



**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 : Anne HIDALGO

Parti/Mouvement : Parti Socialiste

Réponse reçue le : le 23 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de Anne Hidalgo

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	7
1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport	7
2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS	10
2.1. Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	10
2.2. Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	11
2.3. Aérien	12
3. FRET ET LOGISTIQUE	13
3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique	13
3.2. Quelle politique portuaire ?	13
3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ?	14
3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ?	14
3.5. Logistique urbaine	14
3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ?	14
4. PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE	16
4.1. Coordination État-régions	16
4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ?	16
4.3. Régulation des marchés de transport	17

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 :

Sur l'ensemble du programme présidentiel et tout particulièrement sur ce sujet, il est impératif de répondre conjointement aux crises sociales et écologiques, car elles sont indissociables. Nous savons que les premières victimes des bouleversements climatiques sont et seront les plus précaires. Alors que les cours des matières premières et de l'énergie s'envolent, du fait de la reprise économique postpandémie et de la guerre en Ukraine, il faut protéger les Français en les accompagnant à travers une politique de transition social-écologique. C'est la seule façon d'éviter que ne réapparaissent des conflits type gilets jaunes et que continuent de s'aggraver les inégalités. Et les mobilités joueront un rôle crucial pour mener à bien cette transition.

Alors que la France avait pris la tête du combat contre le changement climatique avec l'Accord de Paris, trop peu aura finalement été fait depuis au niveau national, tant au niveau énergétique que de la rénovation thermique des logements ou des transports alors même que nous savons que ce sont les trois principales sources d'émissions de gaz à effets de serre (GES). Il nous faut absolument les réduire pour respecter nos engagements, certes, mais surtout pour garantir un monde vivable aux générations futures. Anne Hidalgo en a fait la démonstration à Paris, non sans résistance, en réduisant la place de la voiture afin de favoriser les transports en communs et les mobilités douces, notamment le vélo.

L'État doit donc être une force motrice et donner un cap politique clair, impulser les dynamiques, assurer les financements publics nécessaires et mettre l'ensemble des acteurs du secteur autour de la table avec au premier rang les industriels et les gestionnaires d'infrastructures. Ce sont eux qui seront les fers de lance de la transition alors que les mobilités représentent encore 30% des émissions de GES en France (hors transport international maritime et aérien) et que l'objectif est bien d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'État n'ayant pas vocation à tout faire, et parce que nous portons un acte III de la décentralisation pour un choc de confiance avec les collectivités, tout se mettra en place en concertation et relation étroite avec elles.

Plusieurs grands objectifs ont ainsi été fixés, qui seront détaillés par la suite :

D'abord sur la mobilité individuelle. Chacun doit avoir accès dans son quotidien à des moyens de transport non polluants et décarbonés, à un coût abordable. Cela doit être tout particulièrement vrai pour la voiture individuelle qui représente toujours plus de 80% des trajets quotidiens des Français (85,3% en 2020), et même la quasi-totalité des déplacements dans les zones rurales et péri-urbaines dépourvues de solution alternative. C'est la raison pour laquelle elle propose la création d'un « leasing social » pour permettre aux automobilistes de changer de véhicule sans barrière financière à l'achat. Il est complété par un prêt à taux zéro pour le changement de motorisation, y compris le retrofit, du déploiement d'un million de bornes électriques en cinq ans sur tout le territoire avec une priorité accordée aux zones rurales. Il s'agira également de « socialiser la voiture » pour réduire au maximum l'autosolisme par l'autopartage, le covoiturage... Cette révolution de l'usage dépend, pour sa mise en œuvre, de facteurs organisationnels et technologiques mais aussi de la mise à disposition de nouveaux types de véhicules par les industriels (de la création de nouveaux habitacles favorisant l'échange au développement de véhicules peu polluants à prix abordables, hors aides publiques). Cette nouvelle politique automobile nécessitera de grands échanges avec les constructeurs pour réorienter complètement leur stratégie industrielle : il nous faut davantage de véhicules intermédiaires que de SUV, davantage de véhicules légers que des véhicules toujours plus lourds et volumineux.

Cela passera également par la pérennisation et l'amplification de la politique en faveur du report modal de la voiture vers les modes actifs, de la marche au vélo sous toutes ses formes (vélo à assistance électrique, vélomobile). Cela exige, pour être efficace, la mise en place dans tous les territoires d'un véritable « système vélo » : adaptation des chaussées (pistes, chaussidous etc), stationnements, organisation de la cohabitation modale, éducation au vélo à l'école, dotation de vélos par les collectivités pour les collégiens et lycéens qui habitent à moins de 10km de leur lycée avec une réorganisation des tournées des bus scolaires...

Vient ensuite l'enjeu de la mobilité collective, avec une augmentation significative de l'investissement dans le transport ferroviaire, en lien avec les régions, chargées des TER qu'il faudra continuer de décarboner car trop de trains fonctionnent encore au diesel. Anne Hidalgo veut développer les trains de nuit et redynamiser les « petites lignes », répondre aux besoins des bassins de vie et d'emploi en développant des lignes « intercités » transversales (sans passer par Paris...). Pour inciter au report modal, nous diminuerons la TVA à 5,5% sur les transports collectifs. Concernant les mobilités du quotidien, il faut mieux assurer la connexion des zones peu denses aux aires urbaines en organisant de l'intermodalité par du rabattement vers les modes lourds (trains, car interurbains) afin de remettre chaque mode dans sa zone de pertinence. Les gares devront ainsi être fortement pourvues en garages à vélo sécurisés et en parking relais (avec bornes de recharge).

Par ailleurs, un accent tout particulier devra être mis sur les mobilités solidaires et envers les « assignés territoriaux », pour reprendre l'expression du sociologue Eric Le Breton, qui ne disposent pas ou bien trop peu de solutions de mobilité soit parce que ces personnes n'ont pas le permis, ne vivent pas à proximité d'une ligne de transport collectif, soit parce qu'elles sont âgées ou en situation de handicap.

Le deuxième pilier, trop souvent oublié au motif que « les colis de votent pas », concerne le transport de marchandises avec la nécessité de doubler la part du fret ferroviaire et fluvial. Un investissement bien plus important que celui prévu dans le plan de relance doit être engagé pour créer de nouvelles lignes ferroviaires pour contourner les « nœuds » saturés, et notamment celui de Lyon pour la traversée du sillon rhodanien. La dynamisation des autoroutes ferroviaires doit être pensée au niveau européen et se faire en lien avec un plan de modernisation de nos ports afin d'assurer une véritable intermodalité. Les camions devront ainsi retrouver leur zone de pertinence c'est-à-dire les derniers kilomètres ou les trajets sans alternative ferrée ni fluviale. Une grande politique de logistique sera à construire avec les agglomérations pour développer des entrepôts de manière planifiée. Le développement de cette stratégie globale du transport de marchandises ne fera pas non plus l'économie d'une réflexion sur la question du coût de la livraison pour les consommateurs qui entraîne nécessairement, parce qu'il est trop faible voire inexistant en affichage, une anarchisation de l'utilisation des véhicules utilitaires légers augmentant d'autant la congestion et la pollution dans les centres-urbains.

Enfin, et presque en premier lieu, des investissements bien plus importants que ceux prévus par la LOM et complétés par le plan de relance de 2020 devront être réalisés sur les infrastructures ferroviaires pour rénover et régénérer un réseau ferré vieillissant (29 ans contre 17 en Allemagne) afin de mettre aux nouvelles normes européennes permettant ainsi de mieux connecter nos pays, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il en est de même pour nos infrastructures portuaires. Nous devons relier nos ports entre eux par un maillage ferré plus performant. Le sujet des infrastructures routières ne saurait être oublié et la question des autoroutes, avec la fin de la plupart des concessions prévue entre 2031 et 2036, devra être traitée dans le prochain quinquennat. C'est la raison pour laquelle une troisième voie est proposée au débat devenu stérile entre les tenants de la capitalisation, qui souhaitent pérenniser le système actuel de concessions déséquilibrées, et ceux qui souhaitent une renationalisation immédiate qui coûterait très cher aux finances publiques. Cette solution consiste en la création d'un EPIC qui serait le pendant de SNCF Réseau et VNF pour le ferroviaire et le fluvial (cf question 1.2.2.3).

Pour financer l'ensemble de ces mesures, les fonds de relance européens seront d'abord mobilisés de véritables conditions sociales et écologiques au soutien financier que l'État accorde aux entreprises seront instaurés et des cercles vertueux seront créés par une application intelligente du principe pollueur-payeur. A titre d'exemple, une part significative des recettes de l'eurovignette sera redirigée vers les entreprises de transport contributrices pour les aider à verdir leurs flottes.

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 : Les périodes de confinement ont permis d'expérimenter la démobilité contrainte pour une partie significative de la population ; nous n'oublions pas les travailleurs des première et deuxième lignes qui ont tenu le pays à bout de bras. Cette sobriété extrême ne peut évidemment pas être notre modèle et pourtant, en termes d'émissions carbone, c'est plutôt sur cette tendance qu'il nous faut nous diriger.

C'est pourquoi, concernant la mobilité des personnes, l'axe prioritaire doit être celui de la transition automobile tant son poids dans la part des déplacements est important et le restera dans de très nombreux territoires. Il se cumule à un changement des pratiques pour faciliter les alternatives à l'autosolisme.

Concernant la méthode, l'ensemble des acteurs de la filière automobile sera très rapidement réuni pour engager avec eux la révolution du poids et de l'habitacle : des véhicules moins lourds et plus accueillants pour favoriser le covoiturage. La seule décarbonation du moteur ne sera pas suffisante pour changer le rapport que nous entretenons à la voiture.

Le second axe prioritaire est celui de l'infrastructure, et d'abord ferroviaire, pour offrir de nouvelles alternatives moins carbonées de déplacement collectif à une bien plus grande part des habitants et entreprises de nos territoires. Plus généralement, si l'on veut inciter les habitants et les travailleurs à prendre le train, il doit être ponctuel et confortable. C'est pourquoi l'État doit travailler beaucoup plus en lien avec les régions pour améliorer l'offre et les conditions de transport, bien que de très grands progrès aient été faits ces dernières années.

Enfin, l'idée de restriction de circulation de transports de marchandises sur la route est intéressante si une alternative ferroviaire existe, afin de décarboner encore davantage le fret. Le ministre des Transports devra étudier cette piste de réflexion et en proposer une expérimentation.

1.2. Investissement, financement, tarification

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

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

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

Réponse : Nous partageons le même constat : l'infrastructure est l'un des principaux défis à relever. C'est d'ailleurs celui dans lequel l'État a le plus sa place. C'est la raison pour laquelle il est regrettable, alors qu'un travail remarquable avait été mené, que le gouvernement dans le volet programmation de la LOM n'ait pas repris le scénario 3 du rapport du COI de 2018 qui prévoyait 80Mds€ d'investissements sur 20 ans, soit 4Mds€/an, lui préférant un scénario 2 au rabais avec à peine 3Mds€/an programmés sur 2019-2023.

Repartons de cette base et complétons-la à l'aune du prochain rapport du COI dont nous avons appris par voie de presse qu'il s'inquiète du mur de l'investissement auquel il faudra faire face. La vétusté de

nos réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers nationaux non concédés en atteste ; sans parler des nouvelles infrastructures dont le pays a besoin. Il faudra donc absolument revoir ces documents cadres pour fixer une stratégie d'investissement claire et revoir certaines organisations.

Rien que sur le ferroviaire, pour arriver à financer la régénération et la modernisation du réseau, qui doivent être des priorités absolues, il manque près d'un milliard d'euros par an au contrat de performance de SNCF Réseau. Le gouvernement a d'ailleurs réussi l'exploit de faire l'unanimité contre lui : Régions, Sénat, ART, acteurs du fret... tous dénoncent des financements qui ne sont pas à la hauteur, un manque de détail des investissements, une trajectoire budgétaire purement financière... en somme un contrat qui ne permet pas de répondre aux besoins ni aux attentes alors que notre réseau vieillit (29 ans en moyenne contre 17 en Allemagne). Ce contrat de performance doit donc être rapidement revu. D'autant plus qu'il ne prend même pas en compte le énième revirement opéré par Emmanuel Macron début juillet en annonçant le retour des LGV, après avoir passé le quinquennat à les brocarder, et alors même que les politiques d'infrastructures se décident sur le temps long.

Pour autant, nous n'opposons pas les modes mais souhaitons les additionner. Oui, Toulouse, Perpignan et Nice ont besoin d'être raccordées au TGV pour offrir une alternative bas carbone aux particuliers comme aux professionnels pour leurs déplacements. Cela est d'autant plus pertinent qu'en plus de désenclaver des territoires en les rapprochant, ces projets s'inscrivent dans des prolongations européennes vers l'Italie et l'Espagne, et donc dans deux des 9 corridors du RTE-T. Les fonds européens pour leur réalisation seront à mobiliser d'autant plus fortement.

Pour des projets plus locaux, faisons confiance aux sociétés de projet et au modèle de la Société du Grand Paris en ce que ces structures regroupent l'ensemble des acteurs au sein d'un même espace à vocation unique, doté d'une personnalité, en mesure de lever des fonds et de réaliser les investissements nécessaires. La création de ce type de structures sera donc facilitée car elles vont dans le sens du mouvement de décentralisation générale que nous proposons afin de donner davantage de possibilités aux régions pour investir et aménager les territoires, ce qui est l'une de leur compétence principale. L'État doit s'occuper du structurant national (LGV, lignes Intercités, autoroutes ferroviaires...) et accompagner les initiatives locales et à partir de ce cadre, il revient aux régions, en lien avec les autres collectivités, de définir les besoins des territoires qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux, le cadre restant celui de la transition écologique.

C'est à cette aune que seront abordées les négociations sur les CPER, dans lesquels les questions de mobilité doivent occuper une place importante. Elles sont nécessairement structurantes et sont par définition au cœur de ce que doivent être les relations entre l'État et les régions. Les moyens précis seront définis dans le cadre de la négociation.

Dans le cadre de la Présidence Française de l'Union Européenne (PFUE), il est regrettable que des initiatives ne soient pas prises pour accélérer les négociations du RTE-T et de son déploiement, et notamment des trois corridors qui concernent très directement la France (Atlantique, Méditerranée et Mer du Nord - Méditerranée). Avec le retard pris par notre pays, cumulé à la faiblesse des ambitions et objectifs fixés par la loi Climat-Résilience, il est évident que nous devons nous raccrocher au mieux au *Green Deal* Européen et à la stratégie *Fit For 55* développée et portée par Frans Timmermans, Vice-président exécutif socialiste de la Commission Européenne.

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 : Le financement public est *in fine* un arbitrage et un équilibre entre impôt (contribuable) et redevance d'usage. Parce que nous tenons à prendre en compte les externalités négatives de certains modes, oui nous sommes favorables au principe pollueur-payeur. Il va dans le sens de l'Histoire.

Le problème pointé par les mouvements des Bonnets Rouges et des Gilets Jaunes était celui de la justice sociale et fiscale face à des mesures de renchérissement des carburants sans l'accompagnement suffisant pour aider au changement de véhicule. Pour que l'écologie soit acceptée, elle doit être sociale. Notre société est fragmentée et tendue, les inégalités ont augmenté pendant le quinquennat qui se termine, il faut l'apaiser et la réparer. La transition écologique, en ce qu'elle trace un chemin commun, permet cela, à la seule condition de n'oublier personne au bord de la route. Il faut créer un système gagnant-gagnant : il ne faut pas "juste" une transition, il faut une transition juste.

Ainsi, la directive Eurovignette sera transposée mais l'intégralité des ressources perçues ne sera pas créditée à l'AFITF. Afin d'enclencher un cercle vertueux, une part significative de ces recettes retournera aux transporteurs routiers (dans le cadre d'une convention) pour qu'ils financent la transition de leur parc.

Pour les particuliers, si de vraies aides existent déjà pour le changement de motorisation, elles ne sont hélas pas suffisantes pour que les plus modestes se dotent de voitures électriques qui restent trop chères. C'est pourquoi en complément des dispositifs existants, est proposée la création d'un leasing social et les redevances d'utilisation de la route ne seront pas développées pour les particuliers.

Par ailleurs, du fait de la reprise économique postpandémie et, depuis quelques semaines, de la guerre en Ukraine, le coût des carburants explose. Il serait d'une incohérence complète de renchérir encore le coût des mobilités contraintes, à commencer par les trajets domicile-travail. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'augmenter les salaires en commençant par +15% immédiatement pour le SMIC. La transition écologique ne se fera pas contre ceux qui, aujourd'hui, ne parviennent plus à boucler leurs fins de mois, parce que les loyers, l'énergie et les carburants augmentent mais pas leurs salaires.

C'est dans cette même logique qu'Anne Hidalgo n'a jamais été favorable aux péages urbains punitifs. Elle l'avait d'ailleurs exprimé très précisément devant la commission de l'Aménagement du territoire et du développement durable du Sénat en avril 2018 : s'il s'agit de ne laisser entrer dans la ville que ceux qui ont les moyens, cela n'a aucun sens. Un péage urbain ne pourrait fonctionner qu'à l'échelle des autorités organisatrices des mobilités et devrait être compensé par des services très performants pour ne pas pénaliser toujours les mêmes. Avant donc de réfléchir à l'instauration d'un péage punitif à l'entrée des

grandes agglomérations, nous préconisons un développement beaucoup plus important des transports collectifs. Il en va de même pour les zones à faible émission : sans aide massive au changement de motorisation ni développement de solutions alternatives intermodales, il sera difficile de les faire accepter socialement. Il nous faut avancer sur nos deux jambes.

Concernant la réflexion globale sur la fiscalité des carburants, nous nous sommes prononcés en faveur d'une diminution temporaire des taxes dès le mois d'octobre pour faire face à la hausse des prix. Cela a été justifié dans *Libération* en rappelant cet impératif de justice sociale *"on a besoin de raccrocher les catégories populaires à cette transition. Onze millions de personnes ont besoin de leur voiture tous les jours pour aller travailler (...) Là où il n'y a pas de solution, on ne peut pas dire aux gens de ne pas prendre leur voiture. (...) Il faut les accompagner pour tourner la page des véhicules thermiques à partir de 2030"*. Sur le long terme, oui une grande réflexion devra nécessairement avoir lieu sur la compensation budgétaire de la diminution tendancielle (et souhaitable sur le plan environnemental!) des recettes issues de la TICPE ; et aucun doute sur le fait que TDIE y contribuera fortement, comme vous avez déjà commencé de le faire.

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 : Il convient d'abord de se mettre d'accord sur un fait : mener une politique publique volontariste en matière d'infrastructures nécessite de mobiliser des ressources et nous ne nous inscrivons pas dans la lignée de ceux qui considèrent que diminuer les prélèvements obligatoires est un objectif en soi.

Il ne s'agit pas d'être opposé au privé par principe, loin de là. La puissance publique a besoin des entreprises privées, et réciproquement. Elles sont complémentaires. En revanche nous voulons réaffirmer la maîtrise publique des services publics, et notamment pour ce qui concerne la mobilité. Le modèle délégataire est de beaucoup préférable au concessif (si l'on prend l'exemple des autoroutes) en ce que les contrats sont mieux régis, stables et contrôlables.

Par ailleurs, puisque cette question fait directement référence à notre niveau d'endettement public, nous comptons construire, avec nos partenaires européens et au premier rang desquels le nouveau chancelier allemand et les premiers ministres espagnols et portugais, un nouveau cadre budgétaire qui puisse donner des marges de manœuvre à chaque État pour réaliser ces investissements nécessaires, et notamment dans la transition écologique, en sus des 15Mds€/an que nous prévoyons dans notre programme.

Enfin, dans le cadre budgétaire global de notre projet, nous avons indiqué que les ressources nécessaires au financement des dépenses additionnelles seront assurées par l'établissement d'une fiscalité plus juste (ISF Climat et Biodiversité, impôt sur les successions des plus aisés), par la réorientation des financements européens du plan de relance (dont nous venons de recevoir un deuxième versement) et surtout par la réduction des dépenses publiques défavorables à l'environnement jugulée à la conditionnalité social-écologique des aides publiques, toujours dans la logique de transition.

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 adjudgée 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 : C'est non seulement opportun mais absolument nécessaire !

La commission d'enquête sénatoriale sur les concessions autoroutières de 2020 a démontré que d'ici à la fin des contrats (2031-2036), les surprofits vont aller croissants et : environ 40 milliards d'euros ! Très concrètement, la rentabilité des concessions va doubler sur la période 2020-2036 comparativement à la période 2005-2020 pour atteindre des niveaux stratosphériques. Ceci sans ajouter les 4 milliards d'euros de baisse programmée de l'impôt sur les sociétés, ni la baisse des impôts dits « de production » propres à toutes les entreprises annoncées ces derniers mois. Mais pire, ce rapport datant de septembre 2020, les résultats financiers des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) l'année en question, au cours de laquelle les Français ont subi un double confinement ayant des répercussions directes sur le trafic routier, n'ont pu être pris en compte. L'Autorité de régulation des transports a depuis mis en évidence que même en 2020, malgré une baisse de 23% du trafic des véhicules légers et de 7,7% de celui des poids lourds, les SCA ont dégagé 2,6 milliards d'euros de profit dont 2,4 milliards d'euros de dividendes, tandis que les investissements diminuaient de 16,3% (1,6 milliards d'euros).

Ceci sans compter l'incapacité manifeste de l'État à contrôler la bonne exécution des contrats. En effet les SCA ne remplissent pas toutes leurs obligations légales à commencer par la présentation annuelle d'un inventaire des travaux et des biens (article 3131-4 du code de la commande publique) qui n'a jamais été faite. Preuve en est le décret n° 2021-1726 du 21 décembre 2021, il enjoint les sociétés concessionnaires à poursuivre « *la constitution du premier inventaire sur la base de la nomenclature établie dans le cadre du contrat de plan 2017-2021 et [de le présenter] au concédant dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur du douzième avenant* ». Le gouvernement vient donc de donner un blanc-seing aux SCA pour des années d'irrégularités. A cela s'ajoute, comme l'a relevé l'ART dans son rapport de 2020, le fait que le « bon état » de retour de l'infrastructure au terme des concessions n'est toujours pas défini. Quelle humiliation de voir le régulateur appeler le gouvernement à se doter d'« *une doctrine exigeante sur le « bon état » des biens de retour (et qu'elle) soit rapidement définie* » en particulier pour « *défendre au mieux [ses] intérêts* » et donc ceux de l'ensemble des contribuables.

Il y a donc urgence à affirmer de nouvelles perspectives centrées autour de la réaffirmation d'une maîtrise publique de ce service public pour de nouvelles relations contractuelles entre les gestionnaires des infrastructures de transports et la puissance publique. Il faut mieux prendre en compte les usages différenciés des autoroutes lorsqu'elles sont à dominante de trafic urbain, interurbain ou de transit, mieux intégrer la transition climatique et sociale des autoroutes.

La pertinence économique d'une renationalisation des autoroutes avant la fin des concessions n'est pas évidente, nos prévisions budgétaires ne permettraient pas d'absorber une telle dépense et les priorités de financement doivent être sacralisées ; et nous ne sommes évidemment pas favorables à la poursuite des concessions actuelles. Contrairement au gouvernement, nous ne considérons pas que ce sujet lourd et sensible puisse attendre 2026 pour être entamé, sauf justement à préparer la poursuite du modèle concessif qui est une aubaine financière pour l'État qui en tire une triple recette: taxe d'aménagement du territoire (645 millions d'euros en 2019), taxe sur la valeur ajoutée sur les péages et l'ensemble des prestations des sociétés concessionnaires (2 milliards d'euros en 2018), impôt sur les sociétés (1,5 milliards d'euros en 2018) ; et une moindre dépense puisqu'il n'y a plus d'investissements ni de fonctionnement dédiés.

Pour toutes ces raisons nous portons une voie alternative à l'opposition devenue stérile entre renationalisation qui coûte cher et poursuite d'un modèle concessif déséquilibré, qui commence

inévitablement par l'arrêt des adossements et des prolongations des contrats pour ne pas revivre les épisodes du plan de relance autoroutier de 2015 lorsque les SCA s'étaient engagées à réaliser plus de 3Mds€ de travaux en échange d'une prolongation de contrats et que seuls 50% étaient réalisés au 1er semestre 2020 selon la DGITM, ou de 2019 lorsque, suite au mouvement des Gilets Jaunes, elles s'étaient cette fois-ci engagées à faire profiter à un million de navetteurs des réductions tarifaires et qu'au 1er trimestre 2020 seuls 100 000 avaient souscrits un abonnement, en bonne partie du fait d'un manque de communication de la part des SCA. Comme toujours elles sont bien davantage concentrées sur la maximisation de leur chiffre d'affaires que sur des dispositifs qui donneraient un avantage aux usagers ou à des pratiques qui contribueraient à diminuer le nombre de véhicules en raison d'un usage partagé de la route ; incitation au covoiturage, développement des voies réservées, intermodalité...

C'est pourquoi nous proposons de créer un établissement public à intérêt commercial et industriel (EPIC) « Routes de France ». A l'instar de SNCF Réseau et Voies Navigables de France pour le ferroviaire et le fluvial, il aurait vocation à gérer l'ensemble du réseau routier national non concédé qu'il récupérera dès sa création, et concédé une fois les contrats échus. Il aura 4 grandes priorités :

- Mettre fin au système actuel,
- Améliorer le réseau routier non concédé qui manque de moyens. L'avis budgétaire pour 2022 de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a mis en avant qu'en 2020 48,9% du réseau non concédé était dans un état dégradé dont 18,6% nécessitant un entretien structurel.
- Moderniser l'ensemble du réseau et entamer sa transition social-écologique :
 - Accélération du déploiement des bornes électrique et hydrogène sur les aires de repos,
 - Développement de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, urbains ou interurbains, et celui de places de parking dédiées au covoiturage en nombre suffisant,
 - Déploiement, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, de services de cars et de covoiturage, y compris sur lignes régulières,
 - Création de gares routières d'intermodalité sur le modèle de celle de Briis-sous-Forges (91) ;
 - Utilisation de matériaux innovants pour réduire l'empreinte environnementale des routes ;
 - Augmentation du nombre d'abonnements à tarifs réduits pour les « navetteurs » ;
- Décentraliser une partie du réseau national non pas selon le statut des routes mais selon leur usage :
 - Celles qui ont un usage très local (souvent urbain) pourraient être confiées aux AOM en ce qu'elles gèrent les autres modes de transport,
 - Celles qui sont infrarégionales dont la gestion pourrait être confiée aux régions et départements (la loi 3DS prévoit d'ailleurs des expérimentations),
 - Celles à vocation nationale et internationale qui dépendraient de l'EPIC.

« Routes de France » exploitera le réseau de manière mixte, soit en régie avec les effectifs actuels des directions interdépartementales des routes, soit en délégation mais avec des contrats nouveaux visant à une véritable maîtrise publique : leurs périmètres seront revus notamment avec la sortie du « risque trafic ». La rémunération du délégataire ne sera donc plus liée au trafic ni au risque correspondant à son évolution. En effet ce risque bien réel (pour des ouvrages neufs) et très aléatoire (crise financière de 2008, confinements de 2020) est fort coûteux lorsqu'il est calculé avec des taux de rentabilité internes (TRI) élevés. Ainsi, les contrats seront centrés sur les seules maintenance et exploitation. Leurs durées seront courtes et proportionnées à la réalité des travaux et pourvues de clauses de revoyure régulières.

Si un travail précis reste à mener sur les modalités précises de financement, cette proposition est viable économiquement en ce qu'elle mobilise différentes sources de financement :

- Une partie de l'euro redevance en lien avec l'AFITF pour son fonctionnement et les "petits investissements"
- Une capacité d'endettement propre garantie par la préemption d'une partie des futures recettes après les fins des concessions pour les "gros investissements", sur le modèle de Société du Grand Paris. Cela servira dans un premier temps à financer l'entretien du réseau non concédé et investir dans la transition écologique, et à la fin des contrats sur l'ensemble du réseau. D'ailleurs, en 2017, l'Union des ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts (Unipef) suggérait qu'avec 4 milliards d'euros de ressources potentielles, il serait possible à minima, en faisant appel à des contrats de partenariat que l'on sait fort coûteux, « d'engager un volume de 40 milliards d'euros d'investissements pour des projets dont la mise à disposition se situerait vers 2031-2035 ».

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 : Les transports publics et leurs financements sont d'abord de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité, raison pour laquelle il faut absolument pérenniser le versement mobilité qui a une nouvelle fois été attaqué par le MEDEF au début de la campagne présidentielle, avant qu'il ne se rétracte.

Si le rapport Duron de 2021 donne de vraies pistes de réflexion, un grand débat national sur cette question spécifique du financement des transports collectifs pourra être convoqué autour des acteurs concernés, sur le modèle des Assises de la Mobilité de 2017-2018, notamment pour intégrer la nouvelle donne du télétravail à grande échelle. Il aura pour mission de définir les besoins et les moyens à donner aux politiques publiques qui ne sont pas/plus du ressort de l'État. C'est à l'échelle des AOM que doivent être définies les politiques de proximité pour les déplacements du quotidien, en lien avec les régions pour la coordination entre les bassins de mobilité.

Dans cette perspective, nous sommes favorables à entamer la réflexion sur de possibles modulations du versement mobilité selon les besoins de certains territoires : à la hausse pour contribuer au financement de grands projets d'infrastructures portés par les territoires, et un taux réduit pour les AOM qui ne disposent pas d'un tissu d'entreprises éligibles suffisant pour lever cette contribution.

Sur ce sujet, l'État devra garantir aux AOM des espaces de faible densité de population et/ou de transports publics des financements leur permettant de recruter et donc de disposer d'une ingénierie suffisante pour innover et mettre en place des politiques alternatives à la voiture individuelle (autopartage, TAD, covoiturage, système vélo, tiers lieux, accessibilité aux services...). C'est d'ailleurs ce que développe Olivier Jacquin, sénateur PS de Meurthe-et-Moselle, dans son rapport « Mobilité dans les espaces peu denses à horizon 2050 : un défi à relever dès aujourd'hui » de janvier 2021.

Pour ce qui est de la TVA, oui nous pensons qu'il faut l'abaisser à 5,5% sur l'ensemble des transports en commun et considérer la mobilité comme 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 : La pandémie a gravement affecté les finances des AOM. En tant que Maire de Paris, nous constatons au quotidien les conséquences sur Ile-de-France Mobilités. Dans la lignée de la question précédente, il nous faut repenser des pans entiers du financement des mobilités pour prendre en compte les nouvelles pratiques, sans diminuer (au contraire) l'offre actuelle pour être au rendez-vous de l'urgence climatique. Pour accompagner et développer la pratique du vélo, nous proposons de rendre le forfait mobilité durable obligatoire et cumulable avec le remboursement des abonnements aux transports en commun par les employeurs et nous investirons 2Mds€ sur le quinquennat pour le développement des infrastructures cyclables sur tout le territoire.

Un financement spécifique devra être apporté aux AOM des espaces peu denses comme indiqué dans la question précédente. France Mobilité et les autres agences continueront de les accompagner.

Les Régions auront un rôle encore accru dans l'aménagement ferroviaire du territoire et notamment pour régénérer et moderniser les petites lignes comme elles en ont la capacité depuis la LOM. S'il en est besoin, la loi ou le règlement viendront préciser les nécessités de développer les parkings relai et garages à vélo aux abords des gares pour favoriser l'intermodalité.

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 : Comme précisé précédemment, nous regrettons que la Présidence Française de l'Union Européenne, qui n'arrive qu'une fois tous les 13,5 ans, ne soit pas l'occasion de prendre des initiatives fortes. Par exemple sur le marché carbone ; ou plus largement pour inviter plus fortement encore le Conseil de l'UE à soutenir le *Green Deal* Européen et la stratégie *Fit For 55*. Les dernières semaines de la PFUE serviront donc principalement à agir pour que les présidences suivantes (République Tchèque, Suède et Espagne) soient à la hauteur de l'enjeu : transformation de la filière automobile, « Airbus des batteries », trains de nuit et corridors fret européens, transformation de nos ports et connexion au réseau de fret, ambition européenne pour le transport combiné, filière européenne du vélo etc. sans oublier les sauts technologiques nécessaires comme le déploiement de l'ERTMS (sur lequel la France est très en retard), les progrès à faire sur le GPS européen, l'avion du futur, la poursuite de la recherche sur le véhicule autonome ou l'hydrogène...

La liste des sujets à mettre à l'ordre du jour et à poursuivre au niveau européen parce qu'ils nécessitent de la mutualisation financière, humaine et technologique est longue ; et cette liste est loin d'être exhaustive.

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 : La réindustrialisation est un sujet européen, français et territorial. Anne Hidalgo a d'ailleurs pour habitude de dire que les présidents de région sont les vrais ministres de l'industrie. Réindustrialiser le pays est indispensable pour recréer des emplois de qualité, redynamiser nos territoires, soutenir notre effort de recherche et d'innovation et garantir notre indépendance. Ce constat que nous dressons depuis plusieurs années est devenu d'autant plus flagrant du fait de la pandémie et aujourd'hui de la guerre en Ukraine.

Nous organiserons cet effort national autour de quatre grandes odyssees industrielles, dont l'une sera consacrée aux mobilités. L'industrie des transports occupe une place centrale dans l'économie française et dans les objectifs de décarbonation puisque les dépenses de transports représentent 18% du PIB (2019) et alors que les déplacements des personnes et des marchandises restent la première source d'émissions de GES en France. C'est pourquoi nous souhaitons faire de la transition de l'ensemble des mobilités une priorité de notre stratégie industrielle !

D'ailleurs, notre industrie ferroviaire est une filière d'excellence qui a besoin d'être bien davantage soutenue et nous faisons nôtre les propositions de la fédération des industries ferroviaires : investir massivement dans le secteur et notamment dans le réseau, une vraie programmation pluriannuelle stabilisée et avec des ressources pérennes, accélérer la régénération et la modernisation, doublement de la part du fret et redynamisation (en lien avec les régions) des lignes de dessertes fines du territoire, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de marchandises.

Le gros enjeu industriel sera celui de la transformation rapide de notre parc automobile qui nécessitera une impulsion européenne forte (Airbus des batteries et réglementations communes), de l'État et nous proposons d'accompagner la filière mais en conditionnant les aides publiques. Les collectivités auront bien sûr leur rôle, et d'abord les régions pour l'emploi et villes pour les conditions de circulations. Sans les restrictions décidées conjointement par les grandes villes européennes dont Paris, l'Union Européenne puis la France n'auraient pas autant accéléré sur l'objectif d'arrêt de vente de véhicules thermiques neufs.

Cet effort global sera coordonné par l'État mais décentralisé. Les régions seront les premiers moteurs de ces odyssees qui mobiliseront autant le privé que le public, les travailleurs, les ingénieurs et les chercheurs des secteurs concernés.

En complément, nous souhaitons développer un véritable "système vélo" qui nécessite une meilleure organisation de la filière et nous nous appuyerons notamment sur la FUB pour le développer. Il en va de même pour les nouvelles mobilités. Nous ne voulons pas que nos "engins de déplacements personnels"

soient fabriqués à l'autre bout du monde dans des conditions de fabrication puis (éventuellement) de recyclage que nous ne tolérerions pas chez nous.

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

Réponse : Il est temps de relancer l'effort de recherche et développement en France, car c'est une condition du progrès économique, social et environnemental. En 2027, nous aurons rattrapé notre retard en R&D, avec un effort atteignant 3% du PIB. Dans cet effort, la recherche publique sera privilégiée, en particulier dans les secteurs relatifs aux quatre odyssees industrielles et donc le secteur des transports.

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 désaffectation 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 :

Nous souhaitons déployer, dans le cadre de l'odyssée industrielle des mobilités, un plan de transformation écologique de l'emploi, par filière et par territoire. Il doit privilégier le sur-mesure, l'expérimentation locale et l'innovation sociale. Il doit accompagner la nécessaire transition des métiers du transport, par la montée en compétences dans les modes de transports durables. Ce plan proposera, plus largement, la formation et la reconversion vers des emplois dans toutes les filières vertes comme la rénovation énergétique des bâtiments, les énergies renouvelables, l'économie du réemploi et le changement de modèle agricole.

L'accompagnement de ces mutations passera par la mobilisation de tous les acteurs du transport et de la formation. Ce qui nous importe avant tout sera leur apport concret aux usagers et les milliers d'emplois que ces entreprises créeront en France.

Cette politique s'inscrit dans notre objectif de généralisation des formations en alternance.

--

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 : Le réseau routier est un maillon essentiel de la transition écologique des transports. Nous soutenons le développement de la filière électrique au niveau européen et la nécessité de constituer l'«Airbus des batteries», notamment sur la partie recyclage.

Les constructeurs et industriels, parce que nous ne voulons pas oublier toute la chaîne de sous-traitance qui irrigue notre territoire, seront bien entendus soutenus mais nous mettrons des conditions sociales et écologiques au fonds publics investis contrairement au gouvernement lorsqu'il s'est agi de sauver les filières automobiles et aéronautiques au début de la pandémie.

Parce que nous souhaitons que chacun ait accès dans son quotidien à des moyens de transport non polluants et décarbonés, à un coût abordable et que la voiture individuelle continuera de représenter une part très majoritaire des déplacements des Français (85,3% en 2020), nous proposons la création d'un « leasing social » pour leur permettre de changer de véhicule sans barrière financière à l'achat. Il est complété par un prêt à taux zéro pour le changement de motorisation, y compris le rétrofit. Il s'agira également de « socialiser la voiture » pour réduire au maximum l'autosolisme : autopartage, covoiturage... Sa mise en œuvre dépend de facteurs organisationnels et technologiques mais aussi de la mise à disposition de nouveaux types de véhicules par les industriels (de la création de nouveaux habitacles favorisant l'échange au développement de véhicules peu polluants à prix abordables hors aides publiques). Cette nouvelle politique automobile nécessitera de grands échanges avec les constructeurs pour réorienter complètement leur stratégie industrielle : il nous faut davantage de véhicules intermédiaires que de SUV, davantage de véhicules légers que des véhicules toujours plus lourds et volumineux.

Les véhicules électriques allant devenir de plus en plus nombreux, nous avons pour ambition de déployer un million de bornes sur le territoire pendant le quinquennat, en lien avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs publics et privés (bailleurs, entreprises...), et notamment en zone rurale où la part de la voiture dans les déplacements du quotidien est la plus importante. Nous nous appuyons sur l'EPIC « Routes de France » pour déployer les bornes de recharge sur le réseau non concédé. Concernant le réseau concédé, même si c'est pour des raisons financières, les SCA ont compris l'irréversibilité du

tournant écologique entrepris. Nous avons affirmé très clairement la non-prolongation des contrats de concession actuels, une négociation sur la prise en compte et la valorisation du déploiement d'un réseau de bornes sera donc mené. A terme, ce sera à Routes de France de poursuivre le verdissement de l'ensemble du réseau routier national.

Le verdissement des routes nationales, gérées par l'EPIC ou par les collectivités, sera bien évidemment complété par tout un panel de mesures :

- Développement de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs, urbains ou interurbains, et celui de places de parking dédiées au covoiturage en nombre suffisant ;
- Déploiement, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, de services de cars et de covoiturage, y compris sur lignes régulières ;
- Création de gares routières d'intermodalité sur le modèle de celle de Briis-sous-Forges (91) ;
- Utilisation de matériaux innovants pour réduire l'empreinte environnementale des routes...

L'idée est bien de socialiser au maximum la route et la voiture pour en maximiser l'usage et réduire son empreinte carbone.

Dans les zones urbaines comme rurales, la même logique prévaudra : plus de place doit être donnée aux mobilités douces et actives d'une part, d'où notre volonté d'investir 2Mds€ sur 5 ans dans les infrastructures cyclables ; et un meilleur partage de la route devra être opéré par exemple en développant des solutions type chaussidou. Par ailleurs, une politique pour favoriser l'intermodalité au niveau des bassins de mobilité devra être impulsée avec bien plus de force afin de remettre chaque mode dans sa zone de pertinence. Il s'agira de développer plus fortement les parkings relais aux abords des gares qui disposeront également de garages à vélo sécurisés afin d'organiser des rabattements vers les "modes lourds" (ferroviaire, cars interurbains) en direction des zones plus urbaines où les personnes devront bénéficier d'un système de vélo en libre-service ou de transport en commun. Dans les zones peu denses, des systèmes de covoiturage sur ligne régulière pourront être déployés, ainsi que du transport à la demande, parfois en contractualisant avec des artisans taxi.

Nous voulons laisser la place à l'innovation, et salue le travail entrepris par France Mobilités.

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 la logique de développement de l'intermodalité que nous proposons, oui la construction de gares routières qui s'insèrent dans le réseau de transport structurant sera favorisée. Le développement des cars doit venir compléter une offre ferroviaire insuffisante, notamment de services librement organisés. Le secteur doit entamer sa décarbonation comme l'a par exemple fait la Région Nouvelle-Aquitaine qui s'est fixée pour objectif d'abandonner les carburants fossiles d'ici 2030 pour tout son réseau de transports en commun. En baissant la TVA, nous escomptons que les prix des billets de train et de car diminuent et que plus de voyageurs les utilisent. Mais ce sujet est typiquement de la compétence des régions qui connaissent le mieux leurs territoires et le maillage à créer pour les dessertes interurbaines conventionnées.

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

La technologie du véhicule totalement autonome n'est toujours pas au point et nul ne peut prédire aujourd'hui la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien

dans la voie (« *lane keeper* ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« *adaptive cruise control* »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques, sur lesquels l'écosystème industriel français est bien placé, et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste en revanche beaucoup plus incertain.

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

Réponse : Nous soutiendrons, notamment via les fonds de relance et d'innovation, la recherche sur le véhicule autonome, même si l'honnêteté oblige à dire que face à l'ampleur du défi et du retard accumulé sur les infrastructures et les moyens qui vont devoir être mobilisés sur la transformation du parc automobile et l'accompagnement social des filières aujourd'hui les plus polluantes, le véhicule autonome ne saurait être considéré comme la panacée.

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

L'État est actionnaire unique de la SNCF à qui il fixe les objectifs et les moyens. Le secteur ferroviaire représente aujourd'hui un espoir pour la décarbonation des transports compte-tenu de son efficacité énergétique et de son potentiel de massification du transport de personnes comme des marchandises. A ce titre, le président de la République, le gouvernement et le Parlement concourent à la définition de la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau. Le réseau ferroviaire français (un peu moins de 30 000 km de lignes) présente aujourd'hui plusieurs handicaps qui l'empêchent d'être au rendez-vous des performances que l'on attend du secteur ferroviaire au service de la décarbonation des transports.

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

Réponse : Oui il faut lancer d'urgence un plan de régénération et de modernisation du réseau. Régions de France, ART, Sénat, Alliance 4F... tous les acteurs argumentent en ce sens et dénoncent la faiblesse du contrat de performance de SNCF Réseau en cours de consultation. Personne ne croit que c'est avec ce document que nous pourrions « doubler la part du train pour une vraie transition écologique » pour reprendre le titre de la contribution que Jean-Pierre Farandou a publiée avec la fondation Jean Jaurès mi-février et qui est pourtant un véritable objectif à atteindre.

Malgré la reprise des 35Mds€ de dette de SNCF Réseau (reprise contrainte suite à son passage en SA, qui était une vraie erreur) et les fonds de relance vers le fret et les trains de nuit, nous savons qu'il manque à minima 1Md€ par an au gestionnaire d'infrastructures pour envisager un maillage équilibré du territoire et offrir une alternative de mobilité à nombre de nos concitoyens. De plus, notre réseau est vieillissant : 29 ans en moyenne contre 17 outre-Rhin. La France prévoit d'y consacrer 10Mds€ sur plusieurs années quand l'Allemagne y investit 13Mds... cette année ! il faut donc accélérer sur la régénération et la modernisation pour augmenter la sécurité et les fréquences sur les sillons, avec une vraie stratégie qui n'est aujourd'hui pas proposée.

Le contrat de performance de SNCF Réseau est la dernière brique de l'équilibre instable de la politique ferroviaire et plus largement des transports de ce gouvernement depuis cinq ans. C'est pourtant la première pierre à poser pour se remettre dans la trajectoire carbone que la France et l'Union Européenne se sont fixées : -55% en 2030. Il conviendra donc de retravailler ce document à l'aune de nos engagements

et des travaux que le Conseil d'Orientation des Infrastructures a remis le 16 mars dernier ; en lien avec son précédent rapport de 2018 et la programmation financière (déjà insuffisante) définie dans la loi d'orientation des mobilités.

Parmi les orientations complémentaires à prendre :

- Généralisation de l'ERTMS et de la commande centralisée sur les grands axes : c'est un coût financier important mais en permettant à plus de trains de rouler, il y a de vrais gains de longs termes pour les opérateurs,
- Création de lignes dédiées au fret pour contourner les gros nœuds ferroviaires, seul moyen de leur réserver des sillons et donc d'être attractif pour les entreprises,
- Plan de régénération des lignes, en commençant par les axes structurants et les 14 "petites lignes" pointées par le rapport Philizot,
- Financement des LGV Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan et de la ligne nouvelle Paris-Normandie,
- Baisse du coût des péages pour relancer l'offre ferroviaire, le contrat de performance actuel prévoit de les augmenter alors même qu'ils sont déjà parmi les plus élevés d'Europe...
- Raccordement des ports maritimes aux lignes de fret dans le cadre des corridors européens, développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné.

Si cette stratégie financière ne permet pas à SNCF Réseau de rester à l'équilibre financier du fait de transformation en société anonyme en 2018, qui a été une vraie erreur, la question de sa sortie du groupe intégré SNCF et son retour sous statut d'EPIC devra être envisagée. SNCF Réseau est l'un des fers de lance de la transition écologique de la France et singulièrement des mobilités, il ne doit pas être entravé par des règles comptables court-termistes. D'ailleurs un rapport sénatorial qui vient d'être publié tire ces mêmes conclusions.

Il faut trouver un nouveau modèle économique au ferroviaire.

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

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

➤ **Accompagnerez-vous le projet de la Commission de relancer les services de trains de nuits, comment ?**

Réponse : Après quarante ans de tout-TGV, ce qui a entraîné un grand nombre de fermetures de petites lignes et une très forte dégradation du réseau ferré national, oui la question de l'aménagement ferroviaire du territoire se pose fortement. Et alors que le temps du ferroviaire est long, le changement radical de stratégie ferroviaire d'Emmanuel Macron concernant les TGV a été très mal compris et nullement anticipé. Preuve en est, le financement des quatre nouvelles lignes n'est couvert ni par la programmation des infrastructures de la LOM, ni par le contrat de performance de SNCF Réseau. Et nous le disons d'autant plus librement que nous sommes favorables à ces projets. Pour autant, un plan de déploiement des Intercités de jour et de nuit doit être lancé sur les bases du rapport TET paru cet été et qui démontre que de réels besoins existent notamment dans les transversales province-province. Nous nous engageons donc à lancer très rapidement les études de faisabilité de ces lignes. Pour ce qui concerne les trains de nuit, le rapport intègre à la fois des lignes nationales à relancer et des lignes qui s'intègrent à des corridors européens.

En ce qui concerne les “petites lignes”, des discussions auront lieu dans le cadre des CPER. Anne Hidalgo ne souhaite pas préempter les résultats des discussions. L’effort en faveur du ferroviaire doit être global et nous savons que les régions sont très engagées sur le sujet, certaines ont d’ailleurs déjà signé des protocoles d’accord quant à des transferts de propriété. Les régénérations et modernisations se feront en coordination mais elles devront se faire partout où cela est pertinent.

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 aviateurs dont la France accueille un des leaders mondiaux, les producteurs de carburants alternatifs, les stratégies des compagnies aériennes encadrées par les textes européens, et les choix des consommateurs. Le transport aérien continue de jouer un rôle important dans la desserte de nombreux territoires de notre pays, et plusieurs aéroports sont propriété ou cogérés par des collectivités territoriales.

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

Réponse : Nous sommes favorables au voyage et au déplacement en ce qu’ils nous ouvrent aux autres, au monde. Anne Hidalgo n’est pas une tenante de la décroissance et de l’écologie radicale. C’est pourquoi, avant d’interdire ou de taxer ou davantage, il faut offrir des alternatives aux voyageurs, consommateurs et entreprises. Dans cette logique, nous sommes favorables au principe pollueur-payeur avec un transfert des coûts liés aux externalités négatives de certains modes vers ceux plus propres ou moins carbonés. Nous nous inscrivons dans le cadre de la loi Climat-Résilience avec une interdiction des vols ayant une alternative ferroviaire de moins de 2h30. Pour les autres liaisons, nous proposons de taxer davantage les trajets intérieurs ayant une alternative ferroviaire comparable et qui sera nécessairement amenée à évoluer avec la construction des nouvelles lignes à grande vitesse. Le train doit être moins cher que l’avion, et le train de nuit, a fortiori sur des lignes transeuropéennes, doit pouvoir être une vraie alternative aux liaisons aériennes infracontinentales. Anne Hidalgo portera ce sujet dans le cadre des dernières semaines de la PFUE et tout au long de son mandat au niveau européen.

Nous interviendrons bien plus fortement auprès des compagnies et des constructeurs en conditionnant toutes les aides publiques dont elles bénéficient à des clauses sociales et environnementales et nous accompagnerons notre champion Airbus et notre filière d’excellence aéronautique pour la recherche et le développement concernant l’avion du futur.

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 : Anne Hidalgo ne va pas s'engager dès à présent sur les dénominations ni les périmètres ministériels mais en tout état de cause la logistique sera un axe fort de la politique de transport que le Premier Ministre devra conduire. Anne-Marie Idrac et France Logistique font un travail remarquable sur le sujet et nous reprenons nombre des propositions présentées dans leur livre blanc 2022. Nous trouvons tout à fait opportun que le CIOG soit présidé par le Premier Ministre au moins fois par an et que dès la première année du quinquennat soit définie une stratégie interministérielle sur le sujet, à condition que les conditions sanitaires et géopolitiques ne viennent pas percuter les agendas comme ces derniers ; bien que justement la logistique est au cœur de la résolution de nombreux sujets.

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 : Le port de Dunkerque est un modèle pour notre politique portuaire ! Il confirme sa place de premier port multimodal français, avec une part des modes alternatifs à la route qui a atteint 65 % en 2020. En suivant cet exemple inspirant, Nous souhaitons généraliser un système de contractualisation de parts modales minimum à atteindre lorsqu'on touche un port français.

La constitution récente d'HaRoPa (fusion des ports de Paris, Rouen et Le Havre) est aussi une initiative positive... à condition qu'elle se traduise par une réelle ambition, notamment en termes d'investissements, pour la décarbonation. 1,4Mds€ d'investissements ont été annoncés, mais ils ne sont pas confirmés à ce jour et les objectifs stratégiques d'HaRoPa, en particulier en matière de décarbonation et de multimodalité, sont bien trop faibles. Nous avons pris beaucoup de retard par rapport aux ports du range Nord (Rotterdam, Hambourg...). Aujourd'hui le premier port de Paris est... Anvers. Tous ces ports nord-européens ont une part modale sur le ferroviaire et le fluvial bien plus importante que celle d'HaRoPa. Ils sont plus vertueux sur le plan écologique, et plus compétitifs sur le plan économique (notamment parce que leurs modes de transport et leur hinterland sont mieux adaptés à la massification des transports de marchandises par voie maritime). Nous devons donc accélérer.

Le verdissement des ports et l'amélioration de la qualité de service au sein de nos ports renforceront également l'attractivité des ports et du mode de transport fluvial.

En termes de stratégie foncière, les besoins des ports en entrepôts logistiques doivent être pris en compte en cohérence avec l'objectif de zéro artificialisation nette à atteindre d'ici 2030. La priorité doit, de ce fait, aller à la reconquête de friches ou au renouvellement urbain dans les zones d'activités existantes – de ce point de vue le fonds friche est une bonne initiative mais absolument pas à la hauteur des enjeux financiers. Nous encouragerons les collectivités locales à interroger les évolutions nécessaires des

documents d'urbanisme afin de favoriser la conversion d'espaces fonciers en zones logistiques pour améliorer la compétitivité et l'attractivité des offres ferroviaires et fluviales. Cela passera notamment par une véritable politique en faveur de l'intermodalité et du transport combiné afin que chaque mode soit bien positionné dans sa zone de pertinence.

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 : Oui nous voulons doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030. Pour y parvenir nous investirons d'abord dans le réseau comme nous l'avons déjà détaillé afin que les trains de fret puissent contourner les principaux nœuds ferroviaires saturés (et d'abord dans le sillon rhodanien). Nous raccorderons les ports maritimes aux autoroutes ferroviaires. Il faut remettre chaque mode dans sa zone de pertinence, nous soutiendrons la filière et les industriels. Nous réviserons le contrat de performance pour que les péages n'augmentent pas alors que les entreprises de fret ne fonctionnent pas à pleine capacité. En généralisant la commande centralisée et l'ERTMS sur les grands axes, les capacités seront sensiblement augmentées afin de faire circuler davantage de trains en journée (car nous aurons besoin de maximiser les créneaux nocturnes pour faire les travaux de régénération et faire circuler les trains de nuit) en coordination avec les acteurs de la filière.

Enfin bien sûr, nous discriminerons les externalités négatives en appliquant le principe pollueur-payeur au transport routier afin d'inciter au report modal et au verdissement des flottes de camions.

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 : Le transport routier de marchandises représente près de 90% du fret terrestre dans notre pays. A l'heure de la transition écologique et alors que le transport de marchandises ne va pas diminuer, il est impératif de diversifier les modes et optimiser la chaîne logistique. La question majeure restera de remettre chaque mode dans sa zone de pertinence et développer au maximum le transport combiné. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons doubler la part des frets ferroviaire et fluvial et connecter nos ports. Nous portons une vision globale où, bien sûr, le transport routier de marchandises (TRM) garde une vraie place.

Comme déjà dit, Anne Hidalgo prône une écologie qui accompagne plus qu'elle ne punit, pour les particuliers comme pour les entreprises. L'application que nous envisageons du principe pollueur-payeur doit donc permettre aux transporteurs de verdir leurs flottes. C'est pourquoi, dans un contrat de filière qui sera passé avec eux, une part significative des recettes de l'eurovignette leur sera réorientée pour qu'elles investissent dans la décarbonation des véhicules puisque, pour assurer la transition et respecter la trajectoire carbone qui est en train d'être fixée en Europe et que nous voulons particulièrement ambitieuse en France, nous confirmons la nécessité de sortir des carburants fossiles et donc d'électrifier

les véhicules. L'hydrogène est une solution, mais l'innovation doit arriver à rendre sa production compatible avec des émissions carbone faibles.

Par ailleurs, en réduisant la place du TRM sur les longues distances au profit du train, notamment dans une logique de connexion européenne, nous favorisons les transporteurs français qui sont principalement des PME qui travaillent sur le territoire national.

Le plan pour l'investissement dans le réseau routier national a été détaillé précédemment

Concernant la revalorisation des métiers, c'est en effet un vrai enjeu. Et il vaut de la même façon pour la logistique urbaine. Ces métiers sont difficiles et pas assez attractifs. C'est la raison pour laquelle nous prévoyons de généraliser l'alternance et de revaloriser l'enseignement professionnel. Il ne fait nul doute que ces métiers, certes difficiles mais où les offres sont nombreuses, s'ils sont mieux connus et appréhendés deviendront plus attractifs.

Cette attractivité sera également renforcée par l'augmentation des salaires que nous proposons, en commençant par +15% pour le SMIC. Bien sûr cela peut paraître difficilement absorbable pour certaines entreprises, mais le travail doit être mieux rémunéré dans notre pays pour relancer notre économie.

Enfin, la logistique et le fret ont joué des rôles considérables pendant la crise sanitaire et notamment pendant les confinements. La filière doit pouvoir capitaliser sur cette période pour améliorer son image et se faire connaître de tous.

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 : Tout l'enjeu pour les acteurs de la logistique est l'optimisation des flux. Pour cela nous comptons agir sur les véhicules. Les VUL doivent être davantage contrôlés et les flottes doivent être électrifiées. Mais nous voulons également agir sur les prix des livraisons et envoyer un signal prix au consommateur. En montrant que les livraisons à J+3 coûtent moins cher que les livraisons le jour même, nous sommes certains que les comportements changeront radicalement, permettant aux entreprises d'optimiser leurs flux en remplissant mieux les véhicules.

Dans la même logique, les intercommunalités doivent éviter de construire de grands entrepôts en périphéries s'il n'y a pas de petits entrepôts dans les centres urbains permettant à la chaîne logistique de se déployer au plus proche, avec la cyclo logistique pour assurer le dernier kilomètre de livraison alors qu'il y a fort à parier que le nombre de colis à livrer dans les centres urbains ne diminuera pas en volume dans les prochaines années.

Enfin, nous ne voulons pas oublier les conditions de travail et les droits sociaux des travailleurs de la messagerie, ou dans les centres urbains des travailleurs des plateformes numériques. Nous demanderons à l'inspection du travail et à l'URSSAF d'être particulièrement intransigeantes. Pour ce qui est des travailleurs dits "ubérisés", nous mettrons fin à la situation dans laquelle ils se trouvent être : des indépendants qui n'ont aucune maîtrise de leurs conditions de travail et de rémunérations. Même la Cour

de Cassation est allée jusqu'à les qualifier d'indépendants "fictifs". La loi établira donc en leur faveur une présomption de salariat afin qu'ils accèdent à l'ensemble des droits des salariés (SMIC, protection sociale, etc.). La charge de la preuve sera inversée et incombera aux dirigeants des plateformes. La transparence des algorithmes deviendra la règle, avec contrôles et sanctions en cas de manquement à la sécurité et la santé. Des droits relatifs aux décisions des algorithmes impactant les travailleurs seront instaurés, et notamment une réponse écrite sous une semaine à toute demande de justification. L'obligation de déclaration des travailleurs s'imposera à toutes les plateformes, y compris à celles non localisées sur notre sol.

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 :

Développement du fret fluvial :

Réduire et optimiser le transport routier de marchandises en permettant un transfert modal du routier vers le ferroviaire et le fluvial est un volet essentiel de notre programme dans le domaine des mobilités.

La priorité est d'investir dans les infrastructures pour développer la multimodalité. Le développement de voies ferroviaires et fluviales reliant les ports entre eux devra être accéléré afin d'accentuer l'intérêt de ces « portes d'entrées » sur le territoire national et une meilleure connectivité avec l'intérieur du pays (hinterland).

La loi Climat et Résilience prévoit d'augmenter de moitié seulement la part modale du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030. Ce n'est pas suffisant. Les voisins belges (12 %), allemands (15 %) et surtout hollandais (43 %) sont en avance sur le développement de ce mode de transport.

Nous devons être plus ambitieux. C'est pourquoi nous proposons de développer des voies régulières de fret maritime et fluvial. Avec 8 500 km de voies navigables, la France possède le plus long réseau d'Europe, qui en compte 38 000 au total. Mais elle en est aussi l'un de ses plus faibles utilisateurs : le transport

fluvial de marchandises représente moins de 3 % des tonne-kilomètres transportées – principalement des matériaux lourds, céréales et BTP en tête – contre 7 % en moyenne en Europe.

Ce développement devra se faire en concertation avec les professionnels du secteur, qui nous ont d’ores et déjà fait part des leviers à actionner en priorité, notamment : investir dans les infrastructures pour permettre les navigations de nuit et mise en place d’itinéraire de délestage en développant les entrepôts, et travailler sur le modèle économique et notamment les « taxes d’embarquement » (THC) qui constituent un vrai handicap au développement du fluvial.

Pour favoriser le report du transport de marchandises et matériaux vers la voie d’eau, et améliorer sa compétitivité, sa sécurité et l’adaptation aux besoins nouveaux des ports fluviaux, un enjeu prioritaire est d’améliorer l’optimisation et la planification des trajets et des chargements par une meilleure connaissance des profondeurs d’eau disponibles, des temps de trajet et du trafic. L’anticipation du temps de parcours des bateaux est indispensable pour améliorer l’accueil du bateau dans les ports de destination et l’intégration logistique.

Ce développement devra ainsi s’accompagner de la création d’entrepôts dans les zones portuaires et le déploiement d’espaces de logistique urbains aux portes des villes pour livrer plus efficacement les derniers kilomètres en mobilité douce. Le premier, un hub de 200 m², ouvre cette semaine à Clichy, dans les Hauts-de-Seine.

Pour favoriser l’offre de logistique intégrée, des espaces fonciers d’ores et déjà artificialisés, en cohérence avec l’objectif de zéro artificialisation nette, dans les zones portuaires et aux portes des villes devront être mobilisés. En concertation avec les collectivités locales et avec le soutien financier de l’Etat, nous proposerons un grand plan national d’implantation de hubs logistiques pour accompagner le développement d’une politique de mobilité multimodale.

Transition de la flotte :

Le report du fret routier vers le fluvial doit s’accompagner de la transition énergétique du secteur ! Pour cela, nous nous engageons à y apporter un soutien, en développant des incitations financières au transport fluvial et des subventions à l’achat de navires propres.

Nous souhaitons envoyer un véritable signal prix sur la durée du quinquennat pour qu’à la fin du mandat le transport routier devienne plus cher et moins attractif que le fluvial et le ferroviaire.

D’ici 2030, le transport maritime doit se moderniser et opérer une transition énergétique pour limiter ses émissions de CO₂, à commencer par les ports dans lesquels elles sont évitables. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions injustifiées dans les ports est une priorité. Nous proposons d’interdire l’usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports et de lancer un plan d’équipement des ports, en commençant par les zones où les émissions sont les plus importantes, afin de mettre à disposition les moyens d’alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l’usage des moteurs. Par ailleurs, ces actions doivent s’accompagner d’un encadrement européen des émissions des gaz à effet de serre des navires afin d’élargir l’impact à moyen terme de la réduction des émissions des navires.

La Loi Climat prévoit le financement du verdissement des ports à hauteur de 200 millions d’euros, répartis en 175 millions d’euros afin de renforcer l’électrification des quais et la mise à disposition de carburants alternatifs, la préservation de l’environnement et de la biodiversité, la performance énergétique des ports et le renforcement du report modal ; et 25 millions pour le renouvellement de baliseurs de la flotte de l’Etat par des navires innovants, plus écologiques. C’est un bon début ! Nous souhaitons poursuivre cet effort et aller plus loin, en réinterrogeant la hauteur de cet investissement afin qu’il permette un véritable changement d’échelle.

4.1. Coordination État-régions

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

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

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

Réponse :

La LOM a confirmé les régions comme cheffes de file sur les questions de transports et de mobilité. Elles ont dessiné avec les intercommunalités les périmètres des bassins de mobilité et des AOM, même si la crise sanitaire a largement percuté les calendriers, et notamment pour les EPCI de délibérer sur la prise de compétence mobilité ou non.

Le gouvernement aura par définition des relations fortes avec Régions de France, association présidée par Carole Delga. C’est dans ce cadre que des ajustements devront être réalisés après le vote de l’Acte III de la décentralisation que nous portons.

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 : Il faut du pragmatisme, de la proximité, de la souplesse et de la confiance. Les transferts de la voirie et du stationnement existent déjà dans certaines intercommunalités les plus intégrées, mais leur

pertinence dépend de la structuration de ces intercommunalités (nombre, taille démographique et surface géographique des communes). Les communes doivent être respectées et écoutées, ce qui n'a malheureusement pas été suffisamment le cas ces cinq dernières années. L'Acte III de la décentralisation que nous portons permettra de renouer le dialogue et d'introduire des dispositions souples permettant ces transferts, en fonction des territoires et de leurs souhaits.

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 : Tout d'abord nous voulons saluer le travail effectué par Bernard Roman et ses équipes. Le mandat qui se termine a été riche et complexe avec une forte augmentation des compétences dévolues à ce régulateur, qui a même dû changer de nom. L'ART jouera un rôle très important ces prochaines années avec l'ouverture à la concurrence de nombreux secteurs et la reprise économique postpandémie, et nous saluons ses positions fortes sur le contrat de performance de SNCF Réseau, preuve de son indépendance vis-à-vis du gouvernement.

Nous demanderons aux candidat.e.s pressenti.e.s pour exercer cette fonction importante de présidence de l'ART de me présenter leurs projets pour l'institution et les moyens qu'ils estiment nécessaires. Nous ne voulons pas nous engager dès à présent sur des objectifs chiffrés alors même que nous proposons une grande réforme de l'État dans le cadre de l'Acte III de la décentralisation.