



**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 :

Marine Le Pen

Parti/Mouvement :

Le Rassemblement national

Réponse reçue le :

21 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de **Marine Le Pen**

Table des matières

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	8
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	14
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 : Dans le cadre de son rôle de Stratège, l'Etat devra tout d'abord établir ou achever les diagnostics afin d'être en mesure de définir pour chaque mode de transport les actions les plus efficaces à mener en matière de décarbonation. Cette étape devra ensuite être suivie d'une feuille de route fixant les objectifs prioritaires par mode de transport en précisant les différents niveaux de gouvernances (Etat, collectivités territoriales, ...), les nécessaires partenariats à établir avec les acteurs industriels et les fournisseurs d'énergie, ainsi que les leviers à actionner pour dynamiser ce processus de décarbonation (réorganisation des outils fiscaux, redéploiement des aides publiques,...)

Il faut utiliser tout l'éventail des technologies, hybrides, biocarburants, batteries et hydrogène.

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 : En complément de la réponse précédente, il me paraît fondamental de préciser que l'Etat devra en tout premier lieu repenser ses politiques d'aménagement du territoire afin de concilier notre volonté de réindustrialiser le pays tout en nous inscrivant dans les objectifs de décarbonation.

Afin d'y parvenir, nous déterminerons les sites industriels où il nous sera possible de favoriser un minimum de concentration afin d'autoriser une massification des flux de manière à favoriser le transport ferroviaire et le fluvial.

Dans les zones où cette concentration n'est pas possible ou même pas souhaitable, nous structurerons le mode routier tout en cherchant à mettre en valeur les interfaces entre les différents modes.

Nous chercherons également à décliner ces principes dans le domaine des transports de voyageurs.

Concernant le développement des véhicules neutres en carbone, nous inscrivons notre action en prenant en compte les contraintes liées au redéploiement des outils de production et de distribution des énergies utilisés en substitution des énergies fossiles. Prenons l'exemple de l'industrie automobile qui met beaucoup moins de temps à se réorienter vers la motorisation électrique qu'il n'en faut aux gestionnaires des réseaux d'électricité pour réadapter les lignes de transport et de distribution. La voiture électrique peut paraître propre, mais en l'état actuel, elle ne l'est pas à cause de la question des batteries, qui demande l'extraction de métaux dans des quantités non-durables. Je pense que la filière hydrogène, dont j'ai été la première femme politique française à soutenir cette filière dès les années 2000, est plus pertinente à terme que les batteries électriques au lithium, qui mettent la France dans une nouvelle dépendance en matières premières si nous n'investissons pas dans des technologies alternatives grâce à des percées scientifiques. De plus, les véhicules hybrides ont une place dans un avenir décarboné. Ils permettent de réduire les émissions et la consommation de carburant en minimisant les problèmes liés à la batterie. Nous devons aussi miser sur les biocarburants en développant la chimie verte. Quant aux collectivités territoriales, il leur faudra du temps et de l'argent pour assurer la mise en œuvre d'un nombre suffisant de bornes de recharge. N'oublions pas les particuliers qui vont avoir du mal à suivre l'augmentation du coût de l'énergie électrique qui va inévitablement découler de l'augmentation de la demande, sans compter les impacts des événements internationaux que nous subissons actuellement. Il faut donc retrouver notre souveraineté énergétique grâce à un grand programme de centrales nucléaires capables de nous assurer la sortie des énergies fossiles.

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 : En matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures, il nous faudra d'abord consentir à un effort de rattrapage sur l'entretien des infrastructures routières existantes. Parallèlement à la reprise par l'Etat du réseau autoroutier concédé, nous souhaitons augmenter le nombre d'échangeur autoroutier afin d'assurer une meilleure irrigation des territoires traversés et d'éviter de polariser les activités économiques autour d'un nombre d'échangeur actuellement trop restreint. Cette mesure permettrait en outre une plus grande utilisation du réseau autoroutier et donc de compenser la baisse des péages par l'augmentation du nombre d'utilisateur.

Pour le rail, nous accélérerons la remise à niveau des infrastructures existantes non pas uniquement pour assurer le simple maintien des performances actuelles, mais aussi pour tirer parti des avancées technologiques aujourd'hui permises par la technique ferroviaire (voie, signalisation, commande centralisée, ...) préalable indispensable à la restauration de la compétitivité du mode ferroviaire.

Pour la voie d'eau, il ne faut pas se contenter du projet Seine-Nord pour lequel de nombreuses questions restent encore sans réponses tant que nous n'aurons pas assuré l'aménagement industriel des territoires traversés dans les Hauts de France. Il faut également lancer une véritable réflexion sur le devenir du réseau Freycinet.

Dans le cadre de la conversion énergétique et sachant que le report modal se fait plus facilement dans sens rail-route que dans le sens route-rail, il faut prioritairement engager les projets ferroviaires les plus urgents en liaison avec la nécessité d'améliorer la desserte de nos ports. Pour l'ensemble de nos infrastructures nous avons pris l'habitude de nous focaliser sur les liaisons Nord-Sud, mais l'évolution de la réalité géopolitique doit nous conduire à accélérer le développement des corridors Est-Ouest.

Priorité doit néanmoins toujours être donnée à l'amélioration des réseaux existants, bien plus urgent moins cher à mettre à niveau.

Parmi les projets en cours de préparation qui nous paraissent prioritaires, figure le barreau Picardie-Roissy permettant à peu de frais de connecter le nord du bassin parisien à la plateforme de Roissy et à l'ensemble du réseau LGV. Le projet avance enfin mais il faut veiller à l'accélérer.

En revanche, nous sommes plus que réservé quant au projet Lyon – Turin compte-tenu des montants à engager et des alternatives possibles à moindre coût.

Concernant les solutions financières pour réaliser les grands projets, nous déploierons un fond souverain qui permettra d'orienter l'épargne des français qui le souhaitent vers le financement des infrastructures de long terme.

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 opportun 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 opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

Réponse : Nous ne sommes pas opposés à l'application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, mais il faut se tourner vers les vrais responsables, à savoir les multinationales et non les consommateurs qui ne font qu'utiliser les technologies à leur disposition.

Plus de 50% des émissions de GES sont liées aux importations et au mondialisme, non pas aux citoyens français qui sont innocents des choix qui leur ont été imposés.

Je ne suis pas favorable aux politiques de sanction. Ce que je propose c'est de l'écologie de proximité pour que tous les Français puissent se nourrir de produits locaux et sains, les normes sanitaires et environnementales françaises étant plus strictes.

Les dispositifs des ZFE et de péage urbain sont une honte et une injustice sociale indigne de la France. J'y mettrai fin dès mon arrivée au pouvoir. Jusqu'à quand allons-nous chasser et culpabiliser les classes populaires ? Je préfère accompagner les Français vers une transition écologique en leur offrant des solutions technologiques abordables dans la durée.

Fixer une part si importante du budget sur la TICPE a été une lâcheté cynique et injuste. Il faut donc d'urgence repenser notre fiscalité mais surtout réduire les dépenses et réindustrialiser la France pour disposer des ressources nécessaires, politique bien plus saine que la multiplication des taxes.

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 n'écartons pas par principe le recours à des modes de financement privés des infrastructures sous réserve d'être compatible avec les objectifs que nous aurons fixés dans le cadre de la promotion d'un Etat stratège et surtout, que ce financement ne coûte pas plus cher aux contribuables consommateurs.

Nous mettrons aussi, et surtout, en place un fond souverain déjà évoqué.

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 : La privatisation a été une opération perdante pour le pouvoir d'achat des Français, les intérêts de l'Etat et l'aménagement du territoire

En 2019, hausse moyenne de 1.8% ; en 2020, +0.85%. Dès 2009, la Cour des Comptes estime que le prix de cession a été sous-estimé de 10 milliards d'euros.

Entre 2007 et 2017, les concessionnaires se sont attribué 27 milliards de dividendes (30 milliards estimés jusqu'en 2020)

En 2014, l'Autorité de la Concurrence a établi que le taux de rentabilité moyen était de 20 à 24% selon les sociétés.

En 2019, la Cour des Comptes a critiqué la renégociation secrète des contrats par Ségolène Royal, estimant que le prolongement des concessions rapporterait 15 milliards d'euros de recettes supplémentaires pour seulement 3,2 milliards d'euros de travaux.

La renationalisation permettra à la fois de rendre aux Français un bien qu'ils ont financé mais aussi à améliorer leur pouvoir d'achat.

Attendre la fin des concessions privatisées, au-delà de 2032, revient au statu quo.

Le rachat par l'Etat de ces sociétés aura un coût final d'environ 5 milliards d'euros, une estimation on ne peut plus raisonnable :

- Les flux de trésorerie constatés des SCA permettent d'estimer leur valorisation entre 40 et 50 milliards d'euros.

- L'endettement des SCA est d'environ 35 milliards d'euros.

- Aussi, le rachat par l'Etat entraînerait le versement de 0 à 10 milliards d'euros selon les hypothèses retenues.

Compte tenu de la rentabilité importante des SCA, le rachat par l'Etat garantira un dividende moyen de 3 €Mds par an, que l'on peut utiliser comme suit selon les arbitrages.

- A minima geler/stabiliser les tarifs autoroutiers, mais aussi capacité à baisser de 10 à 15% les tarifs des péages, ce qui baisserait le dividende de 1.5 milliard d'euros.

- Avec cette hypothèse, il resterait encore 1.5 milliard d'euros pour abonder le budget de l'Etat.

- Avec cette ressource, il serait possible d'investir dans l'aménagement du territoire, en particulier des sorties secondaires d'autoroute pour irriguer le territoire.

La reprise en main des autoroutes et des péages permettra la mise en place d'une taxation pour les camions étrangers via leur immatriculation.

Cette nationalisation n'aura aucun impact sur les salariés des entreprises concernées car les SCA continueront à employer les mêmes salariés et les entreprises de BTP qui exploitent aujourd'hui les SCA pourront être candidates pour réaliser des grands travaux (infrastructures, prisons, relocalisation industrielle) et développer leur cœur d'activité.

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 : Il s'agit bien sûr d'un bien de première nécessité.

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 : Afin de pouvoir soutenir les AOM, il nous faudra préalablement redonner de l'autonomie fiscale aux collectivités territoriales compétentes en matière de transport. Nous le ferons dans le cadre de la réforme globale de la fiscalité en veillant à garantir à ces collectivités un minimum de recette dynamique. Les nouveaux besoins et pratiques de déplacement seront intégrés en favorisant la mise en œuvre d'interfaces intermodales de qualité, en les favorisant dans le cadre de l'établissement ou la révision des documents d'urbanisme et en encourageant la mise en place de tarifications communes.

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 : Le marché du carbone est un échec patent, dont les dérives ont été déplorables.

Nous ne croyons pas à la contrainte mais à l'innovation, au progrès technique et un État stratège.

Nous pensons que l'Europe doit être une alliance d'Etats qui coopère sur des projets concrets, dont les modes de transport, pas une bureaucratie avec des directives technocratiques qui n'ont jamais rien réussi en 30 ans.

Avant de taxer son marché intérieur sans rien proposer comme stratégie industrielle alternative, l'Europe devrait mettre en place une vraie taxe carbone aux frontières pour bloquer la concurrence déloyale et la délocalisation de la pollution européenne au delà de ses frontières.

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 : Notre stratégie industrielle sera d'abord définie au niveau national, ce qui n'empêchera nullement de coordonner cette stratégie au niveau européen, y compris avec des pays ne faisant pas partie de l'Union européenne (la Suisse par exemple...) et de la décliner contractuellement au travers des collectivités territoriales.

Dans le cadre de notre stratégie de développement économique incluant la décarbonation des transports, nous nous concentrerons sur les actions que les entreprises attendent légitimement de la part d'un véritable Etat stratège. Parmi celles-ci figurent en toute première place la définition et la mise en œuvre d'une authentique politique d'aménagement du territoire qui devra rapidement aboutir à l'établissement d'une politique de transport correspondant aux réels besoins des citoyens et des entreprises. J'inscris au cœur de mon projet présidentiel la relocalisation. Dans un premier temps, je romprai avec le libre-échange, je soulagerai la fiscalité des PME-TPE en supprimant la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et certains impôts de production, des primes d'aménagement du territoire pour inciter les entreprises à choisir des zones périurbaines avec des traditions industrielles fortes. Concernant la politique de filières, le concept en lui-même reste à définir dans la mesure où il n'est pas perçu de la même manière par tous les acteurs, notamment par nos voisins allemands.

Dans le cadre où nous le concevons, nous tirons les leçons d'un certain nombre de réussites incontestables telles que Airbus ou le TGV, et c'est précisément la raison pour laquelle nous nous opposons notamment à la segmentation excessive du système ferroviaire menée conjointement avec une politique d'ouverture à la concurrence non-maîtrisée qui ne favorise pas la défense d'une filière dans laquelle nous étions en position de force.

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 : La réponse à cette question est déjà largement apportée dans le cadre des questions précédentes dans la mesure où la recherche est intégrée à la dimension stratégique du rôle de l'Etat, surtout lorsque l'on considère que c'est l'ensemble du secteur de la recherche qui est en perte de vitesse en France. Je soutiendrai l'innovation, la France doit atteindre enfin en 2027 les 3% de PIB consacrés à la R&D, et avoir un objectif de 4% d'ici 2030. Cette problématique est à relier à l'ensemble de nos outils de formation qui doivent être entièrement reconsidérés.

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 : L'accompagnement par l'État du secteur des transports doit d'abord consister à synthétiser les besoins, à les hiérarchiser par rapport aux objectifs d'aménagement du territoire, à déterminer les partenaires avec lesquels il faut les satisfaire (collectivités territoriales, entreprises, opérateurs de mobilité, etc.) et à valider la viabilité économique des projets avant de les lancer.

Comme dans bien d'autres domaines, l'un des moyens pour aider le secteur des transports consiste à élaguer la jungle des textes règlementaires et normatifs que l'Europe s'est plus complexifier encore d'avantage.

La modification des règles de transmission des entreprises que nous comptons faire adopter devrait également bénéficier au secteur des transports.

Les métiers du transport, et notamment routier, devront être réintroduit dans les circuits de formations initiés par l'Education nationale. J'encouragerai les jeunes à entrer dans la vie active en choisissant l'industrie en valorisant ces métiers, en donnant une prime de 200 à 300€ aux apprentis, alternants et leurs employeurs.

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 : La décarbonation, comme toutes les transitions majeures, doit être menée en suivant une stratégie permettant de coordonner les évolutions de manière et éviter les effets pervers qui pourraient entraver cet objectif.

Les capacités d'innovation des constructeurs automobiles doivent être encouragées, mais la priorité de l'action publique doit essentiellement porter sur les équipements en stations de carburants décarbonés et surtout sur l'adaptation du niveau de production de l'énergie électrique et sur les infrastructures de transport RTE ainsi que sur les réseaux de distribution que cette transition impactera fortement. Il ne faudrait pas que la forte augmentation de la demande d'électricité aboutisse à un renchérissement excessif des coûts de cette énergie, sinon la décarbonation risque de tourner court.

Nous sommes convaincus qu'il faille explorer toutes les pistes en matière d'énergie alternative. Tout miser sur la motorisation électrique serait une grave erreur stratégique.

La mise en valeur de l'ensemble des emprises routières par rapport aux nouvelles orientations sera largement tributaire de la manière avec laquelle les collectivités locales pourront répondre aux objectifs contradictoires fixés par l'Etat. En effet, au travers de l'instruction des documents d'urbanisme, l'Etat contraint les collectivités locales à densifier les espaces déjà urbanisés afin d'éviter l'étalement urbain. Cet objectif est parfaitement compréhensible mais cette densification peut très vite engendrer des problématiques de flux et de stationnement pouvant eux-mêmes rendre très complexe la mise en œuvre de liaisons douces, de parking et d'espace d'intermodalité.

Nous demanderons donc aux services de l'Etat de faire preuve d'un minimum de pragmatisme afin de concilier la maîtrise de l'occupation des sols avec la nécessaire gestion des besoins de déplacement devant intégrer les transitions écologiques et énergétiques ainsi que les interfaces entre les différents modes de transport.

Cette mise en valeur des emprises routières passe également par l'optimisation intermodale dans les plus grandes agglomérations, notamment par le développement des réseaux de tramways qui sont le plus souvent associés à de véritables opérations de requalifications urbaines permettant également l'émergence de liaisons douces.

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 : Dans ce domaine également, on constate que les promoteurs de l'ouverture du marché des liaisons interurbaines par autocar ont oublié que le préalable était d'établir une stratégie se rapportant aux infrastructures et notamment aux interfaces avec les autres modes de transport.

L'inter modalité ne se décrète pas, elle se construit.

Pour cela, il sera nécessaire d'encourager et de faciliter le réaménagement des quartiers de gare incluant une démarche multimodale et l'un des leviers favorisant la coopération entre les différentes AOM devra la encore passer par la mise en œuvre de tarifications communes.

Dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres en matière de transport, on pourrait s'inspirer de l'exemple de la Confédération helvétique.

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 : En matière d'innovation, rien ne doit être négligé, mais l'efficacité commande de définir des priorités. Nous pensons que le développement des systèmes d'aide à la conduite en est une. Par contre, nous sommes pour l'instant assez réservés quant à la technologie du véhicule totalement autonome, non seulement pour des raisons techniques et notamment celles touchant aux infrastructures, mais aussi par rapport à la relation psychologique entre les passagers et un véhicule dont le mouvement ne serait plus suffisamment maîtrisé.

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 : Les réponses précédentes laissent transparaître qu'il s'agira pour nous d'une absolue nécessité dont dépend la survie même du mode ferroviaire.

Il faudra en effet accélérer le plan de régénération des voies non pas pour simplement maintenir les performances actuelles, mais dans le but de tirer le meilleur parti de la technique ferroviaire et de restaurer la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport. L'augmentation des vitesses commerciales devra être systématiquement recherchée à chaque fois que les profils de lignes le permettront, y compris sur les lignes classées UIC 7 à 9.

L'un des préalables à l'ouverture à la concurrence devra d'ailleurs être de redéfinir les critères de classement des lignes qui ne doivent plus uniquement reposer sur la nomenclature UIC établi pour fixer les référentiels de maintenance.

L'amélioration des performances du système ferroviaire passe effectivement par la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS en vue d'une meilleure interopérabilité avec nos voisins européens. Il faut achever de moderniser la signalisation afin d'évincer les sections encore exploitées sous le régime du block manuel ou même du cantonnement téléphonique. Les lignes à voie unique devront comporter un nombre suffisant de voies d'évitement afin de permettre une plus grande souplesse d'exploitation.

Le traitement des nœuds ferroviaires devra être rapidement achevé afin d'améliorer la fluidité et la fiabilité de l'ensemble du réseau.

Il faut cesser de fermer les « petites » lignes y compris en milieu rural uniquement parce que l'opérateur historique (lui-même lâché par l'Etat qui avait la charge de l'infrastructure) ne veut plus assurer la maintenance. Une fermeture de ligne ne peut être que l'aboutissement d'une réflexion d'aménagement du territoire à laquelle les élus et les acteurs économiques doivent être associés.

Même s'il est indéniable que certaines lignes n'étaient pas viables, on ne peut que constater que toutes les fermetures opérées depuis le milieu du 20^{ème} siècle ont abouti à la disparition de l'effet réseau indispensable au système ferroviaire qui se retrouve aujourd'hui contracté au point de ne plus disposer d'itinéraires alternatifs suffisant pour permettre une exploitation rationnelle. Cela est vrai pour le trafic voyageur, mais pour le fret, c'est encore pire.

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 : La encore, l'équité territoriale devra être définie dans le cadre de notre politique d'aménagement du territoire et imposée à la stratégie de l'opérateur national ainsi qu'à l'ensemble des opérateurs présents ou entrant par le biais de cahiers des charges précis que les régions pourront compléter et amender dans le respect des objectifs nationaux.

Concernant les petites lignes dont la gestion n'aura pas été demandée par les régions, l'Etat proposera à ces dernières une négociation dans le cadre des contrats de plan et déterminera au cas par cas la solution à adopter en fonction des résultats de la négociation.

Nous soutenons la relance des trains de nuits, mais compte-tenu qu'il s'agit d'un marché de niche, cette relance ne pourra être effective qu'à la condition de fournir des prestations qualitativement réévaluées par rapport à l'offre traditionnellement proposée par la SNCF. Il faut fournir un niveau de service au moins équivalent à celui offert par les ÖBB (Chemins de fer autrichiens) dont le réseau de trains de nuits ne cesse de s'étendre, avec notamment la création d'une liaison trihebdomadaire entre Paris-Est et Vienne.

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 : La décarbonation du secteur aérien est avant tout tributaire de l'effort de recherche fourni par la filière correspondante avec les aides des pouvoirs publics qui pourraient également utiliser le levier de la fiscalité. Je suivrai une stratégie similaire à celle de l'industrie automobile : biocarburants, hydrogène, et dans une certaine mesure l'électrification.

Oui, nous sommes favorables à la limitation des liaisons aériennes intérieures à la condition que les solutions alternatives, notamment les liaisons TGV, soient fiables et réellement compétitives.

De plus, elle ne peut réellement être mise en œuvre que sur les relations ou l'interface entre l'aérien et la grande vitesse ferroviaire est correctement assurée.

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 : Le principal problème de l'organisation de la logistique est aujourd'hui de s'articuler essentiellement autour du mode routier ce qui de notre point de vue pénalise considérablement le report modal vers le ferroviaire et le fluvial.

Les collectivités locales ont souvent beaucoup de mal à appréhender les problématiques touchant à la logistique et ont de grandes difficultés à anticiper les besoins au moment de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme. Dans ce domaine, les régions, pourtant chef de file en matière d'aménagement du territoire, ont bien du mal à établir un cadre cohérent en mesure d'organiser la logistique tout en tenant compte des spécificités du territoire.

Dans le cadre du processus de réindustrialisation de notre pays, Il appartiendra à l'Etat de redéfinir les principes d'une réorganisation logistique qui soit de nature à intégrer notre volonté de relocaliser les outils de production et de favoriser les circuits courts

La logistique est une composante incontournable d'une politique d'aménagement du territoire digne de ce nom et sera forcément incluse dans la réflexion portée par un ministre de l'Aménagement du territoire, des transports et du logement.

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 : Nos ports bénéficient globalement de bonnes infrastructures mais connaissent de grandes difficultés à assurer leurs débouchés. Il faut donc prioriser les mesures se rapportant à la connexion des

infrastructures portuaires à l'ensemble de notre système de transport, et particulièrement sur les infrastructures ferroviaires et fluviales.

Il sera nécessaire de tendre vers une simplification des référentiels d'exploitation, notamment pour le ferroviaire, afin de fluidifier significativement le transit portuaire.

Le développement des outils numériques devrait également participer à cette fluidification tout en optimisant les coûts.

Plus généralement, la prise en compte des hinterlands portuaires devra être prioritairement intégrée dans le schéma national d'aménagement du territoire que nous souhaitons initier.

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 : Le développement du fret ferroviaire passe en tout premier lieu par l'affirmation d'une réelle volonté politique qui consiste à prioriser ce mode de transport dans le cadre d'une démarche qui pourrait s'inspirer de celle mise en œuvre par la Confédération helvétique.

Notre politique de réindustrialisation intégrera d'entrée cette volonté en cherchant à massifier au maximum les flux, préalable indispensable pour rendre pertinent le mode ferroviaire. Je serai la présidente de projets et rénovations ferroviaires, car je crois, au plus profond de moi, en ce transport. J'engagerai des opérations de renouvellement et des investissements.

Il faudra parallèlement consentir les efforts indispensables pour remettre ou aider à remettre à niveau les infrastructures utilisées par le fret ferroviaire, notamment les contournements des grandes agglomérations, les itinéraires dédiés ou alternatifs, ainsi que les lignes capillaires (VUTR, ITE, EP ...)

Le ferroutage devra être d'avantage promu en liaison avec les opérateurs routiers et les pays qui se sont déjà engagés dans cette démarche (Suisse, Autriche, ...)

Il faudra persévérer à favoriser le développement des opérateurs fret de proximité et inciter à mieux prendre en compte les contraintes ferroviaires lors de la création des plateformes multimodales.

Le manque de compétitivité de l'opérateur historique, les barrières à l'entrée des nouveaux entrants, les lourdeurs se rapportant à l'attribution des sillons incompatibles avec les demandes des chargeurs et non concurrentiel face à la réactivité du transport routier sont autant de frein à la compétitivité du mode ferroviaire.

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 : En tout premier lieu nous agissons prioritairement en faveur des transporteurs français, y compris par rapport aux transporteurs des autres pays de l'Union européenne. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas soutenu l'éco taxe telle qu'elle avait été préconisée. Nous préférons taxer les transporteurs non immatriculés en France qui ne participent pas suffisamment aux coûts des infrastructures qu'ils utilisent sur notre territoire et qui exercent bien souvent une concurrence déloyale par rapport à nos transporteurs nationaux. Nous renforcerons la lutte contre la concurrence déloyale, la fraude sociale et le travail illégal dans le secteur du transport routier.

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 : Une partie de la réponse a déjà été fournie dans la réponse à la question 3.1. En complément, il faut préciser qu'en matière de logistique urbaine, les services de l'Etat pèchent au moins autant que les exécutifs régionaux quant à la définition d'une véritable stratégie logistique. Ce manque de vision laisse le bloc communal (intercommunalités comprises) bien démuni face aux enjeux logistiques, ce qui apparaît clairement lors des débats se déroulant dans le cadre des PADD fixant les orientations des plans locaux d'urbanisme. Les nouvelles orientations de l'Etat en matière d'occupation des sols rendent de plus en plus complexes la mise en œuvre des politiques de maîtrise foncière au sein de ce même bloc communal.

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 : Nous sommes favorable au report modal de la route vers le fluvial sachant que dans un contexte de flux tendu, le fluvial n'est peut-être pas le plus rapide, mais certainement le plus fiable en terme de ponctualité ce qui est un incontestable atout.

Tripler la part du fret fluvial ; pourquoi pas, mais là aussi un certain nombre de préalables doivent être satisfaits ; il s'agit notamment :

- Une infrastructure remise à niveau, en y incluant le réseau Freycinet
- Des interfaces (plateformes multimodales) particulièrement soignées aussi bien avec le ferroviaire qu'avec le mode routier sans oublier les ports qui peuvent fournir d'importants débouchés au fret fluvial.
- Une organisation logistique conçue dès la conception des plateformes ont fonction des flux qui devront être maîtrisés.

Il paraît utile de préciser que la conception des plateformes multimodales devra dans tous les cas prendre en compte l'impérative nécessité d'éviter les phénomènes de polarisation excessive qu'elles peuvent parfois engendrer au détriment des activités économiques implantées dans un périmètre plus large.

La maîtrise foncière autour des infrastructures fluviales doit aussi être anticipée afin de garantir l'adaptabilité de la voie d'eau à l'évolution des entreprises et aux contraintes logistiques. Les SCOT et les documents d'urbanisme doivent intégrer cette nécessité.

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'utilisateur, 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 : Les relations entre l'Etat et les régions sont très ambiguës et ne relèvent pas d'un simple problème de coordination. L'Etat a bien souvent confondu transfert de compétences et transfert de charges. Faute d'être capable de mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement du territoire national, l'Etat a abandonné cette prérogative aux régions qui ont souvent fait l'impasse sur la coordination inter régionale et les fusions de 2016 n'ont rien arrangé puisque les nouveaux périmètres n'ont, dans la majorité des cas, aucunement pris en compte les réalités historiques, culturelles et économiques des territoires. Quant à l'architecture des réseaux de transport, l'inadéquation était encore plus flagrante. On constate d'ailleurs que la plupart des lignes ferroviaires qui ont été récemment fermées correspondent à des liaisons inter-régionales dont plus personne ne voulait assumer la charge. Aujourd'hui, l'Etat se doit de définir clairement et précisément les infrastructures de transport relevant de l'intérêt national (et européen) et celles relevant des différentes collectivités territoriales. Ce préalable indispensable que nous assumerons devra bien évidemment être suivi du transfert des moyens correspondants. Ensuite il sera possible de concevoir de véritables contrats de plan portant aussi bien sur les compétences de l'Etat que sur celles des autres (trop nombreuses) collectivités territoriales. Nous déplorons en effet le fait qu'aujourd'hui les contrats de plan Etat-régions ne consistent uniquement qu'à ne contractualiser que sur des compétences de l'Etat.

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 : Cette situation, qui n'est pas satisfaisante, est née de la précipitation du législateur à imposer de manière dogmatique des transferts systématiques de compétence des communes vers les intercommunalités sans tenir compte de l'imbrication des compétences et sans intégrer les particularités territoriales qui justifient que l'on puisse appliquer des solutions différentes en fonction des caractéristiques et des objectifs spécifiques à chaque territoire. Ce processus est allé à l'encontre même du principe de décentralisation. Plutôt que d'imposer des transferts systématiques de compétence, il aurait été bien plus pertinent de laisser la possibilité d'élaborer des mutualisations s'inscrivant dans l'esprit de ce qu'on a désigné comme étant des *Etablissements publics de COOPERATION Intercommunale*. Beaucoup de transfert ont abouti à complexifier considérablement l'instruction des dossiers, à multiplier les réunions, à éloigner les maires de leurs administrés qui ne cessent de demander plus de proximité et finalement à démobiliser de nombreux exécutifs municipaux. En s'apercevant seulement maintenant de l'imbrication de certaines compétences, certains voudraient aller encore plus loin dans les transferts vers les structures intercommunales dont les périmètres sont souvent loin d'être pertinent en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

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 : Même si l'ART s'inscrit sans état d'âme dans le dogme libéral européen à la sauce Macron, il est incontestable qu'elle remplit efficacement ses fonctions dans le cadre qui lui a été fixé. Il nous appartiendra dans le cadre de la nouvelle gouvernance que nous souhaitons mettre en œuvre de fixer par voie législative les objectifs qui nous paraissent utiles de redéfinir en appui de notre politique d'aménagement du territoire intégrant elle-même nos objectifs de réindustrialisation de notre pays. L'ART devra notamment intégrer le fait que nous considérons que l'ouverture à la concurrence peut être un moyen et non une fin en soit, que le système ferroviaire doit rester un système intégré avec un opérateur pivot garant de la viabilité du système, que l'articulation entre les modes de transport ne sera pas laissé uniquement sous l'emprise des loi du marché mais aussi dictée par des considérations d'intérêt national, que les dysfonctionnements ou défaillances de certains opérateurs de transport peuvent nécessiter l'intervention de la puissance publique, même sans l'accord de l'Union européenne.