Le gouvernement et l’État sont responsables d’une vision nationale du système de transports, au service de la meilleure articulation des différentes offres pour l’usager, qu’il soit une personne ou un acteur économique.

- **La coordination entre l’État et les régions est-elle satisfaisante, et si non, que proposez-vous pour intégrer ces relations nécessaires à la meilleure coordination des systèmes de transport (voyageurs ou fret) dans un cadre plus régulier, fréquent, structuré, voire institutionnalisé ?**

Réponse :

Le maintien d’un pilotage national fort par l’État est nécessaire pour garantir la cohérence des choix économiques et sociaux qui concourent à la réussite des politiques environnementales et éviter creusement des inégalités territoriales.

Il est également déterminant d’inscrire ce partenariat à travers les Contrats de Plan État-Région afin de déterminer collectivement les investissements structurant à réaliser. L’élaboration des CPER doit par ailleurs gagner en transparence afin que les engagements financiers déterminants qui y figurent fassent l’objet de grands débats publics.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Les collectivités du bloc communal exercent également un rôle de régulation des offres de transport à travers des conventions diverses avec les acteurs des micromobilités, les opérateurs de covoiturage ou de voiture en libre-service. Cependant, si les intercommunalités et régions portent la responsabilité d’AOM, la loi permet aux communes de conserver une partie importante de la voirie, et la gestion de la police de la voirie, le stationnement notamment. Le mode de scrutin conjoint des élections communales et intercommunales génère un hiatus entre les modalités de présentation des orientations politiques en matière de transport aux électeurs, et celles de sa transformation en politique publique. En effet, l’essentiel des programmes de mobilité est porté par les candidats de la ville centre, alors que l’assemblée délibérante et l’exécutif qui définissent, financent et mettent en œuvre les politiques de transport (lèvent le versement mobilité, définissent la tarification), ne sont pas directement porteurs d’un mandat sur les questions de transport. Dans son rapport de juillet 2021, la mission conduite par Philippe Duron propose de transférer la voirie et le stationnement aux intercommunalités afin de leur donner tous les leviers de leur politique et de renforcer le modèle économique des systèmes de mobilité.

- **Cette situation qui ne favorise ni la lisibilité ni la cohérence du processus politique de définition des politiques de mobilité du bloc local vous paraît-elle satisfaisante, et si non comment envisagez-vous**

d'améliorer les conditions de son efficacité, en donnant suite par exemple aux propositions de transfert de la voirie et du stationnement du rapport Duron ?

Réponse :

Des assises de la démocratie territoriale seront réunies pour aller vers une nouvelle architecture territoriale, tout en assurant l'unicité des règles et lois qui régissent la République et les services publics.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre, elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?**

Réponse :

Nous considérons que la privatisation du secteur des transports est un frein à la prise en compte de l'intérêt général et de l'urgence environnementale et sociale à laquelle nous devons faire face. Nous rejetons d'autant plus ces logiques de concurrence dont le principal effet unanimement reconnu est la dégradation des conditions de travail et de rémunération des salariés concernés. C'est pourquoi nous sommes favorables, dans le cadre du droit national et européen actuel, à la gestion des services des transports en régie publique.

Nous préconisons à plus long terme la création d'un grand pôle public des transports qui s'appuierait sur les grandes entreprises publiques et parapubliques du secteur (SNCF, RATP et Transdev) dont le rôle serait élargi afin notamment d'accompagner l'Etat, les régions et les collectivités en matière de transport des personnes et des marchandises.