

**TDIE interroge les candidats à l'élection présidentielle
sur leur projet de politique des transports.**

Pour une politique des transports

Questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle

A l'attention des mesdames et messieurs les candidats à l'élection présidentielle 2017,

TDIE souhaite contribuer à l'identification des enjeux d'une politique nationale des transports, mobilité et logistique, pour que celle-ci ait la place qu'elle mérite dans le projet de mandat 2017-2022, en suscitant l'expression des propositions et des orientations portées par les candidats.

Comme en 2002, 2007 et 2012, TDIE porte à l'attention des candidats à l'élection présidentielle une analyse et des questionnements qui sont présentés dans le document « *Pour une politique des transports, Analyses, propositions et questions aux candidats à l'élection présidentielle 2017* ».

Afin de faciliter l'expression de la vision et des orientations des candidats, le conseil scientifique a précisé les questions sur lesquelles le futur Président de la République devra donner des orientations dans le questionnaire ci-après. **La numérotation des questions n'est pas relative à un ordre de priorité des enjeux : elle est destinée à faciliter l'identification des questions.** Ainsi, par facilité de mise en page, les questions relatives à la décarbonation des transports se trouvent à la dernière page.

TDIE souhaite partager vos propositions avec le plus grand nombre à une date qui permette leur consultation et leur analyse dans les meilleures conditions. Nous publierons les réponses dans la semaine du 27 mars, c'est pourquoi **nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous adresser votre réponse le lundi 20 mars par mail (à secretariat@tdie.eu).**

Ce document vous est transmis en format électronique afin que vous puissiez facilement y intégrer vos réponses.

Pour toute demande de précision, vous pouvez joindre l'équipe de TDIE (Pierre Van Cornewal, Délégué général : 01 44 13 31 84 ou pvanconewal@tdie.eu)

Philippe Duron, Député du Calvados, et Louis Nègre, Sénateur des Alpes-Maritimes, coprésidents de TDIE

Pour une politique des transports

1. Le système de transport français a une excellente réputation. Cependant, les indicateurs mesurant sa qualité dans les classements internationaux se dégradent. ***Dans quelles conditions et selon quelles modalités les dossiers relatifs à la mobilité et aux infrastructures de transport seront-ils l'objet d'une politique pour le prochain mandat ? Nommerez-vous un ministre de plein exercice spécifiquement pour les transports, la mobilité et la logistique ?***
2. Relevant des domaines dits de « compétence partagée », la politique européenne des transports précise le cadre des politiques nationales. ***Quelles initiatives comptez-vous prendre en matière de politique commune des transports ? Quels sont, selon vous, les domaines prioritaires dans lesquels l'Union européenne devrait agir au cours des prochaines années en matière de transport ?***
3. L'organisation des compétences des pouvoirs publics dans la définition et la mise en œuvre des politiques de mobilité a été précisée par les dernières lois de décentralisation. La région y a acquis des responsabilités importantes. ***Confirmez-vous ce rôle de chef de file de la région dans la définition des politiques de mobilité ?***

Préparer l'avenir : pour un nouveau programme de recherche sur les transports

4. Le monde des transports vit des mutations profondes qui lient étroitement les enjeux technologiques, industriels, financiers, territoriaux, et sociaux. ***Etes-vous prêt à initier un nouveau programme pluridisciplinaire ambitieux dédié à la recherche sur les questions des transports ?***

Sûreté et sécurité

5. Les transports sont particulièrement vulnérables face à la menace terroriste. Pouvoirs publics, collectivités locales, opérateurs se mobilisent pour comprendre ce risque et proposer des moyens de le maîtriser. ***Quels moyens mettre en œuvre pour assurer la plus grande sûreté des transports tout en préservant leur efficacité ?***
6. L'amélioration de la sécurité des différents modes de transport constitue également une attente forte de la part de nos concitoyens. ***Quels objectifs comptez-vous fixer en matière de sécurité pour les différents modes de transports ? Comme pour les autres modes, la politique de sécurité routière ne devrait-elle pas être intégrée à celle des transports ?***

Financer l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux nécessaires aux politiques de mobilité et de transport

7. La mission Mobilité 21 a contribué à moderniser la méthode de définition des priorités d'investissement dans les infrastructures de transport en cohérence avec les ressources disponibles. Elle a proposé notamment de concentrer les investissements sur la régénération des infrastructures existantes plutôt que sur la création de nouvelles infrastructures. **Comptez-vous confirmer cette orientation ? Etes-vous favorable à une loi de programmation pluriannuelle qui permettrait au Parlement de préciser un cadre de référence pour la mise en œuvre de ces priorités ?**
8. La France consacre 1% du PIB français aux dépenses liées aux infrastructures de transport. **Cet ordre de grandeur vous paraît-il suffisant et raisonnable ?**
9. La politique de l'Etat en matière d'infrastructure est financée à travers l'AFITF dont le budget doit être consolidé pour assurer la mise en œuvre des priorités portées par Mobilité 21, le volet mobilité des CPER, les appels à projets de TCSP, et la modernisation des TET. **Comment envisagez-vous l'avenir de l'AFITF (ses compétences, ses ressources affectées) ? Quel niveau de recettes annuelles dédiées êtes-vous prêt à y consacrer ?**
10. **Quelles décisions comptez-vous prendre concernant les trois grands projets qui suscitent un débat : projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, projet de canal Seine-Nord-Europe, et projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin (qui vient de faire l'objet d'un traité international ratifié par le Parlement) ?**

Financer le développement des réseaux de transports publics urbains

11. **Quel rôle pour l'État dans le renforcement de la pérennité économique et financière des réseaux de transports publics urbains ?**
 - 11.1. Le Versement Transport est essentiel au financement des systèmes de transport urbains et permet de lier la contribution des employeurs au service public de transport. **Vous engagez-vous à garantir la pérennité de ce dispositif ?**
 - 11.2. **Les transports collectifs doivent-ils être considérés comme un bien de première nécessité (TVA à 5,5% au lieu de 10% aujourd'hui) ?**
 - 11.3. Le développement de l'usage des transports collectifs suscite de nombreuses attentes en matière de qualité du service. **Quelles orientations porterez-vous pour favoriser le développement du transport collectif (appui aux solutions traditionnelles, TCSP, soutien aux pôles d'échange de covoiturage, à la mise en œuvre des systèmes d'information, etc.) ?**
 - 11.4. **Comment améliorer la desserte des quartiers défavorisés enclavés et celle des territoires à faible densité qui concentrent 60% de la population française ?**

Nouveau regard sur la route

12. Un observatoire national de la route a été lancé en 2016 (par l'Etat, l'ADF, l'ADCF, l'IDRRIM, l'USIRF et le STRESS) afin de contribuer à une meilleure connaissance du patrimoine routier (national, départemental, communal) et d'évaluer les montants financiers nécessaires à son entretien et sa préservation. **Comment assurer sur le long terme un niveau d'investissement nécessaire à l'entretien et à la modernisation des réseaux routiers ? Comment optimiser l'affectation des moyens budgétaires consacrés à la route ? Seriez-vous favorable à la mise en place d'une redevance pour l'usage de la route dont la recette serait affectée au financement de l'entretien et de la modernisation de l'ensemble du réseau non concédé (vignette ou autre, sur le modèle de la redevance pour l'eau ou les ordures ménagères) ?**
13. Le réseau routier français cumule plus de 1 million de kilomètres de voirie, dont 21 000 km d'autoroutes et de routes nationales sous la responsabilité de l'Etat (9 000 km sont concédés), 380 000 km gérés par les départements et 680 000 km par les communes. **Cette organisation vous convient-elle ? Souhaitez-vous la faire évoluer et si oui dans quelle direction ?**

Fret et logistique

14. Les ports sont des outils majeurs du développement économique français. Ils accusent néanmoins un retard de croissance par rapport à leurs concurrents européens. **Comment renforcer la compétitivité des portes d'entrées logistiques de la France que sont les ports maritimes et la desserte de leurs hinterlands par les voies ferroviaires et fluviales ?**
15. La mise en œuvre d'une politique de la logistique est attendue par les acteurs du transport comme par les acteurs industriels qui ont salué la mise en œuvre du dispositif engagé par la Conférence Nationale de la Logistique (loi du 13 mai 2013). **Quels doivent être les rôles respectifs de l'Etat et des collectivités territoriales (régions, départements, agglomérations) dans la mise en œuvre de la politique de la logistique ? Avec quels outils et instruments de pilotage envisagez-vous d'organiser la complémentarité entre les orientations nationales et les politiques régionales ?**
16. Le déclin du transport ferroviaire de marchandises est un phénomène propre à la France. **Pensez-vous que cette baisse est inéluctable ? Quelles mesures proposez-vous pour inverser la courbe ?**
17. Le transport routier de marchandise, qui participe pour 86% (chiffres 2015) au transport de fret en France, est soumis aux règles européennes de détachement des travailleurs. **Que faire pour minimiser les effets des distorsions de concurrence et le dumping social européen dans le secteur du transport routier de marchandises ?**

Quel avenir pour le système ferroviaire français ?

18. Le système ferroviaire est un outil d'action publique. La dette du groupe public s'accroît, et met en péril la pérennité de cet outil nécessaire à l'efficacité des politiques de mobilité et de transport de marchandises et de desserte des territoires.

18.1. *Dans la gouvernance du groupe public ferroviaire, quels rôles assignez-vous à l'Etat et au régulateur ?*

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

18.3. *Quelles priorités retenez-vous pour SNCF Réseau ?*

18.4. *Quels sont les principaux leviers d'augmentation de la productivité de SNCF Réseau au profit de la qualité du service rendu et de la réduction des coûts, en termes d'investissement, d'entretien et de modernisation du réseau, de processus industriels ?*

19. Le quatrième paquet ferroviaire européen porte l'obligation d'ouverture à la concurrence du système ferroviaire. La nécessité de préparer cette échéance au profit de la qualité du service rendu apparaît aux différents acteurs du système ferroviaire. Les Régions notamment demandent la mise en œuvre rapide des dispositions législatives leur permettant d'engager les démarches nécessaires à l'ouverture à la concurrence.

19.1. *Pensez-vous que les leviers d'augmentation de la productivité de SNCF Mobilités sont nécessairement liés à la mise en œuvre de la concurrence ?*

19.2. *Etes-vous prêt à présenter un projet de loi au parlement en 2017 afin d'enclencher la mise en œuvre rapide de l'ouverture à la concurrence par les régions qui le souhaiteraient ? Pensez-vous qu'il soit nécessaire de prévoir une phase d'expérimentation ?*

19.3. *Comment envisager la question du transfert des personnels cheminots dans les cas de changement d'attributaire des concessions de service public ? Quelles évolutions proposez-vous pour les salariés de l'Etablissement SNCF Mobilités ?*

19.4. *Envisagez-vous de modifier la structure du groupe public ferroviaire résultant de la loi du 4 août 2014 ? En particulier, quel positionnement envisagez-vous pour Gares & Connexions, dans l'optique notamment de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs ?*

20. La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a ouvert aux opérateurs privés le transport interurbain de voyageurs par autocars sur des liaisons de plus de 100 km. *Cette innovation vous semble-t-elle positive ? Quel regard portez-vous sur l'avenir du transport ferroviaire face à la concurrence accrue des nouvelles mobilités (autocars interurbains libéralisés, covoiturage, liaisons aériennes low cost) ?*

Développement des systèmes intégrés de mobilité

- 21.** Le véhicule connecté, autonome ou à conduite déléguée n'est plus une perspective futuriste. Cette évolution soulève des problèmes inédits d'ordre juridique (sécurité, cyber-sécurité) et des interrogations sur la compétitivité industrielle des constructeurs automobile. ***Comment encourager, orienter et coordonner les initiatives publiques et privées pour accompagner le déploiement du véhicule connecté ou à conduite déléguée, et les nouveaux services afférents ? Comment coordonner ces initiatives et leur encadrement réglementaire au niveau européen ? Autoriserez-vous la circulation des véhicules autonomes sur les routes (véhicules légers, poids lourds, autocars) ?***
- 22.** Le développement des nouveaux usages permis par les nouvelles technologies de l'information nécessite une précision du rôle de la puissance publique.
- 22.1.** ***Comment garantir la sécurité des données personnelles des utilisateurs des transports publics par les entreprises, start-ups et collectivités ?***
 - 22.2.** ***Comment garantir le cadre social de l'exercice du travail sans brider le développement des innovations ?***
 - 22.3.** ***Quel rôle d'incitation, d'orientation, de coordination et de mise en compatibilité peut jouer l'État dans les politiques d'innovation qui relèvent aussi de l'initiative des collectivités et du secteur privé ?***
 - 22.4.** ***Quel rôle donneriez-vous à l'Union européenne pour légiférer dans ce domaine ?***

.../...

Décarbonation des transports

- 23.** L'accord de Paris signé le 22 avril 2016 a fixé des objectifs ambitieux consistant à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C, à poursuivre l'action pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C et à parvenir à la neutralité carbone au cours de la 2^{ème} moitié du XXIème siècle. En France comme en Europe, le transport est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. **Quels leviers comptez-vous utiliser pour atteindre les objectifs fixés par la COP 21 ? Innovation technologique, innovation organisationnelle, réformes fiscales et mesures de soutien à la mise en œuvre de nouvelles politiques de transports ?**
- 24.** Les épisodes de pollution, notamment dus aux particules fines à la fin de l'année 2016, ont particulièrement affecté les agglomérations. Ils montrent que les problèmes globaux de gaz à effet de serre et les phénomènes locaux de pollution ne doivent plus être envisagés séparément mais doivent faire l'objet de réglementations cohérentes à l'échelle nationale et européenne. Il est du rôle de la puissance publique de définir de telles normes.
- 24.1.** *Si les mesures à prendre relèvent, pour beaucoup, des autorités locales, vous paraît-il nécessaire d'établir des dispositifs incitant les collectivités locales à prendre de telles mesures ?*
- 24.2.** *Deux débats, relatifs pour le premier à la mise en place de nouvelles normes européennes d'émissions de GES des véhicules légers et des VUL et, pour le deuxième, à la création d'une norme d'émissions de GES des PL vont intervenir dans les premiers mois du quinquennat : quelles positions défendrez-vous ?*
- 24.3.** *Comment garantir la neutralité technologique de la norme dans ce domaine, les objectifs à atteindre relevant de la sphère politique, les solutions pertinentes relevant de la sphère technique ?*
- 25.** *Etes-vous favorable à l'application du principe pollueur-payeur, en recourant notamment à la tarification proportionnelle à l'usage et à sa modulation en fonction des performances des véhicules pour faire prendre en charge, à leur juste coût, les externalités négatives de chaque mode de transport par ses usagers ? Dans le cas d'un instrument financier, soutenez-vous le principe de l'affectation de son produit au financement de la politique des transports ?*
- 26.** L'Union européenne préconise une évolution vers des véhicules à émissions nulles.
- 26.1.** *Quelle stratégie comptez-vous mettre en œuvre afin de soutenir le développement des véhicules à très faible émission carbone et émission nulle ? Vous engagez-vous à augmenter régulièrement le montant du volet carbone de la TICPE pour atteindre 56€/tCO₂ en 2020 et 100€/tCO₂ en 2030 comme la loi le prévoit ?*
- 26.2.** *Les outils de marché et les incitations financières doivent-ils être utilisés pour accélérer le remplacement du parc de véhicules ?*
- 26.3.** *Quel avenir pour les motorisations diesel et les autres carburants dits propres (gaz naturel, hydrogène, biocarburants,...) ?*

