



PRESIDENTIELLE 2022

QUELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS POUR ASSURER LA TRAJECTOIRE VERS LA NEUTRALITE CARBONE ?

Éléments de commentaire et de mise en perspective
des réponses des candidats à l'élection présidentielle
aux questions du Conseil scientifique de TDIE

5 avril 2022

TDIE a reçu sept réponses au questionnaire préparé par le conseil scientifique, présenté à la presse le 18 février dernier (la plate-forme comprenant un dossier de synthèse des grands enjeux et le questionnaire a été adressée aux équipes de campagne le 16 février) :

- Nathalie Arthaud, Lutte ouvrière ;
- Anne Hidalgo, Parti socialiste ;
- Yannick Jadot, Europe écologie les verts ;
- Marine Le Pen, Le Rassemblement national ;
- Jean-Luc Mélenchon, La France insoumise ;
- Valérie Pécresse, Les Républicains ;
- Fabien Roussel, Le Parti communiste français.

La plate-forme du conseil scientifique est accessible par ce lien :

<https://tdie.eu/presidentielle-2022-politique-transports-assurer-trajectoire-vers-neutralite-carbone/>

Dans le document qui suit, le Conseil scientifique de TDIE propose quelques éléments de mise en perspective des réponses des candidats. La plupart des réponses ont été reçues à partir du 16 mars.

Cette synthèse est une invitation à lire l'intégralité des réponses qui sont jointes à ce dossier de presse :

Compte-tenu de l'angle général du questionnaire, centré sur le défi de la mise en œuvre d'une politique des transports cohérente avec l'objectif de la neutralité carbone en 2050, les candidats qui ont répondu à la sollicitation du Conseil scientifique de TDIE ont développé une réflexion originale et argumentée qui mérite d'être appréhendée dans sa cohérence globale.

Cette mise en perspective est construite en reprenant le plan du questionnaire ; elle propose principalement l'identification des points de convergence et de distinction entre les différentes propositions, afin de contribuer à la compréhension des enjeux qui suscitent du consensus ou du débat.

TDIE remercie vivement et chaleureusement les candidats et leurs équipes qui ont contribué à cet exercice démocratique important pour l'avenir de nos systèmes de mobilité.

Décarbonation : consensus pour le déploiement d'une stratégie d'intérêt général dans le secteur des transports

La place du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre est reconnue par tous les candidats, ce qui légitime un effort particulier pour assurer la baisse des émissions. Cependant, si les candidats semblent se rejoindre sur la nécessité d'assurer la trajectoire, les solutions proposées et les modalités de répartition de l'effort varient significativement.

Globalement, les candidats ont bien identifié trois grands segments de mobilité, qui sont l'objet d'offres différentes : déplacements urbains dans le cœur des agglomérations, dans le périurbain, et interurbain.

Dans ce cadre, quatre leviers suscitent des propositions convergentes, avec quelques nuances :

- Assurer le développement du véhicule électrique : les candidats reconnaissent la place incontournable de la voiture dans les déplacements, et par conséquent la nécessité d'en assurer la décarbonation. Ils se projettent dans un soutien à l'industrie automobile pour sa conversion à l'électricité, au développement du réseau des bornes de recharge, et à l'achat des véhicules par les particuliers.
- Assurer le développement d'offres alternatives, en invoquant le transfert modal, qu'il soit classiquement orienté vers la massification des transports collectifs (en zone urbaine ou pour les déplacements interurbains) ou les mobilités actives, avec un soutien au développement de l'usage du vélo. Pour ce faire, les candidats proposent d'augmenter les efforts d'investissement dans les réseaux ferrés, qu'ils soient urbains ou interurbains. Deux candidats proposent de financer la gratuité des transports publics urbains (Mélénchon, Roussel), Roussel propose de réduire le coût des billets de train de 30%.
- Pour le fret et la logistique, ils souscrivent globalement à une meilleure utilisation et un renforcement de l'entretien des infrastructures ferroviaires et fluviales avec notamment un appui à la perspective du développement du fret ferroviaire et fluvial. Le développement des offres de services et de l'industrie de la construction (wagons, bateaux) en France doit accompagner l'effort de verdissement engagé par le transport routier de marchandises.
- Aménagement du territoire et décentralisation : les candidats ont bien identifié la nécessité de travailler en concertation avec les collectivités territoriales, et renvoient facilement à la question de l'aménagement du territoire pour invoquer des politiques incitatives, sans cependant se prononcer sur leur contenu et encore moins les échéances de leurs effets.

Pouvoir d'achat, équité sociale, répartition de l'effort entre la collectivité et les acteurs économiques (consommateurs et employeurs)

- La mobilité est perçue comme un droit, de manière plus ou moins explicite, qui se traduit par un refus général de politiques de limitation ou rationnement de la mobilité, refus souligné lorsque ces politiques de régulations sont susceptibles d'être aveugles aux inégalités sociales.
- Le pouvoir d'achat s'impose comme l'un des thèmes majeurs de la campagne : visiblement, l'ensemble des candidats a préféré présenter des mesures d'incitation (amélioration de l'offre, aides et subventions diverses) pour favoriser l'usage de mobilités plus propres, plutôt que le paiement des externalités par les consommateurs. Le deuxième marché du carbone n'est cependant pas écarté.
- Les politiques d'aménagement du territoire apparaissent comme un levier d'intervention à mobiliser pour favoriser une évolution de l'organisation territoriale, certains candidats évoquant même le terme de planification (Pécresse, une occurrence, Mélénchon, six occurrences).
- Dans ce cadre, le principe pollueur-payeur ne fait pas l'unanimité s'il n'est pas assorti de dispositifs de compensation selon les capacités à payer.
- Ainsi, les ZFE et le péage urbain suscitent des réactions contrastées.

Table des matières

1.	Lutte contre le changement climatique, décarbonation des transports, stratégie et financement.....	6
1.1.	Orientations générales	6
1.2.	Investissement, financement, tarification.....	7
1.2.1.	Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations de long terme ?	7
1.2.2.	Financement, quels arbitrages ?	8
1.2.3.	Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie	9
1.3.	Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	11
1.4.	Industrie, recherche, formation et métiers du transport.....	12
1.4.1.	Industrie.....	12
1.4.2.	Recherche	12
1.4.3.	Métiers et formations.....	13
2.	Déplacements du quotidien, transport de voyageurs.....	14
2.1.	Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	14
2.1.1.	Nouveaux usages de la route	14
2.1.2.	Dessertes interurbaines par autocar, gares routières.....	15
2.1.3.	Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?	16
2.2.	Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale.....	16
2.3.	Aérien	17
3.	Fret et logistique.....	18
3.1.	Pour une politique interministérielle de la logistique.....	18
3.2.	Quelle politique portuaire ?	18
3.3.	Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	18
3.4.	Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	19
3.5.	Logistique urbaine	19
3.6.	Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	20
4.	Préciser la gouvernance du système de transport, mobilité et logistique.....	21
4.1.	Coordination Etat-régions	21
4.2.	Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	21
4.3.	Régulation des marchés de transport	22

1. Lutte contre le changement climatique, décarbonation des transports, stratégie et financement

1.1. Orientations générales

Rôle de l'Etat dans la dynamique de décarbonation des transports

Il y a un consensus parmi les candidats sur l'importance du rôle de l'Etat en matière de politique des transports, même s'ils en proposent des définitions différentes. Chez l'ensemble des prétendants, l'Etat doit donner les impulsions nécessaires en la matière. Pour Hidalgo, il « doit (...) être une force motrice et donner un cap politique clair, impulser les dynamiques ». Chez Jadot, « l'Etat doit jouer un grand rôle en tant que moteur et soutien aux initiatives prises par les collectivités, la société civile, les habitants, les entreprises, l'ensemble des acteurs qui transforment nos manières de se déplacer et de déplacer les marchandises ». Le Pen voit l'Etat comme un « stratège ». Pour Mélenchon, il « doit assurer la planification et donner une vision de long-terme pour le secteur des transports ». Pour Pécresse, l'Etat a un « rôle pivot ». On peut donc noter, chez la quasi-totalité des candidats, l'utilisation d'une rhétorique de la planification : l'Etat doit guider la politique des transports, en donner les grandes orientations.

Pour Roussel, l'Etat planifie avant tout la transition écologique du pays, et la politique des transports est une composante de cette transition planifiée. Il affirme ainsi que l'Etat « devra présenter un plan pour le climat regroupant un ensemble de mesures sociales et environnementales ambitieuses dans les secteurs du transport... ».

Quelles priorités ?

Les candidats se rejoignent sur plusieurs points.

Tous s'accordent sur l'importance de l'automobile dans les mobilités de demain, et sur la nécessité pour la filière d'organiser sa décarbonation. Pécresse plaide pour une électrification massive du parc automobile par la technologie batterie, là où Le Pen semble plus favorable à une diffusion des motorisations hydrogène, aux biocarburants et hybrides. Hidalgo désigne la transition automobile comme étant « l'axe prioritaire » de son programme en matière de mobilité. Jadot et Roussel soulignent l'intérêt des primes à la conversion pour les ménages modestes. Mélenchon accorde une place assez restreinte à la question de l'automobile dans sa réponse, mais affirme comme les autres la nécessité de décarboner le parc de véhicules.

La question de l'aménagement du territoire revient aussi à plusieurs reprises : tous les candidats, à l'exception d'Hidalgo et Mélenchon, la mentionnent.

Plusieurs prétendants proposent un développement du train. Pour Hidalgo, la question des infrastructures, et notamment des installations ferroviaires, est le deuxième « axe prioritaire » de son programme. Mélenchon veut mettre en place « un grand plan de régénération du réseau ferré existant » et « un vaste plan pour le fret ferroviaire ». Jadot compte investir « 7 milliards par an dans le ferroviaire comme ossature de tous les modes ». Roussel et Le Pen abordent la thématique du train en filigrane, estimant qu'il faut le favoriser par rapport aux modes polluants. Pécresse élude la question.

Certains candidats abordent la question du trafic aérien, et notamment de sa limitation : Jadot, Roussel et Mélenchon. Pécresse mentionne le développement d'avions moins polluants.

Yannick Jadot est le seul à aborder le développement de l'usage du vélo comme une priorité de premier niveau à ce moment de la réflexion.

1.2. Investissement, financement, tarification

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

Dans cette question, le conseil scientifique de TDIE appelle l'attention des candidats sur la responsabilité de l'Etat en matière de programmation des investissements, qu'il s'agisse de l'entretien, la régénération-modernisation ou du développement des réseaux d'infrastructures. Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la Lom, et plus particulièrement de son titre I dédié à la mise en œuvre d'une loi de programmation pluriannuelle des infrastructures de transport, les candidats disposent d'un cadre institutionnel pour définir leur ambition.

Les candidats ne se réfèrent cependant pas toujours explicitement à ce dispositif, ne sont pas toujours précis sur les projets qu'ils souhaiteront pousser – seul Jadot souhaite remettre en cause certains projets en cours de préparation ou réalisation – mais présente des intentions d'investissement chiffrés en volume, en argumentant leurs priorités, très différentes d'un candidat à l'autre.

Les candidats constatent tous la nécessité d'accentuer l'effort d'entretien et de régénération/modernisation des réseaux, et si certains affichent une priorité au ferroviaire (Jadot, Mélenchon, Roussel), voire au vélo (Jadot, Roussel), ils intègrent les différents modes de transport à cette ambition.

L'exemple de la SGP suscite de l'intérêt pour plusieurs candidats qui souhaitent reproduire son modèle (Roussel, Hidalgo).

Le projet Seine-Nord suscite du scepticisme chez Jadot. Lyon-Turin suscite du scepticisme chez Jadot et Le Pen.

Les CPER

Les CPER ne sont pas mentionnés par tous les candidats. Hidalgo, Jadot, Mélenchon et Pécresse insistent sur la nécessité qu'ils comportent un volet mobilité, qui doit « occuper une place importante » (Hidalgo), Mélenchon annonce que les discussions en cours seront reprises pour donner la priorité au TER « et pour le retour aux trains du quotidien ». Jadot souhaite renforcer la vision stratégique que l'Etat doit porter dans les CPER, et y intégrer le vélo et l'intermodalité.

Quel équilibre dépenses-ressources ?

Sur ce sujet, aucun candidat ne répond de manière véritablement satisfaisante à la question de l'équilibre entre les ressources et les dépenses ; la question de savoir comment résoudre « le mur d'investissement qui se dresse devant nous » évoqué par le rapport du COI, paru le 16 mars, reste en suspens.

La période est encore dominée par le « quoi qu'il en coûte » et la préservation du pouvoir d'achat, qui est l'un des enjeux marquants de la campagne électorale. L'heure n'est donc pas venue, tout au moins dans la campagne électorale, de recadrer les dépenses.

Néanmoins, les candidats ont cherché à faire preuve d'inventivité :

- Roussel imagine néanmoins plusieurs recettes possibles dans l'esprit de ce qui a été fait pour le Grand Paris avec la généralisation notamment de la taxe sur les bureaux.
- Pécresse évoque deux pistes : l'utilisation par anticipation du produit des péages que l'Etat récupérerait en partie à la fin des concessions et la création d'un livret vert résultant de la fusion du livret A et du livret développement durable. Elle annonce ainsi 80 Mds€ pour l'AFIT France d'ici 2040 : elle prend ainsi position en faveur du scénario le plus ambitieux de développement des

infrastructures de transport du rapport du COI de 2018. Elle souhaite également faire appel à l'argent privé pour réaliser certains investissements.

- Hidalgo utilise le principe pollueur-payeur et les crédits dégagés par la future taxe eurovignette (qui iront à l'AFIT France mais aussi aux transporteurs pour verdir leur flotte). Elle s'affiche résolument en faveur des sociétés de projets et du modèle de la société du Grand Paris ;

Le candidat Jadot est moins précis sur la manière dont il boucle son budget.

Réseau Transeuropéen de transport

Les candidats sont en faveur du RTE-T tel qu'il est proposé par la Commission. Hidalgo souhaite accélérer les négociations liées à son déploiement, en particulier pour les trois corridors français. Elle est d'ailleurs en faveur des grands projets nationaux concourant à ces corridors. Mélenchon encourage le RTE-T dans ses capacités à accélérer le report modal. Enfin, Jadot souhaite négocier certains points de la mise en place du RTE-T : la place du rail, le principe d'innocuité environnementale et la question de la gouvernance du RTE-T. Selon lui, améliorer les liaisons interurbaines européennes, et notamment leur interopérabilité, permettrait d'enrayer la croissance de l'aérien. Enfin, il faudrait que la dynamique européenne trouve son prolongement au niveau national.

1.2.2. Financement, quels arbitrages ?

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

L'importance des effets externes du transport, positifs et négatifs, n'est pas mise en doute. Ceux-ci sont pour une part pris en compte dans le système de prix : un appartement est plus cher, toutes choses égales par ailleurs, s'il est proche d'une station de métro, et moins cher s'il est dans la zone de bruit d'un aéroport. Mais une part importante de ces effets, notamment les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions locales, n'est pas véritablement internalisée dans les prises de décision publiques et privées.

Les réponses au questionnaire de TDIE montrent que les candidats semblent réticents à intégrer ces éléments dans leurs analyses et leurs propositions, qu'il s'agisse de fixer une valeur de référence à la tonne de gaz à effet de serre pour réguler les politiques publiques voire de s'appuyer sur un marché des droits d'émission ou, poussant plus loin la démarche, qu'il s'agisse d'intégrer ce coût au prix d'usage d'un moyen de transport (à travers le montant du péage, le prix du carburant, une vignette, le prix du billet ou de toute autre manière). La démonstration et la justification de telles mesures puissantes mais complexes, appelant en outre des mesures compensatoires ciblées pour préserver l'équité sociale, sont difficiles. Les candidats n'y font pas allusion.

Péages urbains et ZFE

L'un des enjeux du développement de l'électromobilité est de limiter l'impact de la voiture thermique sur la santé des urbains. C'est dans cette perspective qu'a été votée la mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les grandes agglomérations françaises. La moitié des candidats – Le Pen, Roussel et Mélenchon – sont contre cette mise en place et l'annuleront pour limiter l'aggravation des fractures sociales et territoriales et préserver l'accès à ces zones par les ménages les plus modestes. Les autres candidats soutiennent cette mesure mais se positionnent en faveur d'aides sociales et d'accompagnements adéquats de cette mesure. Péresse souhaite adapter le calendrier de mise en place des ZFE-m, et les limiter dans un premier temps aux flottes professionnelles.

L'objectif poursuivi par Jadot est de réduire significativement la circulation automobile en cœur de ville. Il juge ainsi les ZFE insuffisantes et souhaite les voir évoluer en cohérence avec la logique des zones à trafic limité (ZTL). Cela permettrait de piétoniser les hypercentres notamment. Le but est de limiter l'accès en

voiture aux villes aux personnes qui en ont un besoin impératif, ce qui ne discrimine pas socialement les voyageurs.

L'ensemble des candidats mentionnant dans leur réponse la mise en place d'un péage urbain sont contre ce dispositif.

Directive eurovignette

Le Pen n'évoque pas la directive mais se positionne en faveur des transporteurs français et souhaite taxer les transporteurs étrangers utilisant les infrastructures françaises.

Les candidats qui se sont prononcés sur ce sujet (Mélenchon, Jadot et Hidalgo) sont en faveur de la transposition de la directive eurovignette. Hidalgo avertit cependant qu'elle ne souhaite pas attribuer la totalité des recettes de l'eurovignette à l'Afit France, une part devant alimenter le budget général.

1.2.2.2. Financement privé

Schématiquement, les candidats classés à gauche sont rigoureusement opposés aux partenariats public-privé, là où les candidats de droite y sont favorables dès lors que leur usage est cadré. Ainsi, Mélenchon et Roussel se déclarent explicitement opposés aux PPP. Jadot se contente de souligner les problèmes liés à leur utilisation. Hidalgo et Le Pen y sont favorables si l'usage des PPP est encadré. Péresse y est également favorable, mais souligne qu'il existe d'autres solutions.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

L'ensemble des candidats, à l'exception de Péresse, estime explicitement ou implicitement que le modèle concessif pose un problème. Leurs propositions pour améliorer la situation diffèrent cependant radicalement. Mélenchon et Le Pen désirent une renationalisation avant l'expiration des concessions, à l'inverse de Roussel qui souhaite attendre cette échéance. Jadot veut dénoncer les contrats actuels devant les tribunaux. Hidalgo propose la création d'un établissement public qui gèrera les autoroutes directement, ou qui en concèdera la gestion à des sociétés privées, via des contrats mieux négociés que les conventions actuelles. Péresse souhaite continuer la mise en œuvre d'un modèle faisant largement appel aux entreprises privées.

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

Versement mobilité

A l'exception de Le Pen, qui ne se prononce pas sur le sujet, les candidats sont explicitement favorables au maintien du versement mobilité. Tous suggèrent cependant qu'il évolue. Les candidats de gauche désirent ainsi étendre le dispositif : Roussel voudrait qu'il puisse financer la gratuité des transports collectifs, et compte à cet effet augmenter le versement pour les hauts salaires, et le réduire pour les salariés moins bien rémunérés. Trois candidats souhaitent une meilleure prise en compte du contexte économique local dans le calcul du versement mobilité : Jadot, Hidalgo et Roussel.

Péresse se distingue en appelant à ne pas augmenter le versement mobilité, en soulignant la charge financière que celui-ci fait peser sur les employeurs. Elle estime, par ailleurs, qu'il est anormal que les employeurs de certains territoires aient à financer les transports en commun alors même que leurs employés se déplacent en voiture.

TVA à 5,5%

Pour ce qui est de la classification des transports collectifs en tant que biens de première nécessité et de de la baisse de la TVA sur ces derniers à 5,5%, les candidats de gauche et d'extrême-droite (Mélenchon, Jadot, Hidalgo, Le Pen) y sont favorables, *a contrario* de Valérie Pécresse, qui estime qu'une TVA à 5,5% impacterait trop fortement les finances publiques. Jadot souhaite instaurer une différence fiscale entre mobilités polluantes et non polluantes, et taxer les premières à 20%. Roussel ne se prononce pas.

Suites de la crise de la Covid-19

Les points de concordance dans les réponses à cette question sont assez peu nombreux. Plusieurs candidats soulignent les dégâts causés par la crise de la Covid-19 aux finances des AOM (Roussel, Hidalgo et Pécresse). Pécresse et Roussel déplorent le manque d'aide aux AOM de la part de l'Etat. Sans faire référence à la pandémie, Mélenchon promet que l'Etat participera à leur financement s'il est élu. Hidalgo estime qu'il faut repenser le financement des autorités organisatrices situées sur des territoires peu denses, sans préciser sa pensée. Le Pen appelle à augmenter l'autonomie fiscale des collectivités compétentes en matière de mobilité, là encore pour améliorer le financement des AOM.

Hidalgo et Mélenchon veulent réformer le forfait mobilité durable : la première appelle à le rendre obligatoire et cumulable avec le remboursement des abonnements aux transports en commun par les employeurs, le second veut qu'il prenne davantage en compte la question du télétravail.

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

L'ensemble des candidats soutient les objectifs du paquet *Fit for 55* proposé par la Commission européenne. Mélenchon souligne que ce paquet est incomplet car il ne traite du développement ni du rail, ni des transports collectifs et mobilités actives.

Les relations entre la France et l'Union européenne ne sont pas remises en question par les candidats.

Réindustrialisation

La réindustrialisation de la France est souhaitée par cinq candidats (Le Pen, Mélenchon, Péresse, Hidalgo, Jadot). Tous sont en faveur d'une coordination avec une réindustrialisation forte à l'échelle européenne, notamment pour sécuriser les chaînes de valeur liées aux batteries.

Second marché européen du carbone (dont transport)

Les candidats sont partagés quant à la mise en place d'un second marché européen du carbone intégrant les transports. Le Pen, Roussel et Mélenchon sont contre. Péresse – avec un dispositif de soutien aux transporteurs routiers – Hidalgo et Jadot sont pour.

Cependant, tous les candidats se positionnent en faveur de la mise en place d'une taxe carbone aux frontières européennes.

Négociations européennes, notamment pour la PFUE

L'ensemble des candidats soutient des négociations européennes en faveur de la décarbonation et en particulier (Péresse, Hidalgo, Mélenchon, Jadot) pour le développement du transport ferroviaire : déploiement de l'ERTMS, développement des trains de nuit, du réseau transeuropéen de transport et des corridors de fret. Jadot souhaite négocier certains points de la mise en place du RTE-T : la place du rail, le principe d'innocuité environnementale et la question de la gouvernance du RTE-T. Il souhaite aussi que l'Union européenne finance les extensions et la rénovation des lignes à caractère européen.

Péresse et Hidalgo souhaitent accélérer les négociations sur plusieurs sujets liés aux mobilités, notamment l'indépendance énergétique, le soutien à la R&D (véhicule autonome et hydrogène), le déploiement d'IRVE (Infrastructure de recharge de véhicule électrique), l'aviation, l'industrie (notamment liée aux batteries), la gestion des données, le GPS. Jadot et Mélenchon sont aussi en faveur d'une politique européenne de déploiement d'IRVE.

Roussel souhaite mettre fin à la règle des 3 % de déficit et placer la Banque centrale européenne sous le contrôle des Etats afin de permettre une mobilisation forte de l'argent public.

Mélenchon donnera la priorité aux négociations concernant la renationalisation de la SNCF et l'arrêt de la mise en concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

L'aviation

La question de l'aviation sous le prisme européen revient à plusieurs reprises dans les réponses des candidats. Péresse se positionne en faveur d'une politique volontariste européenne pour favoriser l'utilisation d'agrocaburants durables. Hidalgo souhaite accélérer la R&D au niveau européen dans le secteur aérospatial pour accélérer sa transition. Enfin, Jadot porte une proposition forte visant à limiter l'usage de l'avion pour les lignes pouvant être remplacées par un trajet en train de moins de six heures. Hidalgo est sensible à ce point et souhaite un gain de compétitivité du train par rapport à l'avion sur les liaisons du réseau transeuropéen de transport.

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

L'ensemble des candidats a pour objectif de réindustrialiser la France, par le prisme de la décarbonation et de la réduction des émissions. Jadot souhaite établir un prix du carbone pour favoriser le développement d'une industrie durable. Il abondera le plan France 2030 à hauteur de 2,5 Mds€ par an.

Ces stratégies sont conçues à plusieurs échelles. Péresse, Hidalgo, Jadot et Le Pen souhaitent coordonner leurs stratégies au niveau européen. Hidalgo (en faisant des régions les premiers moteurs de l'industrie) et Le Pen pensent aussi cette stratégie à l'échelle locale, avec des politiques d'aménagement du territoire. Le Pen propose d'ailleurs aux PME-TPE une prime d'aménagement du territoire.

Les stratégies des candidats s'orientent vers des secteurs similaires : semi-conducteurs, ferroviaire, vélo, transition automobile, batteries. Afin de réduire la dépendance aux terres rares, Jadot souhaite mettre en place une industrie du recyclage et de la revalorisation. Hidalgo présente sa stratégie sous la forme de quatre grandes odyssees industrielles dont une consacrée aux mobilités. Roussel souhaite quant à lui adopter une loi d'orientation et de programmation pour la réindustrialisation comprenant notamment la nationalisation des secteurs stratégiques.

Pour défendre ces filières, plusieurs actions sont annoncées. Le Pen (pour les TPE-PME) et Péresse souhaitent réduire les impôts de production (à hauteur de 10 Mds€ pour Péresse). Roussel souhaite mettre en place des aides à destination des entreprises s'engageant dans la transition écologique. Une grande partie des candidats souhaitent mettre en place une taxe carbone aux frontières. Enfin, Mélenchon et Péresse veulent ajouter des critères environnementaux respectivement aux marchés publics et commande publique.

Mélenchon souhaite rebâtir les fleurons comme Alstom, les chantiers navals et fluviaux.

1.4.2. Recherche

L'ensemble des candidats prône une relance de la recherche et développement en France. Hidalgo souhaite y consacrer 3 % du PIB à la fin du quinquennat, Le Pen 4 % en 2030.

Alors que Péresse souhaite pérenniser la complémentarité de la recherche publique et privée, Hidalgo et Mélenchon veulent privilégier la recherche publique. Ce dernier souhaite sortir de la logique de financement par appel à projet et supprimer le crédit d'impôt recherche. Il met en avant des solutions de dotations de fonctionnement pluriannuelles et un conditionnement de l'aide apportée à la recherche privée. Jadot accompagnera lui aussi la recherche publique.

Pour développer la recherche en France, Roussel se positionne en faveur du recrutement de 10 000 enseignants chercheurs et de l'augmentation du nombre de contrats doctoraux attribués. Péresse mise quant à elle sur la poursuite des Plans d'investissement d'avenir (PIA). Elle encourage le recours aux expérimentations, la création de clusters de recherche et de stratégies européennes et préconise aussi l'assouplissement des normes et l'allègement de la bureaucratie.

Les candidats souhaitent orienter la recherche dans la transition écologique et énergétique de l'ensemble des modes de transports.

Quelles orientations pour la recherche ?

Le tableau recense les axes stratégiques de recherche mis en avant par les candidats.

Candidats	Axes de recherche
Hidalgo	Décarbonation
Jadot	Aérien Hydrogène Portuaire
Le Pen	Hydrogène
Mélenchon	Transport fluvial Alternatives aux carburants fossiles pour le parc thermique existant
Pécresse	Energies (batteries, hydrogène) Intelligence artificielle (véhicules autonomes, <i>smart cities</i>) Plateformes numériques Nouveaux matériels roulants Route 5G
Roussel	Décarbonation

1.4.3. Métiers et formations

La transition écologique et énergétique va bouleverser l'industrie et les métiers. Pour accompagner cette transition, les candidats annoncent plusieurs stratégies sociales et de formation professionnelle. Parmi celles-ci, certains candidats souhaitent réunir les services d'insertion et de formation, d'autres territorialiser ces services :

- Hidalgo créerait un Plan de transformation écologique de l'emploi par territoire ;
- Jadot sécuriserait la transition des entreprises et des salariés grâce à des contrats territoriaux de sécurisation des transitions professionnelles, un accompagnement à la reprise des entreprises en cessation par des coopératives de travailleurs et par la création d'un revenu de transition écologique ;
- Le Pen réintroduirait les formations aux métiers du transport dans le giron de l'Education nationale ;
- Mélenchon créerait une sécurité sociale professionnelle et un service public de la formation professionnelle ;
- Pécresse souhaite que la formation professionnelle relève intégralement des régions qui disposeront de Pôle emploi. L'Etat se positionnera en coordinateur ;
- Roussel créerait un service public unifié de l'emploi et de la formation professionnelle et améliorer le droit à la formation ;

Le Pen, Pécresse et Hidalgo prônent le développement de la formation par alternance. Le Pen souhaite créer une prime de 200 à 300 euro destinée aux alternants.

Plusieurs candidats sont favorables à une revalorisation des salaires (voir 3.4.).

Mélenchon souhaite rétablir le statut du cheminot et améliorer le dialogue social, notamment avec les syndicats.

Enfin, Jadot annonce, dans sa stratégie industrielle ferroviaire, la création de 46 000 emplois dans le secteur de la métallurgie et 50 000 emplois pour le transport ferroviaire de voyageur. Concernant son Plan vélo, il annonce la création de 36 000 emplois industriels et 32 000 dans les services.

2. Déplacements du quotidien, transport de voyageurs

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

Décarbonation et électromobilité

L'ensemble des candidats converge sur la place dominante que joue et jouera encore la route dans le paysage de la mobilité pour les années à venir : la voiture restera encore longtemps le mode dominant, il faut donc travailler à décarboner le mode routier. Ainsi, peu de candidats se prononcent explicitement en faveur d'une réduction de la place de la voiture, même si des propositions sont faites pour mieux utiliser la voiture, comme le développement du covoiturage et de l'autopartage ; seul Jadot évoque le besoin de diminuer « notre dépendance à la voiture individuelle ».

Très prudents en matière d'« écologie punitive », aucun candidat ne propose de restreindre la mobilité, y compris la mobilité automobile : le « rationnement » de la mobilité est rejeté par tous. L'accent est donc mis sur la conversion du parc automobile, notamment la conversion vers l'électrique. Jadot est le seul candidat à avancer la date d'interdiction de vente des véhicules thermiques (2030 plutôt que 2035). Les candidats mettent en avant différentes énergies alternatives : l'hydrogène notamment pour Le Pen ; , de nouveaux carburants moins émetteurs pour le parc thermique actuel pour Mélenchon ; le bio-GNV pour Roussel, Jadot ou Péresse ; on note une réserve quant aux agrocarburants qui sont à exclure selon Jadot en raison du conflit d'usage avec les terres agricoles .

Pour favoriser le développement de l'électromobilité, deux leviers – les aides à l'achat de véhicules et le déploiement de bornes de recharge ouvertes au public – sont primordiaux.

- Tous les candidats ont le souhait de développer un réseau de bornes de recharge électrique (dont l'ampleur varie selon les candidats : de 200 000 à 1 million de bornes). Hidalgo cible en priorité les zones rurales, Péresse les grands axes routiers. Alors que le secteur privé est à l'initiative du déploiement de bornes, le candidat Mélenchon souhaite initier un service public de bornes de recharge électrique.
- Pour faciliter la conversion du parc, ils s'appuient sur le bonus écologique et la prime à la conversion (maintien des dispositifs pour Péresse, doublement de la prime à la conversion pour Jadot, élargissement de la prime aux véhicules à moteurs thermiques classés Crit'air 1 et 2 neufs et d'occasion et augmentation de l'aide jusqu'à 10 000 euros pour Roussel qui financera la conversion du parc à hauteur de 5 Mds€ par an). A destination des ménages modestes, Hidalgo propose un leasing social et un prêt à taux zéro à l'achat (y compris pour le retrofit) et Mélenchon un système de mise à disposition de véhicules électriques sur l'ensemble du territoire.

Seule Le Pen souligne que tout miser sur la motorisation électrique à batterie serait une grave erreur, notamment à cause des pollutions de production. Roussel et Hidalgo se positionnent en faveur d'une diminution du poids des véhicules. Roussel souhaite mettre en place un malus poids dès 1 800 kg.

2.1.1. Nouveaux usages de la route

Les candidats évoquent également le verdissement de la route en s'intéressant à l'évolution de l'infrastructure : développement de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, utilisation de matériaux innovants pour réduire l'empreinte environnementale des routes (Hidalgo et Péresse avec le développement d'un réseau express de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage). Péresse est la candidate qui développe le plus ce sujet, et va jusqu'à proposer de faire des autoroutes des centres de production d'énergie verte et expérimenter leur électrification. L'évolution de l'usage des infrastructures pour y favoriser la pratique du vélo – sécurisation, création de pistes, solutions de parkings – est mise en

avant par plusieurs candidats (Mélénchon, Hidalgo, Jadot, Roussel). Trois candidats souhaitent financer le développement de l'usage du vélo avec les niveaux de financement annuel suivants : 2 milliards d'euros pour Mélénchon, 500 millions pour Jadot et 400 millions pour Hidalgo, et Roussel avance le chiffre de 500 M€ en 2023 et 1 Md€ dès 2025. Le développement de parkings relais pour mieux utiliser la route dans une chaîne intermodale, notamment en entrée d'agglomération et au niveau des gares, est cité par quelques candidats (Hidalgo, Péresse, Mélénchon).

Aménagement du territoire

L'enjeu de l'aménagement du territoire est important et l'usage de la voiture y est intimement lié. C'est pourquoi plusieurs candidats se positionnent contre l'étalement urbain avec comme objectif la diminution des distances parcourues. Seule Le Pen remet en cause ce positionnement et met en garde contre l'effet de la densification sur les flux et le stationnement.

Gestion des routes et autoroutes

La gestion des routes, et notamment la gestion des concessions autoroutières, font l'objet de positions variables selon les candidats : renationalisation des autoroutes (Mélénchon avec la renationalisation au sein d'un établissement public Autoroute de France, Le Pen, Roussel), réflexion sur de nouvelles formes ou modalités de concessions, avec par exemple la création d'un EPIC « Routes de France » (Hidalgo), utilisation des recettes issues des péages par anticipation (sur le modèle de la Société du Grand Paris) pour financer de grands projets d'infrastructures nécessaires pour la transition écologique (Péresse).

Recherche et industrie

La place importante de l'industrie automobile et aéronautique française est souvent rappelée : il faut réussir à conserver, développer et/ou réorienter ces filières industrielles. Hidalgo propose notamment d'échanger avec les constructeurs pour réorienter leur stratégie industrielle vers la construction de véhicules légers et intermédiaires plutôt que vers les SUV et véhicules lourds et volumineux ; Roussel souhaite également accompagner l'industrie automobile pour faire « émerger de nouveaux modèles de voitures bas carbone ». Péresse propose de soutenir la filière industrielle de l'automobile notamment pour des véhicules plus propres, plus digitalisés, et pour la production de batteries sur le territoire français, ainsi que la filière du retrofit. Yannick Jadot propose le développement d'une réelle filière industrielle du retrofit auprès des constructeurs en soutenant l'objectif d'1 million de véhicules retrofités pour la fin du mandat.

2.1.2. Dessertes interurbaines par autocar, gares routières

Les positions sur les dessertes interurbaines par autocars sont très variables selon les candidats : Mélénchon propose d'abroger la loi Macron sur les services librement organisés de desserte interurbaine par autocars, pour privilégier les TER aux cars sur les déplacements interurbains ; Roussel ne s'exprime pas sur les dessertes interurbaines par autocars, en répondant simplement qu'il souhaite mettre l'accent sur le ferroviaire ; Yannick Jadot souhaite également favoriser le ferroviaire, mais améliorer le transport routier interurbain lorsqu'il n'existe pas de solution ferroviaire. La construction ou l'amélioration de gares routières est proposée par plusieurs candidats pour faciliter les liaisons par autocars (Hidalgo, Péresse, Le Pen, Jadot).

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

Le véhicule autonome n'est pas vu comme une solution miracle, les candidats font preuve de prudence sur ce type d'innovation. Même les candidats qui s'y disent favorables nuancent son intérêt en matière de mobilité ou indiquent qu'il devra plutôt être tourné vers les véhicules de transports collectifs (Hidalgo annonce qu'elle soutiendra son développement, mais qu'il n'est pas « la panacée » ; Roussel indique qu'il est réticent à l'automatisation et évoque des usages en matière de transports collectifs ; Mélenchon est opposé à leur développement et indique que c'est une « fausse bonne idée » ; Le Pen se dit réservée ; Jadot pense que le véhicule autonome peut avoir un intérêt dans une approche collective). Seule Péresse semble accorder une place importante à cette innovation, et de façon générale aux nouvelles technologies, et souhaite anticiper au mieux et développer l'arrivée des véhicules autonomes, en développant aussi des trains de bus autonomes sur autoroute.

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

La question du conseil scientifique appelait spécifiquement l'expression des candidats sur l'opportunité d'un « plan de développement volontaire qui permette d'engager la modernisation substantielle du réseau à court terme », et plus spécifiquement concernant la commande centralisée du réseau, le déploiement de l'ERTMS, et le traitement des nœuds ferroviaires.

Tous les candidats marquent un volontarisme explicite afin d'assurer la modernisation du réseau, certains donnant des objectifs de dépense chiffrés pour incarner leur ambition. Roussel propose 5 Mds€ « supplémentaires par an » d'investissement dans le réseau ferroviaire ; Péresse propose de passer l'effort de l'Etat de 2,8 Mds€ à 3,5 Mds€ par an ; Mélenchon annonce « un plan de rénovation » de 6 Mds€ par an « en lien avec les régions ». Hidalgo et Jadot ne donnent pas de chiffre spécifique mais insistent sur la nécessité d'amplifier la dynamique ouverte depuis une dizaine d'années.

Les objectifs de cet effort sont précisés par les candidats : ponctualité des TER (Jadot), mise en place de trains de nuit (Mélenchon, Jadot), développement des services intercités (Mélenchon, Le Pen, Jadot), ou dans le registre de la technique ferroviaire, assurer le développement plus général du cadencement (Jadot, Mélenchon).

Péresse insiste sur la nécessité d'intégrer le traitement des gares à cet effort de modernisation du réseau. Mélenchon souhaite renationaliser la SNCF, abroger la loi pour un Nouveau pacte ferroviaire, et un audit sur le projet GPSO.

Péresse et Hidalgo reviennent sur le modèle économique du ferroviaire, et s'interrogent sur l'opportunité de maintenir le coût des sillons à son niveau actuel. Hidalgo considère que si l'effort de modernisation du réseau remettait en cause l'équilibre économique de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructures pourrait redevenir un EPIC.

Sur les trains de nuit

Tous les candidats s'accordent sur l'opportunité de relancer les trains de nuit, mais seul Jadot en propose une description précise : il positionne le train de nuit et sur le marché intérieur, et sur le marché européen, « notamment pour enrayer la croissance du trafic aérien à l'échelle européenne » ; il souligne la nécessité que l'Etat accompagne les efforts nécessaires en matière de matériel roulant, évoquant même une « ROSCO d'Etat ». Il propose la relance de 15 lignes, dont 7 intérieures et 8 européennes dont il mentionne les origine-destination et quelques étapes.

Sur les petites lignes

Pécresse et Le Pen appellent à une révision des référentiels ferroviaires d'exploitation pour faciliter l'adaptation de l'exploitation d'une offre plus adaptée. Les candidats sont globalement favorables au maintien de l'activité sur les petites lignes, Mélenchon souhaitant interdire leur fermeture et en rouvrir, Pécresse faciliter le mouvement de transfert aux régions, Roussel rehausser « si nécessaire le soutien financier de l'Etat ».

2.3. Aérien

L'ensemble des candidats s'accorde sur la nécessité de limiter les émissions du secteur, même si aucun d'entre eux ne remet en cause le transport aérien dans son existence même. Aucun candidat ne remet en cause la loi Climat et résilience qui limite les liaisons aériennes intérieures lorsqu'il existe un service ferroviaire d'une durée inférieure à 2h30. Plusieurs candidats souhaitent augmenter ce seuil. Ainsi, Mélenchon, Roussel et Jadot souhaitent interdire les liaisons intérieures lorsqu'une alternative ferroviaire de moins de 4h existe. Hidalgo reste à 2h30. Le Pen se déclare favorable à l'interdiction des vols intérieurs lorsqu'une alternative fiable et compétitive est disponible, mais ne précise pas la durée de celle-ci. Enfin, Pécresse affiche son scepticisme vis-à-vis des projets d'interdiction de liaisons internes : elle refuse d'aller plus loin que les dispositions de la loi Climat et Résilience, appelant ainsi au *statu quo*. Elle estime, en effet, que certains territoires français ont besoin de l'avion pour voir leur desserte assurée. Le candidat Jadot souligne que les prix trop bas de l'aérien constituent une difficulté (il n'est pas normal qu'un vol pour Naples coûte 10€).

Plusieurs candidats soulignent l'excellence française dans l'aéronautique : Hidalgo, Jadot et Pécresse. Cette dernière appelle à préserver ce savoir-faire.

3. Fret et logistique

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

Les candidats reconnaissent la double nécessité, d'une part d'une action voire d'une « stratégie » portée par l'Etat en matière de politique du fret et de la logistique, et d'autre part d'une action interministérielle. La plupart d'entre eux mentionnent un dispositif de pilotage qui associe les régions et les acteurs économiques, certains reconnaissant la difficulté pour les collectivités de s'approprier cet enjeu. Dans ce cadre, la poursuite de la mise en œuvre des CILOG (comité interministériel pour la logistique) présidés par le Premier ministre fait presque explicitement l'unanimité.

Les leviers choisis sont soit internes au secteur des transports, avec une préférence pour la massification quand elle est possible avec des solutions multimodales (Mélénchon, Roussel, Le Pen), soit en relation avec d'autres politiques publiques (industrie, emploi, environnement, aménagement du territoire).

Faire apparaître explicitement le mot logistique dans la délégation d'un membre du gouvernement n'est pas un enjeu de premier niveau : si la logistique est bien un objet de politique publique, elle semble plus relever de la discussion entre acteurs et parties prenantes que du niveau du discours et de l'affichage politique.

3.2. Quelle politique portuaire ?

La question portuaire est abordée globalement avec plusieurs éléments convergents : la notion de compétitivité souvent définie dans la comparaison et la concurrence avec les ports du nord de l'Europe, le défi de la décarbonation des activités et des modes de desserte territoriale, et la nécessité de renforcer les équipements soit d'intermodalité soit simplement de réseau (plan d'investissement, modernisation des réseaux ferré et fluvial). Le développement de l'hinterland des grands ports maritimes est cité soit directement (Hidalgo, Mélénchon, Péresse), soit indirectement par le développement de clusters industriels bord à voie d'eau (Le Pen, Péresse), ou de quais industriels (Hidalgo, Jadot, Mélénchon, Péresse). La politique portuaire est considérée comme un levier de la décarbonation des chaînes logistiques, les ports trouvant ainsi une responsabilité dans l'impulsion du report modal notamment – certains candidats proposent des outils contractuels entre l'Etat et les ports (Péresse, Hidalgo). Certains candidats relèvent la question de la politique foncière, considérée comme un levier significatif de la décarbonation (Hidalgo, Péresse).

La route, le transport routier de marchandise sont limités à une portion congrue dans les discours, et toujours sous un objectif de réduction de leur part modale ou du moins de leur décarbonation : pour tous les candidats, l'effort doit être concentré sur l'augmentation de la part des transports ferroviaire et fluvial.

Le défi de la numérisation est abordé par certains candidats comme un enjeu d'impulsion par l'Etat (Péresse, Le Pen). Plusieurs candidats souhaitent élargir « davantage » la gouvernance aux collectivités et acteurs privés (Péresse) ou assurer des démarches de réflexion avec les collectivités territoriales (Péresse, Jadot), voire mettre en œuvre un schéma d'aménagement du territoire qui contribuerait à définir un cadre d'action collectif qui lie l'Etat et les collectivités (Le Pen, Mélénchon).

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

Les candidats constatent presque tous explicitement que la part modale du fret ferroviaire n'a cessé de baisser depuis plusieurs dizaines d'années. Ils émettent le souhait de remédier à cette baisse, et convergent sur l'idée que le développement du fret ferroviaire sera impossible sans une modernisation substantielle du réseau (commande centralisée du réseau, contournements fret des grandes agglomération, régénération),

l'intermodalité avec les autres modes – plates-formes multimodales et transport combiné (Jadot, Le Pen, Mélenchon, Péresse et Roussel) – voire le développement d'installations terminales embranchées (ITE) (Péresse, Mélenchon) mais tous n'affichent pas le même volontarisme. Hidalgo propose de doubler la part du ferroviaire d'ici à 2030, Jadot soutient les mesures présentées dans la dernière stratégie pour le développement du fret ferroviaire, Péresse est prudente, remettant la définition d'objectifs à la discussion avec les chargeurs. Roussel et Mélenchon regrettent l'ouverture à la concurrence, Mélenchon annonce la « renationalisation du fret ferroviaire ».

La notion de périmètre de pertinence pour le fret ferroviaire (Hidalgo, Jadot, Mélenchon) accompagne le constat que le TRM reste un moyen de transport incontournable.

Péresse et Hidalgo intègrent à leur analyse des défis de l'augmentation de la part modale du fret ferroviaire la double contrainte d'une part de la réservation de sillons pour les circulations voyageurs, et d'autre part de plages travaux.

Jadot et Roussel estiment nécessaire d'investir dans du matériel roulant moderne.

Jadot et Le Pen proposent de soutenir le développement des opérateurs ferroviaires de proximité, Roussel et Mélenchon de remettre en place ou soutenir l'activité wagon isolé.

3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?

Le levier du report modal des trafics routiers est un élément qui traverse l'ensemble des réponses au questionnaire de TDIE. Il est rappelé explicitement par les candidats dans cette partie, mais ils constatent dans le même temps que le transport routier de marchandise restera un élément incontournable des chaînes logistiques.

L'idée que les transporteurs français subissent une « concurrence déloyale » de la part des transporteurs des autres pays européens est portée par les candidates Péresse et Le Pen, qui appellent à « une action ferme vis-à-vis des autres pays européens » (Péresse) ou une taxation des transporteurs immatriculés à l'étranger et « un renforcement de la lutte la concurrence déloyale » (Le Pen).

La question de la revalorisation des métiers du transport routier de marchandises fait l'unanimité, les candidats reconnaissant son rôle dans le bon fonctionnement de l'économie. Hidalgo rappelle sa proposition d'augmentation du SMIC de 15%, Péresse sa proposition d'augmentation de 10% des salaires nets en dessous de 2800 €, Roussel sa proposition de revalorisation du SMIC à 1500 € net par mois et le maintien du dispositif de retraite anticipée pour les chauffeurs routiers (accompagné de la semaine de 32h et du retour de la retraite à 60 ans).

Hidalgo et Jadot proposent d'investir les économies (« fin des niches fiscales défavorables pour le climat » pour Jadot) ou les recettes (principe pollueur-payeur pour Hidalgo) dans l'accompagnement du secteur dans sa transition.

Péresse souligne la nécessité d'accompagner la mise en place des ZFE d'équipements dédiés à la distribution des carburants alternatifs, et annonce un volet poids lourd dans son plan de modernisation des routes, avec notamment une expérimentation de « l'électrification des routes, en lien avec les autres pays européens ».

3.5. Logistique urbaine

La logistique urbaine n'apparaît pas comme un défi de politique publique nationale à tous les candidats. Cependant, ils sont plusieurs à noter la nécessité d'assurer un cadre collectif à la définition de zones logistiques, avec pour principal défi de rapprocher les entrepôts des consommateurs.

S'ils ne le disent pas forcément explicitement, les candidats relèvent la difficulté d'entrer dans ce chapitre d'une politique nationale alors que les questions posées par la logistique urbaine sont des prérogatives des collectivités territoriales, et notamment du bloc communal. Certains soulignent ainsi la complexité de l'articulation des leviers d'orientation nationaux avec les leviers fonciers. Plusieurs mentionnent de manière plus ou moins explicite l'opportunité que les AOM du bloc communal s'approprient les défis d'une régulation de la logistique urbaine.

Plusieurs candidats souhaitent assurer une inflexion pour la décarbonation des VUL (véhicules utilitaires légers) (Jadot, Hidalgo).

La cyclologistique est considérée comme une perspective de développement par plusieurs candidats (Mélenchon, Hidalgo, Jadot, Péresse, Roussel), certains considérant la massification fluviale et ferroviaire nécessaire en amont de cette solution (Jadot, Mélenchon, Péresse).

Le développement des plates-formes numériques de services de livraison suscite des annonces de régulation (Hidalgo, Jadot, Roussel, Péresse).

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

Les candidats constatent tous l'intérêt d'une politique de soutien au développement du fret fluvial, dont ils notent qu'il convient particulièrement à certains types de trafics. Les principaux leviers évoqués sont la modernisation des infrastructures fluviales existantes, le développement de plates-formes multimodales, et la relance de la construction fluviale en France. L'effort de modernisation du réseau fluvial, y compris le réseau Freycinet, est régulièrement cité en lien avec la nécessité de renforcer la desserte des hinterlands portuaires.

Les réponses ne sont pas toutes explicitement orientées vers le triplement de la part modale du fret fluvial : Jadot et Le Pen y souscrivent, Roussel propose de passer à 10%, et Péresse répond avec angle territorialisé proposant un effort particulier sur la Seine et le Rhône. Roussel propose de passer la TVA à 5,5% pour les produits qui auront été majoritairement transportés par voie ferrée et fluviale.

La nécessité d'initier et soutenir la transition énergétique de la motorisation de la flotte fait l'unanimité.

4. Préciser la gouvernance du système de transport, mobilité et logistique

4.1. Coordination Etat-régions

Mélenchon et Le Pen se prononcent en faveur du renforcement de l'Etat dans ses relations avec les régions. Le premier considère en particulier que l'Etat doit jouer un rôle de stratège de la planification en particulier à travers le financement (6 Mds€ par an pour la rénovation du réseau ferroviaire). Les régions devraient toutefois prendre leur part, en particulier à travers la mise en œuvre du cadencement. Pour Le Pen, « 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. » De cette distinction devrait découler le transfert aux régions de moyens correspondants, afin que transfert de compétences cesse d'être confondu avec transfert de charges.

Roussel et Jadot souhaitent améliorer la coordination entre l'Etat et les régions. Roussel estime que le maintien d'un pilotage national fort par l'Etat serait nécessaire à la cohérence des choix économiques et sociaux. Les services de transports devraient donc être gérés en régie publique – avant la constitution d'un « grand pôle public des transports ». Jadot considère que charge est à l'Etat de mettre en œuvre la planification nationale des investissements nécessaires au report modal, mais également d'organiser la concertation avec les régions et les EPCI AOM. De plus, alors que la régionalisation et l'apparition de nouveaux opérateurs seraient source de complexification pour les usagers, l'Etat devrait également permettre la simplicité et la lisibilité des services de transports, sur le modèle du MaaS.

Hidalgo évoque quant à elle un « Acte III de la décentralisation » qui apporterait des ajustements aux relations entre Etat et régions. Elle renforcerait notamment les relations entre le gouvernement et l'association Régions de France.

Enfin, Péresse regrette la décorrélation entre les projets annoncés et leur financement qui génère une « vraie défiance » entre régions et Etat. La candidate en appelle donc à la mise en place d'une « feuille de route claire ». Elle souligne également la capacité des régions à faire mieux et moins cher que SNCF Réseau, dès lors qu'on leur laisse davantage de souplesse et que l'on simplifie drastiquement la doctrine de gestion.

4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?

Le transfert des compétences voirie et stationnement aux AOM intercommunales ne fait pas l'unanimité.

Pour Mélenchon, les lois Notre et Maptam auraient affaibli les communes, et la répartition actuelle des compétences ne serait ni lisible ni cohérente. Aussi la voirie ne devrait-elle pas être transférée aux EPCI ou aux AOM.

Le Pen considère quant à elle que la complexification des compétences démobilise en premier lieu les exécutifs municipaux. Aussi, plutôt que des transferts systématiques de compétences, elle privilégie des mutualisations sur la base d'accords entre collectivités.

Pour Jadot, Péresse, Hidalgo, cette dévolution devrait être fonction des enjeux locaux. Péresse estime que les compétences voirie et stationnement devraient être transférées aux AOM urbaines, afin que les leviers d'action soient optimisés. Elle précise que ce transfert devrait se faire selon l'intérêt partagé par les collectivités concernées plutôt que de manière systématique. C'est également avec pragmatisme qu'Hidalgo estime que le transfert de la voirie devrait se faire, c'est-à-dire selon la structuration des intercommunalités (taille, démographie, géographie). Jadot distingue quant à lui selon le degré d'ambition des exécutifs locaux,

dont le niveau justifierait des transferts de compétences. Des commissions locales d'arbitrage des composantes de la politique de mobilité favoriseraient les coordinations territoriales.

De manière plus générale, Roussel propose la tenue d'Assises de la démocratie territoriale.

4.3. Régulation des marchés de transport

L'appréciation du rôle de l'ART reflète assez fidèlement les positions de chacun des candidats sur le rôle de l'Etat.

Pour Mélenchon, l'ART sera intégrée à un pôle public des transports et de la mobilité, conjointement à l'abandon de la concurrence en matière ferroviaire. Roussel désire quant à lui que les services de transports soient gérés en régie publique – avant la constitution d'un grand pôle public des transports. Pour Le Pen, l'ouverture à la concurrence est un moyen et non une fin en soi. Aussi l'ART verrait-elle son rôle renforcé.

Les candidats écologiste et socialiste saluent quant à eux le rôle et l'indépendance de l'ART face à l'Etat et aux opérateurs, et n'envisagent pas d'évolution structurelle de son rôle.

Enfin, Péresse se prononce pour une prise en compte des avis de l'ART plus rigoureuse de la part des opérateurs et de l'administration.