



**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 : Jean-Luc Mélenchon

Parti/Mouvement : La France insoumise

Réponse reçue le : 16 mars 2022

Présidentielle 2022 : pour une politique des transports pour la France
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE. Réponse de **Jean-Luc Mélenchon**

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 : Nous considérons que la place de l'État doit être centrale. C'est l'État, en étroite coopération avec les pouvoirs locaux, les syndicats et les associations d'usagers, en tant que représentant de l'intérêt général, qui doit assurer la planification et donner une vision de long-terme pour le secteur des transports au sein d'un pôle public des transports et de la mobilité. Bien que nous ne minimisons pas le rôle du secteur privé, nous pensons que, par nature, il n'est pas à même de faire primer les besoins de la population et d'opérer une décarbonation radicale des transports.

L'Etat doit agir directement :

- Soutenir financièrement le transport en commun en partenariat avec les collectivités locales et leurs organismes.
- Nationaliser l'ensemble des autoroutes au sein d'un seul établissement public des Autoroutes de France.
- Reprendre et entretenir par l'Etat les routes nationales anciennement déclassées.
- Initier un service public des bornes de recharge électrique des véhicules sur la voie publique, pour s'assurer de leur déploiement équitable sur tout le territoire français et de leur accessibilité pour toutes et tous.
- Les ports reviendront sous la propriété et la gestion de l'Etat.

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.

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

Réponse : Nous prôtons la sobriété depuis longtemps. En ce sens, nous nous félicitons qu'elle soit reprise de plus en plus largement. Toutefois, cette sobriété ne doit pas s'appliquer de la même manière pour tous. Plusieurs rapports, notamment ceux d'Oxfam, rappellent que ce sont les classes les plus aisées qui polluent le plus. C'est donc pour les plus riches que la sobriété doit d'abord s'appliquer.

L'urgence climatique impose de décarboner massivement et rapidement le secteur des transports, nous mettrons en oeuvre les mesures suivantes :

- Développer sur l'ensemble du territoire les systèmes de mise à disposition de parcs de véhicules à faible émissions pour les ménages à faibles revenus.
- Favoriser, en lien avec les collectivités, le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande.
- Soutenir la recherche de solutions pour faire fonctionner le parc existant de moteurs thermiques avec des carburants à faible impact écologique (gaz de synthèse, huiles alimentaires usagées, etc.)
- Supprimer dès 2022 les connexions aériennes sans correspondances internationales lorsqu'une alternative en train existe en moins de 4h de trajet.

Pour le transport fluvial, il est très facile de retourner vers une quasi neutralité carbone sur nombre de kilomètres de voies navigables en revenant à des techniques qui ont fait leur preuve, c'est à dire le halage des bateaux depuis la berge par des tracteurs électriques d'une puissance dérisoire pour déplacer des charges lourdes à des vitesses de déplacement comparables à celles de bateaux équipés de moteurs diesel (par exemple 8KWh pour une vitesse de l'ordre de 8 ou 10 Km/h pour 300 à 500 tonnes contre 100CV diesel et 20 litres de gasoil).

Nous ferons évoluer la logistique intercontinentale, qui se fait essentiellement par du transport maritime utilisant du fuel. Très polluant et nocif pour la santé des riverains des ports. Ce type de transport devra être modernisé et hybridé.

Nous développerons le transport ferroviaire et mettrons en oeuvre un grand plan de régénération du réseau ferré existant. Nous interdirons toute fermeture de ligne et rouvrirons des milliers de kilomètres de liaisons dans la décennie à venir : à terme, toutes les préfectures et sous-préfectures de France seront desservies par le ferroviaire.

Nous adopterons un vaste plan pour le fret ferroviaire. Il reposera sur le lancement d'un grand plan pour le ferroutage et le développement du transport combiné rail-route, le financement de ce service autant que nécessaire avec l'objectif de bannir la traversée du territoire français aux camions de transit en particulier entre l'Espagne et le nord de l'Europe.

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 : Depuis plusieurs décennies, l'Etat et par conséquent les différents gouvernements ont très peu investi sur le réseau ferroviaire. Dès notre arrivée au pouvoir, nous entamerons un grand plan de rénovation des lignes de 6 milliards par an voir plus selon les besoins. La priorité sera de rénover les lignes existantes et de ré-ouvrir celles qui ont été fermées ces dernières années. Nous reverrons les CPER en consultation avec l'ensemble des présidents de région notamment pour les investissements dans les lignes de TER et pour le retour aux trains du quotidien. Actuellement dans les différents CPER, la partie mobilité est bien moindre que dans les CPER précédents, alors que les besoins ont grandement augmenté. Nous ré-ouvrirons les négociations, en lien avec les régions, l'Etat prendra sa part pour les travaux nécessaires sur les lignes et les aménagements de gare, avec des agents présents dans les gares et des guichets ouverts dans l'ensemble des gares, pour des gares 100% accessibles à toutes et tous. Sur le plan mobilité, nous agissons auprès des régions pour qu'elles deviennent actrices, en lien avec les collectivités pour le développement des transports en commun dont les RER métropolitains et pour le développement des pistes cyclables via un grand plan vélo. Sans oublier, dans les nombreux territoires présentant de bonnes caractéristiques l'utilisation de "navettes fluviales" à l'image de ce qu'a développé la ville de Nantes. Sur de courtes et moyennes distances, la solution de petites unités électriques est une alternative aux bus traditionnels

Nous ferons un état des lieux du fret ferroviaire, nous re-développerons et agrandirons les gares de triage et nous remettrons en état de fonctionnement un terminal embranchée dit ITE par an et par département.

Pour le fluvial, les ports maritimes et le routier, nous reviendrons à l'administration des Ponts et Chaussées dont la compétence en matière de travaux et de gestion des infrastructures était exemplaire et reconnue dans le monde entier. Les critères de recrutement et les formations respecteront les statuts de ces structures. Les labos et CETE (Centre d'étude technique de l'équipement) ainsi que l'IGN et Météo France seront rassemblés dans une structure permettant de remettre à un haut niveau les échanges de compétences et d'informations entre ces services que l'on a affaibli et clairsemés dans des officines privées.

Sur l'ensemble des modes de transport : ferroviaire, fluvial, portuaire et aérien, nous mettrons fin à la mise en concurrence et à la réorganisation autour du pôle public. Ce sera le retour de l'Etat stratège dans un pôle public des transports et de la mobilité.

Nous imposerons un moratoire sur le projet du Lyon-Turin , le temps de faire un état des lieux, en particulier des impacts environnementaux et climatiques, tout en ré-étudiant la viabilité de la ligne existante.

Nous accélérerons le contournement ferroviaire de Lyon en lui débloquant dès les premiers mois les financements nécessaires. Nous élaborerons un plan complet pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) dont la construction ne doit pas se faire au détriment de la rénovation des lignes classiques parallèles.

Nous réaliserons un audit pour évaluer le champ de pertinence des LGV Bordeaux-Toulouse et frontière espagnole, leur coût et leur financement par l'État. Nous engagerons un plan spécifique de développement des transports collectifs en Outre-Mer quasi inexistant aujourd'hui sur le projet du tram-train à la Réunion.

L'Union européenne a déjà arrêté la liste des projets faisant partie du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à travers le réseau central et le réseau global. Dans la mesure où ces projets respectent les exigences environnementales et climatiques, nous encouragerons leur développement afin de favoriser le report modal et la transition écologique. .

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 : Face à la montée du prix de l'essence, nous proposons le blocage des prix des produits de première nécessité dont l'essence, l'électricité, le gaz et les produits alimentaires.

Nous mettrons fin aux zones à faibles émissions (ZFE) dans leur conception actuelle, dont les critères induisent des inégalités sociales et une trop grande tolérance à l'égard de certains véhicules, notamment des SUV, qualifiés à tort de non-polluants.

Aujourd'hui, la majorité des déplacements en voiture ne se voit proposer aucune alternative crédible en transport en commun, à pied ou à vélo. Il est nécessaire de diminuer le recours à la voiture individuelle, et pour cela, de réduire les distances parcourues. Or, la majorité des déplacements le sont pour des motifs contraints : aller travailler, étudier, faire ses courses.

Cela passe par l'aménagement des villes en quartiers accessibles à pied, à vélo et en transport en commun. Pour cela, nous proposons de réaliser un plan national de développement massif des transports collectifs dans les grandes agglomérations, co-financer, avec les collectivités et leurs autorités organisatrices, le développement de tous types de réseaux (métro, bus, tram ou tram-trains, transport par câble, etc.) et le renforcement de leur desserte.

Nous supprimerons l'Agence française de financement des infrastructures de transport (AFITF) pour redonner le contrôle des priorités de financement des infrastructures au Parlement. Il sera ainsi possible de modifier les équilibres financiers en faveur des infrastructures ferroviaires et fluviales. Cela permettra notamment d'augmenter les fonds nationaux dédiés à la création d'axes de circulation cyclables, notamment entre les villes et plus largement aux infrastructures cyclables.

La directive Eurovignette laisse suffisamment de marge de manœuvre aux Etats membres pour prendre le temps nécessaire à sa mise en application. Si nous sommes favorables au principe de pollueur-payeur, en particulier en fonction de la distance parcourue, nous pensons qu'avec la hausse actuelle des prix de l'essence, il faut faire preuve de prudence.

En ce qui concerne la TICPE et son évolution, il serait opportun d'engager une réflexion sur une évolution de la fiscalité des différents carburants.

1.2.2.2. Financement privé

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

Réponse : Nous sommes contre les PPP qui durant ces dernières années se sont caractérisés par des coûts exorbitants, beaucoup plus important que pour des projets uniquement portés par la puissance publique et pour une qualité moins bonne.

1.2.2.3. Concessions autoroutières

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

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

Réponse : Nous re-nationaliserons l'ensemble des autoroutes au sein d'un seul établissement public des Autoroutes de France. L'Etat reprendra l'entretien des routes nationales anciennement déclassées - voir point 1.2.1.

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

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

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

Réponse : Nous garantirons l'existence du versement mobilité. Nous le rendrons obligatoire notamment pour le vélo avec la possibilité de le coupler avec les abonnements de trains. Le versement mobilité sera simplifié et adapté au télétravail ainsi que ses modalités de versement.

Se déplacer est une nécessité et un droit. Peu importe où on habite, chacun-e doit avoir accès à une offre de transport adaptée à ses besoins. Nous abaisserons donc

la TVA sur la tarification des transports en commun à 5,5% contre 10% actuellement.

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 : Dans le forfait mobilités sera prise en compte la question du télétravail, notamment au niveau des abonnements qui seront adaptés, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est impératif de développer les transports collectifs que se soit au niveau du cadencement ou de l'offre de transport qui doit offrir aux usagers dans leur quotidien une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Nous ferons intervenir l'État dans le financement des AOM, en particulier sur les projets d'investissement structurants pour les territoires et les inciterons à se développer sur des périmètres correspondant à des logiques de bassins de vie, pour intervenir en priorité sur les déplacements quotidiens et en particulier les déplacements domicile-travail. L'offre de transport doit être diversifiée en fonction des besoins des territoires : bus, tram, métro, mais aussi transports par câble, lignes ferroviaires urbaines (trams-trains, RER d'agglomérations), transport fluvial, plateformes de covoiturage, autopartage, services de location de vélo ou de trottinette, etc. Les territoires ruraux, de montagne ou de littoral ont des besoins et des spécificités qui justifient des approches ciblées en harmonie avec différentes logiques d'aménagement du territoire.

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**

Réponse : Opposé par principe au marché carbone - un droit à polluer pour les plus riches - nous sommes d'autant moins favorables à son extension au transport routier, qui, en plus d'être écologiquement inefficace, est extrêmement injuste. Ce sont les classes populaires qui seront les plus touchées.

La plupart des propositions législatives de la Commission européenne présentées dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55" et qui sont actuellement en négociation au sein du Conseil ne répondent pas aux enjeux actuels. Ni en termes de développement du rail (aucune remise en cause de la privatisation du secteur), ni en termes de développement des transports publics ou des mobilités actives. C'est pourquoi, nous ne donnerons pas nécessairement la priorité aux dossiers négociés sous présidence française du Conseil de l'UE mais plutôt à la renationalisation de la SNCF – contraire au droit européen.

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 : Nous mettrons en place un protectionnisme solidaire respectueux de l'Accord de Paris, des conventions de l'Organisation internationale du travail et du droit international. Nous refuserons tout nouvel accord qui ne respecterait pas ces principes et mettrons en place des droits de douane sociaux et écologiques aux frontières européennes pour protéger notre industrie, les travailleurs et l'environnement du dumping international.

Concernant l'industrie des transports, nous devons mener une politique pour rebâtir nos fleurons comme Alstom ou les chantiers navals. Cela passera, entre autres, par la mise en place de filières françaises ou européennes pour l'approvisionnement des composants critiques pour l'industrie automobile (puces électroniques, batteries,...). Il faudra également agir pour protéger nos fleurons de toute menace de délocalisation comme sur le site Alstom de Reichshoffen qui produit des trains et des bus, vendu récemment à l'espagnol CAF. Nous sauverons ces sites, notamment en garantissant les carnets de commandes publiques, en

changeant la règle des marchés publics qui favorise actuellement l'offre la moins chère. Dans les marchés publics, nous mettrons en place des critères d'évaluation sociaux et environnementaux tels que la création et le maintien des emplois sur le territoire, la production à l'échelle territoriale, pour cesser le démantèlement permanent du monde.

La France a perdu une partie de son savoir-faire en matière de construction navale et se trouve affaiblie. Il convient de relancer les chantiers de construction fluviale dans les domaines du transport de fret, de passagers et de plaisance. Nous développerons des centres de formation et des centres de recherche dans les domaines des techniques de la construction, de l'étude des matériaux et de leur mise en œuvre, dans la fabrication des équipements de navigation et de gestion des exploitations dont la France s'est laissée déposséder au profit notamment des Pays-Bas et des pays de l'Est (Pologne, Roumanie...).

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 : Pour la recherche, nous sortirons de la logique de financement qui se concentre exclusivement sur les appels à projet qui traduisent systématiquement la volonté de ne laisser place qu'aux gros projets financiers, qui excluent de fait les petites structures capables d'innovations modestes mais déterminantes. De même, nous supprimerons le Crédit impôt recherche (CIR) qui est inefficace comme l'ont rappelé plusieurs rapports. Nous planifierons et soutiendrons la recherche dans les organismes de recherche publique pour l'ensemble des disciplines nécessaires à la réalisation de la transition écologique du secteur des transports et des mobilités. Nous privilégierons les dotations de fonctionnement pluriannuelles pour laisser le temps aux équipes de recherche d'effectuer leurs travaux et de ne plus courir après les différents appels à projet, aussi bien pour les disciplines techniques et scientifiques que pour les sciences sociales.

Pour ce qui est de l'aide à la recherche pour les entreprises privées, elle sera conditionnée et en cas d'abus, si l'argent n'a pas été investi et a servi à verser

des dividendes aux actionnaires, l'entreprise devra rendre le montant de la subvention publique.

Nous lancerons différents plans pour améliorer et reconquérir nos savoir-faire. Par exemple sur le transport fluvial, il est dans un premier temps nécessaire de développer ce mode de transport, qui représente actuellement seulement 3% du transport de marchandises, alors que la France dispose de 8500 km de réseau navigable, soit le premier réseau d'Europe. Ce mode de transport nécessite l'utilisation de péniches et bateaux spécifiques, afin de transporter de grandes quantités de marchandises. Ce mode de transport permet actuellement de diminuer d'un facteur 3 les émissions de gaz à effets de serre par rapport au transport de marchandises par camions. Par ailleurs, les performances des bateaux peuvent être considérablement améliorées à condition de bien adapter les engins de traction, afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre et de polluants de l'air du secteur.. Il y a un véritable enjeu de modernisation de la flotte fluviale. Plusieurs pistes utilisant des biocarburants ou de l'hydrogène décarboné sont en cours d'expérimentation pour remplacer les bateaux diesels actuellement utilisés.

La recherche pour accélérer la décarbonation du secteur sera planifiée, afin d'assurer une cohérence avec les autres secteurs du transport, en particulier le transport de personnes. De plus nous soutiendrons la recherche de solutions pour faire fonctionner le parc existant de moteurs thermiques avec des carburants à faible impact écologique et permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre (gaz de synthèse, huiles alimentaires usagées, etc.). Il va en de même sur l'ensemble des différents modes de transports, à chaque fois avec des critères sociaux et écologiques stricts.

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 : voir commentaire en point 1.4.1.

Comme tout métier et tout secteur, celui des transports évolue et les salariés ont besoin de formation. Nous créons donc une sécurité sociale professionnelle. Chaque salarié aura le droit chaque année à 36h de formation professionnelle. Cette dernière sera sortie de sa marchandisation actuelle et marquera le retour d'un service public de la formation professionnelle afin que tout le monde puisse se former tout au long de la vie avec des formations diplômantes.

Dès 2022, nous rétablirons le statut de cheminot·e pour tou·tes les agent·es de la SNCF. Nous mettrons fin à la sous-traitance et au recours au travail détaché. Nous défendrons, en concertation avec les organisations syndicales, un régime de retraite plus favorable pour les métiers pénibles. Un nouveau socle social sera imposé dans l'ensemble des professions du secteur des transports. Nous nous engagerons par ailleurs à tenir avec les représentants des salariés un véritable dialogue social. De plus, un haut niveau de garanties sociales et de bonnes conditions de travail et de rémunération éviteront le dumping social.

2. DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

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

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

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

Réponse : La proposition de la Commission européenne de développement des points de recharges va dans le bon sens. Toutefois, elle laisse complètement de côté la nécessité du report modal de la voiture vers les autres modes de transport.

Il s'agit de modifier les usages de la route pour permettre une utilisation plus sécurisée pour les mobilités actives notamment. Pour cela nous proposons un plan vélo qui comportera le co-financement entre l'Etat (30 euros par an et par habitant) et les collectivités des infrastructures cyclables et de stationnement vélo. Nous rendrons obligatoire l'aménagement et la gestion publique de stationnements vélos à proximité des gares et stations de métro, ainsi que des lieux recevant du public (services publics, établissements scolaires, bureaux, commerces, marchés) sans oublier les stationnements vélo dans toutes les constructions et rénovations d'immeubles en ville et sur les lieux de travail. Les routes départementales devront être réaménagées afin de les rendre plus sûres pour les cyclistes dès lors qu'elles dépassent un certain niveau de trafic automobile. Nous accompagnerons l'apprentissage du vélo dès l'école primaire en lien avec les associations. Nous mettrons en place une politique nationale en faveur du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE), sans effet d'aubaine et en reconstruisant une filière de fabrication de vélos en France.

Nous soutiendrons les collectivités dans l'aménagement, la construction ou l'agrandissement de parking relais à l'entrée des grandes agglomérations et/ou des gares, tout en veillant à proposer une offre de transports accessible avec un cadencement pour pouvoir rejoindre le centre ville.

2.1.1. Desserte interurbaine par autocars, gares routières

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

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

Réponse : Nous abrogerons la loi Macron sur les cars. Nous mettrons fin à la concurrence déloyale entre le car et le TER sur un même trajet. Nous privilégierons les TER aux cars sur une même distance. Dans une logique de politique de transports multimodale, le car doit être en complémentarité du train. Dans le cadre du plan de développement du ferroviaire, nous proposons d'organiser avec les collectivités locales la densification du réseau public d'autocars, afin de permettre à chaque habitant·e de pouvoir rejoindre facilement et rapidement une gare ferroviaire proche de chez lui ou elle.

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 : C'est une fausse bonne solution, les véhicules autonomes ne sont une réponse ni aux problèmes de congestion sur les grands axes automobiles, ni aux problématiques de pollution et d'approvisionnement en matériaux. Nous encadrerons leur développement et leur implantation, notamment concernant les véhicules volants, afin d'éviter toute surenchère d'offres privées dérégulées et

non-inscrite dans une logique de développement global des mobilités sous contrôle public.

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 : Nous planifions un plan de rénovation des lignes ferroviaires et de son réseau de 6 milliards par an en lien avec les régions. Nous mettrons fin à l'ouverture à la concurrence en abrogeant la loi de 2018 "Pour un nouveau Pacte Ferroviaire". La SNCF sera re-nationalisée dans un monopole public et reconnu comme opérateur unique.

Nous développerons et moderniserons le ferroviaire en mettant en œuvre un grand plan de régénération du réseau ferré existant. Le TGV ne peut être le seul mode de déplacement de longue distance. Nous introduirons des trains classiques Intercités et des trains de nuit sur les relations longues distances, même desservies par le TGV, à des prix attractifs, fixes et à réservation facultative.

Nous élaborerons un plan complet pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) dont la construction ne doit pas se faire au détriment de la rénovation des lignes classiques parallèles. Nous réaliserons un audit pour évaluer le champ de pertinence des LGC Bordeaux-Toulouse et frontière espagnole, leur coût et leur financement par l'État.

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 ?

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

Réponse : En dehors de quelques axes, le réseau ferroviaire français est aujourd'hui à l'abandon : fermetures de lignes, allongements de temps de parcours, gares peu qualitatives. Nous mettrons en œuvre un grand plan de régénération du réseau ferré existant. Nous interdirons toute fermeture de ligne et rouvrirons des milliers de kilomètres de liaisons dans la décennie à venir : à terme, toutes les préfectures et sous-préfectures de France seront desservies par le ferroviaire. L'infrastructure ferroviaire n'est utile qu'associée à une offre cadencée et robuste, suffisamment fréquente pour être attractive, sur le modèle suisse. Nous augmenterons les fréquences en concertation avec les élu-es, les syndicats et les associations d'usager-es via des comités de lignes. Le TGV ne peut être le seul mode de déplacement de longue distance. Nous introduirons des trains classiques Intercités et des trains de nuit sur les relations longues distances, mêmes desservies par le TGV, à des prix attractifs, fixes et à réservation facultative.

2.3. Aérien

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

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

Réponse : Le transport aérien est fortement émetteur de différents gaz à effet de serre, CO₂, CH₄, NO_x principalement, ayant un impact important sur le réchauffement climatique. Aussi, l'aéronautique, fleuron de l'industrie et de la recherche française, va devoir faire sa transition écologique.

Un Commissariat à la Planification écologique sera créé, afin de définir la stratégie de conversion écologique de l'aéronautique et d'assurer le développement des filières industrielles nécessaires. Ainsi, les pôles de compétitivité aéronautiques passeront sous le contrôle du Commissariat à la planification écologique.

La recherche et le développement des technologies nécessaires au développement d'une aviation faiblement émettrice de gaz à effet de serre et visant une trajectoire zéro émissions à l'horizon 2050 sera planifiée par le Commissariat à la Planification écologique, qui accompagnera l'ensemble de l'écosystème aéronautique dans sa conversion écologique.

Le Commissariat à la Planification écologique proposera un plan d'investissement de la recherche et du développement académiques nécessaires à l'atteinte de ces objectifs, accompagnera les industriels pour le développement des unités de production associées. Cet accompagnement nécessitera l'engagement pour les industriels de maintenir et créer des emplois.

Nous constituerons des patrimoines territoriaux non délocalisables, en veillant à un développement équilibré des territoires.

Dès 2022, les connexions aériennes sans correspondances internationales seront supprimées, lorsqu'une alternative en train en moins de 4h de trajet existe. Nous appliquerons également une taxe kérosène sur le transport aérien.

3. FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

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

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

Réponse : - La globalisation des échanges et l'augmentation des interdépendances fait de la logistique un enjeu important. La crise du Covid l'a mis en lumière. Le développement de l'e-commerce a créé un immense enjeu. Pour limiter l'affluence de transports de livraison et d'opérateurs qui encombrant les axes de circulations dans les cœurs urbains, nous adopterons un vaste plan pour le fret ferroviaire qui reposera sur :

- Un plan d'investissement massif pour la filière et notamment pour la SNCF
- La réouverture de gares de triage et le retour du wagon isolé
- Le lancement d'un grand plan pour le ferroutage et le développement du transport combiné rail-route et le subventionnement de ce service autant qu'il sera nécessaire avec l'objectif de bannir la traversée du territoire français aux camions de transit en particulier entre l'Espagne et le nord de l'Europe

3.2. Quelle politique portuaire ?

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

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

Réponse : Nous proposons de relancer le fret fluvial et portuaire, notamment par :

- La renationalisation des ports comme Marseille-Fos qui ont été privatisés.
- La création de pôles portuaires dans certaines vallées comme la Seine du Havre à Paris à condition de concevoir les projets pour garantir le transfert facile et à moindre coût des marchandises entre les différents modes de transport, en rejetant tout obstacle comme au Havre entre le maritime (Le Havre 2000) et le Fluvial et obligeant des reprises camions longues, coûteuses et polluantes pour le transbordement.
- Favoriser en partenariat avec les CCI et les chambres d'agriculture des lieux d'échange multimodaux entre le fluvial et le ferroviaire au plus près des lieux de fabrication et de stockage pour limiter les transferts routiers de tonnages considérables et les navettes à cadences élevées.
- Aménager le long des canaux des lieux d'accostage et des terre-pleins accessibles dans le respect d'un schéma d'aménagement du territoire favorisant le recours au fluvial pour les céréaliers et entreprises voisines.

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 : Pour commencer, il faut sortir du tout camion. La part modale du fret ferroviaire n'a fait que diminuer depuis sa privatisation. Nous renationaliserons le fret ferroviaire et développerons les investissements nécessaires au sein d'un grand plan pour le retour du fret ferroviaire (voir réponse 3.1). Nous remettons en place le système du wagon isolé et nous remettons les infrastructures nécessaires notamment les ITE (installation de terminale embranchée). Il en va de même pour le transport fluvial qui peut être une solution selon le trajet. Le transport routier doit être réservé pour effectuer les derniers kilomètres quand il n'y a pas d'autres alternatives possibles.

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 : Comme dit à la question précédente, il faut sortir du tout camion, le transport routier devant être réservé aux derniers kilomètres quand il n'y a pas d'autres alternatives possibles.

L'attractivité repose sur plusieurs leviers sur lesquels il faut agir rapidement, notamment le statut social. D'abord en luttant contre la précarité dans les branches professionnelles, en valorisant les évolutions de carrières pour se projeter dans un avenir durable. Egalement en portant la réflexion de la formation professionnelle dès l'école et tout au long de la carrière pour sécuriser les parcours, et bien entendu en valorisant le niveau de rémunération. Ces métiers sont très souvent non délocalisables et en prise directe avec l'économie locale et les besoins vitaux du pays.

La logistique et le transport sont au cœur des grandes problématiques actuelles. Pour mettre fin à la concurrence déloyale nous interdirons le travail détaché sur le territoire français et imposerons comme dit plus haut un protectionnisme solidaire. Pour la modernisation du transport routier, nous soutiendrons la recherche et nous accompagnerons les transporteurs tout en restant vigilant sur la conditionnalité des subventions publiques qui seront versées.

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 : C'est une question d'aménagement du territoire, les entrepôts doivent être installés à proximité d'une gare de triage. Pour les derniers kilomètres, ils se feront selon les besoins et la taille de la marchandise, en transport routier ou à vélo qui se développe de plus en plus.

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 SRADET 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 : Prétendre développer l'intermodalité autour du fluvial suppose en urgence stopper la dégradation des voies navigables qui se traduit par des pannes et avaries fréquentes sur toutes les voies petites ou grandes, y compris sur la Seine qui est quand même la plus utilisée mais ne connaît guère de journée sans une panne d'ouvrage mettant en fragilité la crédibilité de ce mode de transport. Nous engagerons en urgence une remise à niveau des petits canaux envasés et délaissés de leur trafic pour, dans un second temps, les faire évoluer vers une plus grande capacité (moyens tonnages) et des accès facilités à des quais de manutention au plus près des clients potentiels. (Voir réponse 3.2.)

Comme indiqué à la réponse de la question 3.2, il est indispensable de disséminer sur le territoire des quais et terre pleins de manutention proches des lieux de stockage et de production: dans cet esprit, il est logique de faire évoluer les règles d'urbanisme vers des réserves foncières permettant l'implantation de petites et moyennes industries en bord des voies d'eau. Ces équipements légers, ne nécessitent pas de coûts d'entretien et de maintenance et sont mis à disposition d'entreprises de manutention et de leur matériel selon des règles à définir localement avec les partenaires locaux (CCI, Communes..) qui en auraient la gestion et le contrôle du bon usage.

Nous engagerons une vaste réflexion sur le recours à des systèmes de propulsion ou de traction permettant de réduire drastiquement les quantités d'énergie nécessaires au déplacement des charges fluviales. Nous rappelons qu'une grosse barque transportant 20 tonnes est tractable par un enfant de 15 ans! Seul le fluvial est capable de cette performance qui ouvre le champ à des applications considérables en termes d'économie d'énergie. Il convient de l'exploiter.

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

4.1. Coordination État-régions

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

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

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

Réponse : La coordination entre l'Etat et les régions est à améliorer. L'Etat doit jouer son rôle d'Etat stratège de la planification. L'Etat doit aussi investir et financer les infrastructures ferroviaires qui ont été laissées à l'abandon faute d'investissement, que ce soit dans le transport de voyageurs ou le fret. Comme nous l'avons dit plus haut, nous mettrons en place un grand plan de rénovation du réseau ferroviaire avec un budget d'au moins 6 milliards d'euros par an. Les rénovations des lignes seront en lien avec les différentes régions qui devront aussi prendre leur part, notamment en assurant le cadencement et le nombre de trains nécessaire. Nous imposerons aux régions la création de comités de lignes d'usagers comprenant les élus locaux, les usagers, les cheminots et la direction de la SNCF pour discuter et décider des horaires des trains et de leurs cadencements suivant les besoins des usagers.

Nous étudierons la constitution d'un pôle public du transport aérien. Aéroport de Paris (ADP) redeviendra à terme 100 % public ainsi que l'ensemble des aéroports en France qui seront gérés par un établissement public unique sur le modèle de l'AENA espagnole.

Les CPER (Contrats de Plan Etat-Région) sont actuellement établis entre le gouvernement et les présidents de région dans une totale opacité. Nous exigerons par l'existence de véritables consultations citoyennes, par la création de réunions publiques sur l'ensemble du territoire, afin que les citoyens puissent exprimer leurs besoins et projets dans le domaine des transports et des mobilités. Il en sera de même avec les élus locaux qui devront donner leur avis sur les projets qui devront être financés dans les collectivités auxquelles ils appartiennent. Actuellement, les CPER ne sont votés que dans les assemblées régionales alors que l'Etat s'engage pour plusieurs années. Nous ferons donc voter le financement des CPER à l'Assemblée Nationale.

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 : Nous souhaitons remettre les communes au cœur de la vie démocratique et de la décision politique locale. Les lois de décentralisation mises en place ces dernières années en faveur du développement de l'intercommunalité (loi MAPTAM, loi NOTRe) ont affaibli les communes en transférant leurs pouvoirs aux EPCI, grandes intercommunalités et métropoles. Les lois MAPTAM et la loi LOM ont affaibli les pouvoirs des communes, en faveur des EPCI dont les grandes métropoles.

La répartition actuelle des compétences entre les différentes collectivités territoriales est ni lisible, ni cohérente et éloigne les citoyens de la prise de décision politique. Cette organisation des pouvoirs entretient une certaine confusion, les citoyens ne savent plus qui fait quoi.

Nous ne sommes pas favorables à ce que la voirie soit transférée ni aux EPCI, ni aux différents AOM. Nous estimons que les villes doivent garder ces compétences.

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,



THINK TANK

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 : Étant opposé à l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, nous re-nationaliserons le transport d'usagers et de marchandises. Nous supprimerons donc l'ART, ses missions seront intégrées dans le pôle public des transports et de la mobilité.