



**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 :** Yannick Jadot

**Parti/Mouvement :** EELV

**Réponse reçue le :** 17 mars 2022

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

## 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 :** Jamais la mobilité n'a autant été au cœur des préoccupations des Français. Ces dix dernières années des événements directement liés à la mobilité ont bousculé la société : les gilets jaunes, l'irruption d'Uber, la question de la place de la voiture en ville, les trottinettes,... à chaque fois, les pouvoirs publics se sont laissés déborder par des sujets structurants de société qu'ils n'ont pas anticipés parce qu'ils n'ont jamais compris l'enjeu de la très forte appétence des Français pour la mobilité.

L'Etat doit jouer un grand rôle en tant que moteur et soutien aux initiatives prises par les collectivités, la société civile, les habitants, les entreprises, l'ensemble des acteurs qui transforment nos manières de se déplacer et de déplacer les marchandises. 31 % des émissions de gaz à effet de serre en France sont issus des transports, seul secteur dont les émissions ne baissent pas. Force est de constater que même si les politiques de transport s'inscrivent dans le temps long, elles n'arrivent pas, jusqu'à présent, à modifier la trajectoire à la hausse des émissions. Cela majoritairement du fait de notre dépendance à la voiture individuelle, conséquence de 60 ans d'aménagement du territoire en faveur du "tout bagnole".

Notre objectif est de réduire à minima de 50 % en 10 ans les émissions des transports et de la mobilité.

Pour y arriver cela nécessite des moyens très importants pour :

1. diminuer notre dépendance à la voiture individuelle.
2. développer rapidement et fortement des alternatives (transport public, mobilités actives et partagées,...) fiables, fréquentes et faciles. Cela passe dans les territoires ruraux par le développement d'offres de transport ferroviaire efficace, notamment en fréquence, avec la mise en place de modes de rabattement (mobilité active et transport routier individuel ou collectif).
3. défossiliser le parc existant.
4. repenser le système de mobilité et l'aménagement du territoire.

Cela nécessite, vous l'aurez compris, une révolution dans les mobilités. Nous devons complètement revoir l'aménagement du territoire et la manière de se déplacer, sûrement se déplacer un peu moins pour la frange qui se déplace le plus et un peu plus pour les exclus de la mobilité.

Mais cela demande aussi de bien considérer ce que cela implique. Respecter le paquet climat européen nous oblige à passer aux choses sérieuses. Pour y parvenir, il faut (1) construire les accompagnements sociaux, (2) adapter les politiques de formation et de reconversion pour éviter un désastre social, (3) trouver des modèles économiques viables pour financer cette transition et (4) avoir les niveaux d'investissements appropriés.

Enfin, il y a aussi une révolution culturelle. Le vélo et la marche doivent se concevoir comme des modes de déplacements à part entière et pas seulement des loisirs pour les vacances. Le covoiturage et l'autopartage, comme une habitude. Je pourrais multiplier les exemples à foison.

Je note d'ailleurs que vous n'avez pas intégré un volet spécifique mobilités actives dans votre questionnaire qui est pourtant essentiel pour réussir la transition des mobilités. Voilà cette révolution des mentalités dont je parle. Même si la question n'est pas posée, je lancerai un grand plan vélo ambitieux pour passer la part modale de 3 % à 15 % d'ici 2030 en lieu pour les déplacements du quotidien.

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 électriques 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 :** Le bilan du rapport, je le partage. Mais j'inverserais la manière de présenter votre mise en contexte.

La question que nous devons nous poser, c'est pourquoi les gens se déplacent ? Des études esquissent des éléments de réponse. Nous nous déplaçons pour aller au travail, pour notre activité professionnelle, quand on est médecin en campagne, artisans, infirmière, pour emmener nos enfants à l'activité sportive du soir ou du week end, pour faire nos courses, pour aller voir des amis, la famille.

Les études montrent qu'il y a un déséquilibre très fort entre une partie de la population, souvent avec de forts revenus, qui se déplace beaucoup avec des modes très émetteurs comme l'avion, et une autre, avec de faibles revenus, qui se déplace peu et de manière contrainte, en particulier à l'usage de la voiture.

Au quotidien, les différentes activités impliquant des déplacements étant très dispersées, nous sommes contraints à nous épuiser dans les transports, dans une course à la vitesse. Les responsables ? La manière dont on a aménagé le territoire et la fracture territoriale.

Notre enjeu de mobilité c'est celui de notre modèle social : il n'y a pas de modèle social français quand les français n'ont pas accès aux bassins d'emploi parce "assignés à résidence", il n'y a pas de modèle

social français quand les français n'ont pas accès aux infrastructures sociales, médicales ou scolaires, il n'y a pas de modèle social français quand il n'y a pas de mobilité pour accéder aux activités culturelles.

Une personne sur deux en insertion en France déclare avoir déjà refusé un travail pour des questions de mobilité.

28% ont abandonné un travail ou une formation en cours pour des questions de mobilité; 41% des employeurs affirment avoir rencontré des difficultés à recruter pour des raisons de mobilité; 6 à 8 millions de personnes en âge de travailler sont concernées par des difficultés de mobilité.

Parler de sobriété pour ces personnes n'a pas grand sens. Nous devons rétablir la justice sociale et environnementale, cela signifie repenser l'aménagement du territoire pour densifier les usages dans la ville et non dans un mitage des fonctions avec le centre commercial à un endroit, le club de foot à un autre, la poste à un troisième etc. Quand je dis ville, je ne parle pas que des métropoles, je parle bien aussi des villes moyennes, entre 2000 et 100 000 habitants.

La sobriété passe par un accès de proximité aux activités qui font notre quotidien. Cela nécessite de densifier les usages de ces villes, sans la contrainte de devoir prendre sa voiture pour chaque déplacement. C'est pourquoi, nous mettrons en place un bouclier rural, nous garantirons par la loi une égalité d'accès à des services de proximité : santé, école, administration publique, à moins de 15/30 minutes en transports en commun de son lieu d'habitation en transport collectif et mobilités actives. Mais aussi un accès aux commerces de première nécessité, au sport et à la culture, en soutenant financièrement le développement des épiceries locales, des tiers lieux, des associations rurales.

Et dans le même temps, nous devons reconstruire un modèle social français où la dimension mobilité doit prendre toute sa place. La mobilité accessible pour tous doit être un véritable levier de réduction des inégalités sociales.

La mobilité doit être inclusive et évidemment décarbonée, parce qu'elle doit être vertueuse, c'est la condition pour projeter un modèle de mobilité durable.

C'est pourquoi nous mettrons en place un "Ticket liberté climat" ouvert aux 16-25 ans qui pour 100€ par moi (50€ sur critères sociaux) donnera accès en illimité à l'ensemble des trains, transports en commun, vélos et voitures en libre service du territoire français afin de favoriser des pratiques de mobilités plus vertueuses et luttant contre les inégalités sociales.

Nous rendrons obligatoire le forfait mobilités durables et augmenterons son plafond à 1000 euros par an et par salarié-e, et nous le substituerons aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage. Les modes de transports concernés sont le vélo, avec ou sans assistance électrique ; le covoiturage en tant que conducteur ou passager ; les transports publics de personnes (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement) ainsi que les autres services de mobilité partagée.

A terme, nous créerons un budget mobilités durables pour tous les actifs en fusionnant le forfait mobilités durables et le remboursement obligatoire des transports en commun, dont nous revalorisons les montants.

Demain, il restera toujours des mobilités en véhicule individuel. Nous ne passerons pas de 80 % des déplacements réalisés en voiture à zéro, ni de 40 millions de véhicules possédés par les Français.e.s à

zéro. Nous sommes dans une logique de transition qui s'étale sur au moins 10 ans. Les mobilités, c'est le temps long.

Mais nous devons rapidement prendre le pas de la décarbonation et d'une meilleure qualité de l'air. La mobilité automobile représente un levier fort pour réduire notre dépendance au pétrole et pour réduire nos émissions. Nous proposons de mettre fin à la mise sur le marché des véhicules individuels à motorisation thermique, hybrides inclus, en 2030. Nous accélérons la reconversion et l'implantation en France. Nous doublerons les aides à la conversion pour accompagner les ménages modestes dans le remplacement de leur véhicule par une voiture électrique. Ce dispositif pourra concerner des véhicules particuliers, mais aussi professionnels et des flottes de collectivités. Nous construirons, avec les régions et les acteurs de la filière des services automobiles, des plans de formation et de reconversion auprès des garagistes, groupes comme indépendants, pour accompagner l'évolution des métiers liés au déploiement des véhicules électriques.

En parallèle, nous développerons une filière industrielle du retrofit. Notre objectif est de 1 million de véhicules retrofités, d'ici la fin du quinquennat.

Il sera difficile de se passer de l'usage de la voiture dans les territoires peu denses mais nous devons travailler au report modal dans 2 directions :

-Nous investirons 7 milliards par an dans le ferroviaire comme ossature de tous les modes. Cette politique ferroviaire s'accompagnera de la mise en place d'une réelle politique intermodale dans les pôles d'échanges multimodaux, de parkings de covoiturage et d'autopartage, parkings vélos, pistes cyclables et cheminements piétons. Les correspondances avec les TER et les bus régionaux sont coordonnées avec les horaires des trains grandes lignes, et partent après l'arrivée de ceux-ci. La gare devient une interface avec la ville, lieu de commerces et de services.

-Les modes actifs prennent toute leur place dans l'intermodalité. Il existe une multitude de cycles adaptés à diverses configurations (personne seule, famille, ville, loisirs). Le développement du VAE permet de rallonger les distances parcourables. A condition de bénéficier de pistes cyclables sécurisées.

Nous devons développer et ancrer une culture vélo en faisant la démonstration que ce mode de déplacement est adapté, agréable, offrant un nouvel espace de liberté. Nous pouvons nous appuyer sur Mai à vélo pour faire la promotion de cette culture vélo et lancer une grande campagne de communication en faveur des mobilités actives.

L'Etat et les collectivités doivent faire leur part en accélérant la mise en place de la pratique du vélo et de la marche. Nous lancerons un plan national ambitieux de vélos pour tous les jeunes qui le souhaitent, pour passer la part modale à au moins 15 % d'ici 2030. Pour ce faire, nous abonderons le fonds vélo à hauteur de 500 millions d'euros par an. Nous prêterons un vélo à tous les jeunes de 16 ans qui le souhaitent. Nous augmenterons les aménagements cyclables confortables, sécurisés et efficaces en fixant un pourcentage du réseau de voirie dédié au vélo dans les PLU et pour résorber les discontinuités cyclables pour l'interurbain. L'Etat financera à hauteur de 50 % le coût d'installation et mettra en place un service de location de vélos dans les gares opérées par la SNCF.

Dans la continuité, cela demande à revoir l'aménagement du territoire et par conséquent la construction comme l'installation des services. Pour endiguer le mitage, nous créerons un "score de dépendance automobile" pour chaque bien immobilier loué, cédé ou construit, sur le modèle du diagnostic de performance énergétique. Mon objectif est de limiter la dépendance automobile et l'ensemble de ses nuisances et favoriser la revitalisation des centres bourgs dans les territoires ruraux. L'objectif de ce mobiliscore est de rétablir de la justice sociale et territoriale en soutenant ensuite les ménages les plus en difficulté et de les soutenir financièrement dans cette transition.

La question de la sobriété individuelle doit être posée pour les personnes qui se déplacent le plus, qui sont majoritairement celles avec des revenus très importants. Ici, changer de technologie que l'on dit propre mais qui ne l'est jamais vraiment, ne peut pas grand-chose. La question de la régulation du système et de mettre un coût proportionnel aux externalités engendrées devient impérieux.

Sur l'aérien par exemple, les services commerciaux sont responsables de 2,6% des émissions de CO2 en 2018. L'aérien a contribué à 3,8% du réchauffement climatique mondial. 1/3 de cet impact correspond aux effets CO2 (émission de CO2 donc) tandis que 2/3 de ces émissions sont dues à des effets hors-CO2 (rejet de NOx, traînées de condensation). Nous devons agir maintenant et ne pas attendre 2030 pour une hypothétique technologie, ni l'incorporation d'un carburant durable dont nous n'avons pas structuré de filière et qui aura par conséquent l'inconvénient de grignoter les terres agricoles. D'un point de vue climatique, ce qui compte c'est la trajectoire. Or, si on suit les trajectoires des industriels, on aura épuisé le budget carbone d'une trajectoire 1,5°C en moins de 10 ans. Historiquement, les gains d'efficacité et de technologie sont supprimés par l'effet rebond de l'augmentation du trafic. Tous les secteurs doivent faire décroître leurs émissions de GES pour respecter les accords et aujourd'hui l'aérien ne doit pas négliger l'enjeu de la sobriété.

C'est pourquoi j'interdirai les vols intérieurs quand il existe une alternative de moins de 4h en train et de moins de 6h pour les lignes européennes.

Je mettrai également fin aux publicités qui font la promotion de mobilités très polluantes comme l'avion. Le secteur de la publicité doit faire son autocritique et arrêter de promouvoir sans état d'âme les produits qui nous entraînent un peu plus vers la crise climatique et poussent à une consommation effrénée, sans considération pour la planète.

Enfin il faut rétablir un juste prix. Il n'est pas normal qu'un vol pour aller à Naples coûte 10 €. On dit que le train est trop cher. En réalité c'est l'avion qui ne l'est pas assez. Comment imaginer construire des alternatives de tourisme durable lorsque le secteur aérien peut continuer à tirer les prix vers le bas et constituer une tentation permanente au voyage carboné.

Au niveau international, il nous faudra avoir une parole exigeante en plaidant pour une stabilisation du trafic aérien. Je sais que certains pays ne veulent pas encore l'entendre mais il nous faut engager ces discussions.

## 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 d'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 :** Trop longtemps, l'Etat s'est dispersé et a laissé de côté un investissement nécessaire et essentiel pour garantir un haut niveau de qualité des réseaux et des services à l'utilisateur.

Les réseaux d'infrastructures souffrent d'un sous-investissement structurel. La Cour des comptes évalue à 6 Mds par an le besoin pour le maintien d'un bon niveau de service de l'infrastructure ferroviaire. Le constat est identique pour l'entretien du réseau routier notamment un tiers des ponts du réseau routier national doivent être réparés, dont 7 % présentent « un risque d'effondrement ». 17 % des chaussées nécessitent des réparations structurelles et une partie des ouvrages d'art sont en mauvais état et potentiellement dangereux. Sur le fluvial, l'Etat a délibérément décidé de ne plus entretenir une partie des gabarits "petits canaux" alors que, comme les petites lignes ferroviaires, nous avons absolument besoin de maintenir le patrimoine fluvial, que ce soit pour le tourisme ou pour certains transports particuliers comme les céréales ou les matériaux de construction.

J'engagerai 7 milliards par an en lieu et place des 2,8 Milliards mis actuellement dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, pour maintenir et relancer des trains du quotidien et des petites lignes. A ce montant s'ajoutera une révision des CPER pour réorienter les financements d'investissements routiers vers le ferroviaire. Les contrats seront signés d'ici décembre 2022.

La logique de l'investissement sera inversée : nous ne réfléchissons plus à partir de projets d'infrastructures, mais sur le modèle Suisse, ce seront les besoins de mobilité qui dicteront les besoins d'infrastructure. L'objectif n'est plus de réaliser des grands projets, avec le romantisme du coupage de ruban, mais de s'assurer qu'il y ait un service adapté sur les infrastructures existantes ou à construire. Ainsi, il faut réfléchir pour le transport public notamment ferroviaire, mode écologiquement vertueux qui doit être le mode de transport structurant des mobilités au niveau national, à l'offre nécessaire entre les grandes villes françaises, puis entre les villes moyennes d'un même territoire, puis la desserte

locale qu'elle soit rurale ou urbaine. Une fois l'offre déterminée, apparaîtront des besoins d'investissements : nécessité d'électrifier des lignes, de construire des doublages, d'automatiser des postes, etc. et dans certains cas, des besoins de lignes nouvelles. Revoir également la politique horaire vers un "grand cadencement" sur le territoire national, qui doit être notre boussole en matière de politique d'infrastructure.

Nous devons élaborer une vision à 20 ans du réseau ferroviaire, qui englobe à la fois la question des services, de l'aménagement du territoire et de la stratégie industrielle.

Nous devons doubler voire tripler le financement affecté à la modernisation performante du réseau classique qui en a grandement besoin pour améliorer sa fiabilité, sa fréquentation et réduire ses coûts de production.

Nous devons nous attaquer aux points limitants du réseau en ajoutant des morceaux de lignes permettant de désaturer les nœuds ferroviaires.

Enfin, et surtout, nous devons instaurer un cercle vertueux, avec des trains suffisamment nombreux pour créer une dynamique en misant sur le volume et la fréquentation plutôt que le prix unitaire, pour faire croître l'ensemble des recettes.

Les marges financières dégagées seront réinjectées dans la création d'offres. Il s'agit d'enclencher un cercle vertueux au service des populations, pour a minima doubler la part du ferroviaire.

Nous devons revoir le modèle économique de réseau du ferroviaire qui ne fonctionne pas devant les distorsions de concurrence. Nous validons l'idée émise par l'ART (Autorité de régulation des transports) affirmant qu'il faut sortir du "malthusianisme ferroviaire". Plutôt qu'un prix élevé et peu incitatif des péages ferroviaires facturé aux opérateurs (2 fois plus chers en France que la moyenne européenne) nous proposons de fixer une somme globale permettant de prendre en compte l'ensemble des coûts, y compris d'investissement du gestionnaire et correspondant à un forfait de circulations en roulement optimisé, puis au delà de ces circulations, tout train supplémentaires sera taxé à hauteur du seul coût direct d'exploitation, soit environ 20% du coût du sillon "de base."

Pour atteindre les objectifs ferroviaires et garantir l'effectivité de notre plan, nous installerons une loi de programmation pluriannuelle du ferroviaire comme celle qui est réalisée pour l'énergie.

Nous avons besoin de réorienter les financements des grands projets inutiles comme le grand contournement Est de Rouen, Lyon-Turin, GPSO, etc. vers des projets ferroviaires du quotidien. Donc nous ne ferons pas GPSO, l'Etat se désengagera financièrement du projet. Cela ne correspond pas aux besoins de la mobilité du quotidien.

Depuis 1980, la France a développé le train sur les longues distances, la grande vitesse. En urbain, le RER parisien fait office d'exception alors qu'en Allemagne les S-Bahn et autres tram-trains irriguent les territoires urbains. Les métropoles ont certes construit des lignes de métro, de tramway, de BHNS etc., mais dans un rayon de 15 km, il y a peu de transport public structurant. L'offre ferroviaire, lorsqu'elle existe (tram-train de l'ouest lyonnais ...) est méconnue, notamment parce que non intégrée au réseau urbain (tarification, information ...). Et puis les projets de RER métropolitains se heurtent au mille-feuilles institutionnel français et à la nécessité de mettre d'accord une multitude d'acteurs : régions, métropoles ou communautés d'agglomération, Etat, SNCF.

L'Etat doit jouer un rôle de stratège et d'impulseur, de facilitateur pour la mise en œuvre de tels services, en accompagnant techniquement et financièrement les collectivités territoriales. Propriétaire du réseau ferré national (dont la gestion est confiée à SNCF Réseau), il doit faciliter les études et travaux allant dans ce sens, expertiser les études tendant à démontrer que "ce n'est pas possible" et réorienter les budgets dédiés à la grande vitesse vers les RER métropolitains.

Concernant le fluvial, nous devons enrayer sa diminution constante en parts de marché. Dans toutes les régions qui s'y prêtent, il doit être promu, comme le ferroviaire, en alternative au routier.

Nous nous félicitons des récentes augmentations de budget accordées à VNF (3 Md€ sur dix ans) et des nouvelles mesures d'aide au report modal.

Les 5 600 km de voies à petit gabarit ne doivent pas seulement être considérés comme un élément du patrimoine, mais trouver de nouveaux usages grâce notamment au programme européen de petits bateaux Watertruck.

L'usage des 2800 km de voies à grand gabarit pour le transport de vrac lourd et de conteneurs doit impérativement être promu. Ces voies n'ont pas à être considérées comme éléments d'un futur réseau à grand gabarit, avec des liaisons interbassins aussi coûteuses que destructrices. Mais elles doivent être considérées comme des pénétrantes à partir des grands ports maritimes. Or dans ce domaine, la Seine et l'axe Rhône-Saône ne sont utilisés qu'au quart ou au cinquième de leurs capacités.

Pour développer le fluvial, les importants travaux de modernisation engagés, notamment sur la Seine, doivent être accélérés. L'accès des bateaux fluviaux aux ports maritimes doit être amélioré. Mais surtout, les conditions de la concurrence avec le routier doivent être complètement revues.

En parallèle, il nous faudra réaliser la transition aussi par le renouvellement de la flotte et la recherche de solutions plus écologiques pour les bateaux du futur.

Je sais que nous pouvons compter sur VNF pour développer les formations au transport fluvial et inciter les professionnels de la logistique à intégrer, dans leurs propositions de transports, les solutions fluviales que, majoritairement, ils ignorent.

Pour le transport routier, la priorité ne sera évidemment pas de construire de nouvelles infrastructures, mais au contraire de rénover l'existant. Je rehausserai le budget accordé à l'entretien des routes et à la réparation des ouvrages d'art.

Cela passera par un moratoire sur les projets de contournements routiers comme la LEO, la liaison Toulouse-Castres. Je vous donne ici seulement quelques exemples car la liste est assez longue des projets d'investissement routier qu'il nous faudra renoncer à réaliser pour le bien du climat, de la planète et de la biodiversité.

Pour la route du littoral de la Réunion, vous connaissez le projet comme moi. Initialement, cette route a été pensée pour deux objectifs : faire face à l'augmentation de la fréquentation du réseau routier (on retrouve de nombreux embouteillages à l'entrée ouest de Saint-Denis) et réduire les risques de chutes de pierres d'une route à risque. La Nouvelle Route du Littoral devait donc être plus éloignée de la falaise et redimensionnée pour faire face à des houles cycloniques centennales (résister à des rafales de vents à 150 km/h et à des vagues de 10 mètres). 420 millions ont été promis par le gouvernement pour financer un viaduc permettant de finir la Nouvelle Route du Littoral à la Réunion. Cette route coûtera près de 4 milliards d'euros pour 12 km. La collectivité porte un projet alternatif pour finaliser la liaison,

que nous soutiendrons depuis l'arrêt du projet initial. Compte tenu des sommes déjà engagées et de la réalisation au ¾ de ce projet, il est nécessaire de le terminer. Toutefois, cet ouvrage doit pouvoir jouer un rôle écologique en se servant de ses fondations pour la reconstruction du littoral et des coraux. Les techniques sont déjà connues en Outre-mer, notamment en Guadeloupe. Il doit aussi pouvoir favoriser au sein des territoires encore peu développés en termes d'infrastructures de déplacement (Guyane) le développement de mobilités mixtes (routières, ferroviaires, maritimes) et dont l'élaboration n'est pas uniquement organisée sur les grands axes de déplacement des territoires.

Nous sommes d'accord pour le projet LNMP mais pas dans la forme actuelle. Ce projet, en 2 phases, s'inscrit dans le projet de corridor méditerranéen voulu par la commission européenne. Quel est l'enjeu prioritaire sur l'axe ferroviaire péninsule ibérique et Europe du Nord ? La ligne doit donc être mixte de bout en bout, sans quoi le report modal du fret routier vers le fer ne se fera pas, et des milliers de camions continueront à circuler sur l'autoroute A9. Il faut donc renoncer à la très grande vitesse pour gagner quelques minutes, et privilégier la vitesse autorisée par la mixité voyageurs-fret.

Nous nous opposons également aux gares excentrées, dont les inconvénients ont été démontrés par le fiasco de la gare Sud de France dite « la Mogère » à Montpellier. D'autre part, la ligne classique, dans sa partie dite « des étangs », déjà fragilisée par les embruns marins, est menacée à terme par la montée des eaux due au réchauffement climatique. La Phase Béziers-Perpignan doit donc être réétudiée en urgence avec une solution mixte [voyageurs-fret], sans gare nouvelle.

Enfin, avec un réseau ferroviaire rendu performant, le fret ferroviaire pourrait financer LNMP à hauteur de 20 % soulageant d'autant les contributions des collectivités locales, celles-ci étant invitées « et en même temps » à investir dans le remaillage spatio-temporel des territoires (frappés par l'étalement urbain) par le ferroviaire !

Sur les CPER, j'attache une grande importance à ce volet mobilité. Le moment de discussion avec les régions permet de s'accorder sur les projets structurants et les équilibres financiers entre les régions et l'Etat.

L'appauvrissement de l'Etat se constate dans la manière de piloter les projets et leur avancement. Force est de constater également que nous assistons moins à une logique de vision partagée que de satisfaction des élus locaux.

L'Etat manque de vision stratégique, les régions ont des objectifs différents sans arriver à un compromis. Il suffit de regarder les plateformes multimodales : chaque région en veut sans regarder comment cela va fonctionner au regard de l'implantation d'autres plateformes équivalentes à proximité dans une région limitrophe. Donc cela demande une vue d'ensemble. Actuellement, ce n'est pas le cas.

Dans le suivi de l'avancement du CPER, l'Etat émiette l'argent public, on découpe les projets, ce qu'on appelle dans la langage usuel le phasage. Conséquence : les projets n'aboutissent jamais, on paye beaucoup plus cher les projets et on ne regarde pas réellement le besoin local. Le deuxième problème est le manque de transversalité, chaque mode étant pensé en silo.

Et puis il y a des manques dans le volet mobilité. L'Etat a de grandes ambitions sur le vélo et l'intermodalité mais on ne retrouve rien ou très peu dans les CPER. De même, il n'y a pas de lien entre le volet mobilité et la stratégie de formation pour réorienter les emplois du secteur des transports.

C'est pourquoi, la logique des CPER devra être revue en intégrant une réelle vision stratégique globale, intégrant cette notion de transversalité et des objectifs temporels que l'on se donne dans la réalisation des projets. Nous ajouterons un volet marche et vélo dans les CPER pour assurer une réelle politique de transfert modal.

Sur les moyens, comme je l'ai dit précédemment, nous devons réorienter les financements et les équilibres des contrats vers des projets soutenables notamment en arrêtant les projets routiers, et nous pourrions réorienter les fonds alloués vers le ferroviaire.

Votre question sur le green new deal et le RTE-T est, à mon sens avant tout, une problématique d'interopérabilité des réseaux. Dans le cadre du Green deal, l'Europe vise la neutralité des émissions de gaz à effet d'ici à 2050.

Pourquoi avons-nous autant de difficultés à mettre des marchandises dans des trains ? Pourquoi une partie des marchandises sont-elles déchargées à Rotterdam puis mises sur des camions pour venir jusqu'en France ? Pourquoi les mêmes marchandises ne sont-elles pas déchargées sur les ports français ?

La réponse, c'est le manque d'interopérabilité et le besoin de moderniser notre réseau sur les standards européens. La précision des corridors, étape nécessaire, participe à orienter nos priorités d'investissement mais on peut s'étonner de certains projets qui sont portés. Donc cela ne doit pas nous précipiter dans la réalisation de projets et de lancement de travaux non adaptés à nos territoires comme le tunnel Lyon-Turin ou le Canal Seine-Nord Europe par exemple.

Que ce soit sur le fluvial ou le maritime, notre logique est d'orienter les budgets français et européens vers l'optimisation des infrastructures existantes. L'avenir est à l'harmonisation technique, à la logistique informatique et à la coopération commerciale, plus qu'à la construction de nouvelles voies et à la concurrence exacerbée aux frais de la collectivité.

Actuellement, le RTE-T comprend deux strates de planification :

- Le réseau global : couvrant toute l'UE à l'horizon 2030 ;
- Le réseau central : concernant les connexions les plus importantes au sein du réseau global, et reliant les nœuds les plus importants, à l'horizon 2050.

Nous devons accélérer le passage réseau ferroviaire en ERTMS. Les aiguillages centralisés vont participer à améliorer le réseau.

Nous avons des programmes à disposition sur lesquels s'appuyer comme le "Mécanisme d'interconnexion en Europe", dédié aux secteurs du numérique, de l'énergie et du transport qui s'étend sur la période 2021-2027. Même si ce n'est pas la panacée.

La politique de transport ferroviaire doit s'appuyer sur deux jambes : les infrastructures ferroviaires et les services.

Concernant les infrastructures ferroviaires - plutôt que de passer par des appels à projets ou un saupoudrage par les fonds européens qui ne permettent pas une véritable planification des investissements et la création d'infrastructures intégrées européennes - l'Europe doit directement financer des extensions ou des rénovations du réseau ferroviaire après avoir identifié les points faibles du réseau européen qui empêchent le développement de service européen de passagers ou de fret.

Pour les services, l'Union européenne doit accélérer la mise en place dans toute l'Europe du règlement sur le droit des voyageurs européens afin de garantir les correspondances des voyageurs notamment dans le cadre de déplacements internationaux. Elle doit également envisager le financement de services traversant l'Europe, en particulier en train de nuit.

## 1.2.2. Financement : quels arbitrages ?

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

- Alors que les mouvements des Bonnets rouges (2013) et des Gilets jaunes (2018) ont remis en cause l'acceptabilité sociale de dispositifs adoptés par le Parlement destinés à assurer la mise en œuvre des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, comptez-vous intégrer ces deux principes nécessaires à la décarbonation des transports à vos orientations et priorités, et si oui **comment envisagez-vous de partager avec les Français et les acteurs économiques l'opportunité et la nécessité de ces nouveaux coûts à la consommation ?**
- La révision de la directive eurovignette engagée par l'Union européenne en 2016 devrait être promulguée avant la fin du premier semestre 2022. Comment envisagez-vous sa transcription dans les politiques de transport françaises : **êtes-vous prêt à engager le travail de préparation dès les premiers mois du mandat ? Êtes-vous prêt à envisager que les produits de ces nouvelles contributions soient affectés à l'AFIT-France ?**
- Un dispositif inscrit dans la loi Grenelle I de 2009 propose aux collectivités du bloc communal la possibilité de mettre en œuvre un péage urbain, mais il n'est pas réalisable. Un projet de clarification issu des assises nationales de la mobilité durable de l'automne 2017 a finalement été retiré du projet de LOM. C'est en zone urbaine que la tarification de l'usage de la route est la moins équilibrée. **Considérez-vous souhaitable de faciliter la mise en œuvre d'un péage urbain par les collectivités volontaires ?**
- Le dispositif des ZFE suscite de nombreux débats relatifs notamment à ses conséquences pour les ménages les plus modestes. **Considérez-vous opportun d'engager une précision du dispositif ou du cadre réglementaire dans lequel il est mis en œuvre ?**
- À moyen terme, en considérant un développement significatif du parc de véhicules à carburants alternatifs, et notamment électriques, le produit de la TICPE qui alimente substantiellement le budget général de la nation devrait tendre à la baisse. **Considérez-vous opportun d'engager une réflexion dans la période du mandat sur l'évolution de la fiscalité des différents carburants ?**

**Réponse :** Nous sommes favorables au principe de pollueur-payeur. La réelle question se situe dans la mise en application. L'échec des précédentes tentatives, on la doit à l'absence complète de volet social et de garantie pour les ménages précaires.

La réalisation d'une taxe carbone aux frontières en parallèle de la fin progressive des quotas gratuits est indispensable. Les entreprises doivent payer les externalités négatives. Quand je dis, elles doivent payer, je veux aussi signifier qu'elles doivent offrir les capacités aux salarié.e.s par exemple, de se tourner vers des alternatives à la voiture individuelle. Dans le cas contraire, elles doivent payer. D'où ma proposition de rendre obligatoire le forfait mobilités durables dont nous augmenterons le plafond à 1000 euros par an et par salarié.e. Les modes de transports concernés seront le vélo, avec ou sans assistance électrique ; le covoiturage en tant que conducteur ou passager ; les transports publics de personnes (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement) ainsi que les autres services de mobilité partagée.

J'engagerai dans les premiers mois de mon mandat le travail préparatoire à une mise en œuvre aussi rapide que possible de la directive eurovignette, qui constitue un pas supplémentaire vers une tarification plus équitable des infrastructures routières et évite des reports de trafic aux limites de l'hexagone. Il s'agit de remettre de l'équité dans les modes.

Vous m'interrogez sur les péages urbains, je n'y suis pas favorable. Cela renforcerait les inégalités sociales et territoriales et pour les ménages les plus modestes qui habitent loin des centres villes. Les retours d'expérience à l'étranger, notamment à Londres, montrent que le bilan est mitigé. Ce n'est ni ma vision d'une mobilité pour tous, ni mon modèle de société.

Pour améliorer la qualité de l'air, les ZFE sont une première étape mais insuffisante pour répondre au défi de la lutte contre les pollutions urbaines et le réchauffement climatique, pour l'apaisement de l'espace urbain et le bien-vivre en ville. Vous le savez, la qualité de l'air est très dégradée dans les métropoles. L'Etat a été condamné à payer 10 millions d'euros dans son manque d'engagement pour améliorer la qualité de l'air. Le Conseil d'État a jugé que le Gouvernement n'était pas parvenu à se mettre en conformité concernant la qualité de l'air dans le délai fixé en juillet 2020. Selon les études et les paramètres choisis, la pollution de l'air provoquerait entre 48 000 et 100 000 décès prématurés par an en France. Une étude toute récente, par des chercheurs de l'INSERM, de l'Université de Rennes et de l'EHESP, associe la pollution de l'air à la diminution des performances cognitives. Tout récemment, l'OMS a considérablement abaissé ses seuils de référence pour les principaux polluants, mettant en lumière par exemple que 95% des franciliens sont exposés à un dépassement pour le dioxyde d'azote. Les personnes les plus impactées par la pollution de l'air sont les plus fragiles (enfants, personnes âgées, personnes cardiaques, asthmatiques) et les plus pauvres qui habitent en bordure des grands axes routiers.

Il s'agit donc là d'un enjeu majeur de santé publique. Auquel s'ajoute un enjeu financier : celui des coûts directs ou indirects de la pollution de l'air en dépenses de santé ou de bien-être, que le Sénat ou la Cour des Comptes chiffrent en milliards/an; et celui des contentieux de l'état français avec la CJUE (Cour de Justice Européenne) ou le Conseil d'État sur le non respect des normes de dioxyde d'azote.

Les ZFE sont insuffisantes car la transition écologique des transports n'est pas qu'une transition des carburants ou des vecteurs énergétiques. Dans le champ des mobilités, j'ai la volonté de reconquérir une autonomie perdue par la dépendance à l'automobile. C'est pourquoi je souhaite voir évoluer les ZFE vers une logique d'hybridation des ZFE et des ZTL (Zones à Trafic Limité), avec la piétonisation des hypercentres et des abords des écoles. A l'image des villes italiennes, les ZTL limitent l'accès des centres-villes à ceux qui doivent s'y rendre pour des raisons impératives. La politique de ZTL est bien différente de celle des ZFE car elle ne discrimine pas socialement les automobilistes. Elle permet en revanche de réduire très significativement la circulation automobile en cœur de ville (ou de quartiers) et d'en faire des lieux de vie, où dominent les mobilités actives et les transports en commun.

Il y a effectivement une nécessité d'engager, aussi vite que possible, une révision des financements des transports collectifs, ceux-ci ne pouvant plus compter, à terme, sur la TICPE qui a vocation à disparaître avec la fin des véhicules thermiques. Cette réflexion pour une nouvelle fiscalité des carburants plus juste me semble essentielle.

J'ajouterais en lien avec le financement que la création et la généralisation de la prise de compétence de l'organisation des mobilités par les AOM en juillet 2021 signe aussi une volonté forte des collectivités d'améliorer rapidement la mobilité de nos concitoyens. Mais cette promesse restera lettre morte si une réforme du financement n'intervient pas pour garantir les ambitions en termes de capacité à offrir des alternatives adaptées au territoire et de couverture du territoire pour atteindre l'objectif de mobilité

durable pour tous, et sur tous les territoires, y compris dans les territoires peu denses (ruraux, périurbains, de montagne, etc).

#### 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** : Nombre de concessions et autres partenariats publics-privés(PPP) ont montré leurs limites, liées à l'impossibilité avérée pour la puissance publique (et spécifiquement l'État) de faire respecter leurs engagements par les "partenaires" privés (chantage à l'emploi, création/dissolution de filiales ...). Les grands investissements de l'Etat doivent rester maîtrisés par la puissance publique, qui au final paiera la facture.

#### 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** : Je suis favorable à la gestion publique des autoroutes et je dénoncerai les concessions existantes dont la régularité juridique est douteuse. Il n'est évidemment pas question de rendre le déplacement motorisé gratuit, en particulier pour les camions et pour les automobilistes notamment ceux possédant les véhicules les plus puissants et les plus lourds.

La loi 3DS a acté l'éclatement du réseau. A mon sens, c'est une erreur. Cela aura pour conséquence la disparition de l'ingénierie publique et à terme un impact sur l'accessibilité au service public. L'Etat, en bradant les routes nationales, en s'exonérant de ses prérogatives, ne joue plus son rôle de garant de l'égalité de traitement entre les usagers de la route. Et puis que va-t-il se passer pour les 9000 agents des DIR ? Comment peut-on penser que ce qui va rester dans le giron de l'Etat en termes d'effectifs et moyens sera suffisant pour assurer la possibilité de bien faire son travail ?

Les DIR subissent constamment des baisses d'effectifs, des difficultés à embaucher que ce soit ingénieurs ou techniciens. La perte de compétence consécutive est forte. La fermeture de l'ENTE est un non-sens. D'ailleurs, dans un rapport paru le 10 mars sur l'entretien des routes nationales et départementales, la Cour des comptes constate « l'absence d'une véritable politique routière » de l'État et estime que celui-ci n'est pas à la hauteur des enjeux que ce soit sur l'organisation des services, l'expertise technique ou les investissements.

Nous avons besoin d'une structure solide pérenne sur son avenir avec des moyens. Donc il nous faudra engager une réflexion générale sur ce que signifie une gestion publique des routes. Je n'exclus pas de revenir sur cette partie de la loi 3DS. La gestion publique des autoroutes doit être un levier de financement pour un grand plan de rénovation et de développement du transport ferroviaire, ainsi que d'autres modes de transports comme les infrastructures cyclables par exemple. Il pourra également servir à la rénovation du réseau départemental routier et des ouvrages d'art.

### 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 :** La LOM a apporté une réponse extrêmement parcellaire et repose en grande partie sur un écosystème de services opéré par des start-up, conférant à la puissance publique un rôle essentiellement de régulateur, trop souvent subsidiaire. La LOM ne répond pas à la problématique du modèle de financement des transports en commun. Or, ceux-ci n'ont fait que se détériorer au fil des ans en l'absence de financement, d'ambition, de doctrine, de vision... Le constat est catastrophique : la mobilité est devenue un véritable accélérateur de précarité pour ceux qui n'ont plus accès à l'emploi, mais plus encore, à la vie sociale et culturelle car enclavés dans des régions abandonnées par l'Etat...

Les collectivités locales sont livrées à elles-mêmes dans le développement des transports en commun. Elles sont aux prises avec la Sncf qui a des moyens limités tant les infrastructures coûtent cher. Face à une équation de financement critique, nous n'avons cessé de désinvestir ces dernières années : moins de gares, moins de fréquence, des lignes détériorées...

Pour répondre à votre question, il est absolument crucial de conforter et garantir l'existence du versement mobilité mais il convient de faire évoluer le versement mobilité afin que chaque AOM puisse être réellement capable d'engager une politique de mobilité. C'est pourquoi nous engagerons des réflexions pour que les régions lorsqu'elles sont AOM puissent élargir la base de financement dans un territoire, ainsi que pour leur compétence ferroviaire ou RER métropolitain, notamment dans les aires urbaines où le train contribue pour beaucoup aux mobilités du quotidien.

L'Etat doit également soutenir les projets de transports en commun en pérennisant une enveloppe annuelle pour financer les projets et se donner de la visibilité. J'engagerai un plan de 5 milliards d'investissements pour les transports en commun, soit 1 Md par an.

La LOM a aussi bougé les lignes en matière d'action publique dans le champ des mobilités. Aménagements ou services en faveur des modes actifs, transports collectifs réguliers ou à la demande, covoiturage, autopartage, transports solidaires... les AOM ont désormais à leur disposition des leviers diversifiés pour améliorer les déplacements quotidiens sur leurs territoires et répondre à une grande diversité de besoins en la matière. La moitié environ des communautés de communes de France sont aujourd'hui autorités organisatrices. Mais encore faut-il qu'elles en aient les moyens ! La mobilité a toujours été le parent pauvre qu'on regarde à la fin. La possibilité des collectivités de se saisir de cette

compétence permet notamment d'enclencher ou renforcer une dynamique d'action en matière de mobilité soutenable qui ne fasse pas l'erreur du passé lors de l'élaboration des plans de mobilités.

Enfin la mobilité c'est le droit des droits. C'est le moyen qui permet d'accéder à la majorité d'une vie sociale et humaine riche. Nous appliquerons une TVA réduite de 5,5 % sur les transports collectifs peu carbonés et un taux unique de TVA à 20 % pour tous les transports polluants - la TVA sur les services de transport de passagers générant des émissions (taxi/VTC non électriques, avion), par exemple, passera de 10% à 20%

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 un premier temps la priorité sera à la sanctuarisation du VM plus une enveloppe de 5 milliards sur le mandat (cf. la réponse précédente).

Nous créerons un "score de dépendance automobile" pour chaque bien immobilier loué, cédé ou construit, sur le modèle du diagnostic de performance énergétique, pour limiter la dépendance automobile et l'ensemble de ses nuisances et favoriser la revitalisation des centres bourg dans les territoires ruraux. Le score obtenu servira d'outil de pilotage des politiques publiques, dans la construction des alternatives en transport en commun, et dans la définition des aides destinées aux particuliers qui se trouvent dans des situations de dépendance extrême à la voiture.

### 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** : La dernière partie de la PFUE concernera la discussion sur le RTE-T. Les travaux du Conseil de l'UE avancent sur le nouveau réseau transeuropéen de transports (RTE-T), proposé en décembre par la Commission. Il y aura des compromis à trouver sur plusieurs questionnements sur le rail, nous avons eu l'occasion de l'évoquer, la traduction concrète du « principe d'innocuité environnementale » (« do no harm principle »), la gouvernance du RTE-T.

Notre priorité est de faire en sorte que l'Europe finance directement des extensions ou des rénovations du réseau sans passer par des appels à projets.

## 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 filière, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?**

**Réponse** : Le covid a été un révélateur s'il en fallait de nos handicaps structurels qui a accentué les difficultés du secteur pour l'Europe. Je propose un plan majeur de réindustrialisation, créateur de centaines de milliers d'emplois partout sur les territoires. Selon les secteurs, l'une ou l'autre des échelles ou bien les deux de concert.

Notre premier enjeu sera de construire une politique industrielle européenne afin de nous affirmer puissance souveraine, leader mondial de l'économie verte.

- Par la renégociation de nos accords commerciaux et d'investissement
- Par l'investissement dans les infrastructures nécessaires à la transition
- Par un travail de convergence par le haut des règles fiscales, sociales et environnementales à l'échelle européenne et mondiale
- Par la mise en oeuvre d'une taxonomie exigeante afin d'orienter les fonds privés vers les industries vertueuses
- Par la généralisation d'une politique d'achats publics responsables au service des entreprises françaises et européennes, et des petites et moyennes entreprises, davantage que des grands groupes. Nous demanderons de mettre en place un "Buy european act" au niveau européen
- En donnant un prix au carbone, qu'il s'agisse des émissions ou des importations
- Par la prise en compte systématique de l'indispensable décarbonation de nos processus industriels
- Par le soutien à la recherche et à l'innovation : Nous augmenterons le budget de la recherche publique (de 0,76 à 1% du PIB d'ici 2025).
- En recentrant les soutiens publics sur la transition écologique et la relocalisation industrielle : Nous créerons un fonds de décarbonation et de relocalisation de l'industrie, qui prendra le relai des

dispositifs de soutien du programme France 2030, sera réabondé à hauteur de 2,5 Md€ par an par l'Etat et sera cogéré avec les conseils régionaux.

- Par le renforcement de la formation initiale des jeunes via la création de places dans l'enseignement supérieur, le soutien à l'apprentissage, et le renforcement de la formation professionnelle.

Le transport et la mobilité ont un rôle important à jouer. Des secteurs dans les transports connaîtront une recrudescence du nombre d'emplois quand d'autres connaîtront une baisse.

Le secteur de l'aéronautique fait partie de ceux qui seront directement concernés par la destruction d'emplois industriels. Les principaux bassins feront partie de ceux au sein desquels seront signés des contrats de sécurisation des transitions professionnelles afin d'installer de nouvelles activités et d'offrir des possibilités de reconversion avec des réelles garanties de revenu et d'emploi à tous les salariés concernés. Exemple de bassin d'emploi : Aerospace Valley - Ce pôle de compétitivité mondial en matière d'industrie aéronautique regroupe les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine (avec les villes phares de Bordeaux et Toulouse). Avec 120 000 emplois industriels (soit un tiers des effectifs aéronautiques français et 50 % des effectifs dans le spatial) et 1 600 établissements, c'est le premier bassin d'emploi dans le domaine de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués.

La Taxe carbone aux frontières va avoir un impact énorme sur l'industrie automobile. Le secteur doit prendre dès maintenant le tournant vers l'électrique au risque de se laisser complètement submerger par les acteurs chinois. On ne peut pas faire les mêmes erreurs que depuis 30 ans. La France a l'opportunité d'être leader sur l'Europe des batteries et de relocaliser une partie de la chaîne de valeur. Pour y arriver :

- Nous nous engageons à accompagner, sur le quinquennat, la création d'emplois dans des filières d'avenir avec une répartition géographique prioritaire dans les territoires touchés par les pertes d'emplois liés à la fin des véhicules thermiques. Cet accompagnement s'appuiera sur des aides éco-socio-conditionnelles pour la filière automobile et à une priorisation made in France de la commande publique.
- Nous développerons une industrie de semi-conducteurs bas-carbone. La Commission européenne a lancé une alliance européenne pour doubler la production européenne d'ici 2030, mais sans intégrer une dimension bas-carbone qui permettrait à l'industrie européenne de faire la différence par rapport à la concurrence internationale. Nous lancerons un plan de dimension européenne visant à fabriquer des matériaux semiconducteurs « bas-carbone » : il s'agit d'établir systématiquement un bilan carbone de l'ensemble de la « supply-chain » et de le réduire au maximum, et d'intégrer les semiconducteurs au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Nous proposons plus précisément qu'une usine de production de ces matériaux, fléchée principalement vers les usages de la transition énergétique, soit installée en France. Le bénéfice climatique, en termes d'émissions évitées, devra également être calculé. Nous proposons d'autre part de créer, dans une logique d'économie circulaire, une industrie de revalorisation des matériaux semi-conducteurs. Elle permettra aussi de réduire notre dépendance européenne notamment dans le domaine des terres rares.

Le grand plan ferroviaire que j'engagerai aura des conséquences importantes sur le tissu industriel passant de 200 000 emplois (incluant section industrielle et de maintenance) en 2019, selon l'Observatoire partiaire, prospectif et analytique des métiers et qualifications de la Métallurgie à 246 000 en 2030 avec une hausse de 23 % du besoin de l'ensemble de l'emploi du transport ferroviaire de voyageurs, soit 50 000 emplois supplémentaires.

Enfin, notre ambition est forte sur le vélo et exige une industrie forte en conséquence mais qui est complètement à reconstruire. Pour y arriver :

- Nous lancerons des états généraux des acteurs économiques du vélo et créerons un comité de filière rassemblant l'ensemble des acteurs économiques du vélo. Le tissu économique des TPE/PMI est présent en France avec un savoir-faire sur le vélo artisanal.
- Nous fixons un objectif de développement de ces entreprises en fonction de la diffusion de la pratique du vélo. Nous ferons émerger dans chaque région un champion industriel du vélo grâce à un travail en réseau au niveau national.
- Nous mobiliserons tous les outils financiers et fiscaux, ainsi que les opérateurs économiques publics pour soutenir ces entreprises.
- Nous soutiendrons la relocalisation de la chaîne de valeur "vélo" pour une industrie forte : Nous soutiendrons les acteurs du secteur et les artisans pour la fabrication de pièces. Nous soutiendrons la filière d'économie circulaire de réparation et de réemploi en collaboration avec le tissu associatif.
- Nous intégrerons dans les cursus professionnels la possibilité de se former sur la réparation et construction vélo. Nous créerons un Bac pro/CAP Cycle, faute de filière dans l'éducation nationale. Nous créerons de nouvelles filières sur les marchés du cycle.

La filière emploie aujourd'hui 160 000 personnes et nous prévoyons la création de 36 000 emplois dans l'industrie sur le quinquennat et 32 000 dans les services d'ici 2030. En tout, ce sont plus de 100 000 emplois qui pourraient être créés sur cette filière d'ici 2050. Notamment des emplois dans la métallurgie et la plasturgie.

### 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 :** D'importantes recherches ont été menées dans ces domaines en France (PCRD...) et à l'étranger. Les mutations attendues sont importantes, dont certaines se font sous la contrainte. Elles doivent être accompagnées par la puissance publique : aides aux changements de comportement, accès facilité à l'information sur les transports publics, évolution des formations professionnelles. La transition écologique trouve donc sa déclinaison dans tous les domaines, avec beaucoup d'emplois à la clé (même si un peu moins dans certaines activités). Plutôt que la construction et la propriété (qui

profitent, pour l'essentiel, aux grands groupes internationaux et aux familles les plus aisées), ce sont les emplois de services, non délocalisables, qui se développent.

La recherche est fondamentale pour réussir la transition énergétique.

Par exemple sur l'aérien, même si je suis favorable à une régulation du trafic, il nous faudra trouver des solutions pour diminuer les émissions des avions. La recherche sur les biocarburants sera fortement soutenue mais d'autres pistes seront également explorées comme l'amélioration des moteurs et des avions en est une autre, l'optimisation des trajectoire de vol en est encore une autre. Dans ces 3 domaines, nous avons besoin de la recherche.

L'hydrogène dans le ferroviaire, pour éviter l'électrification très difficile et très chère de certains tronçons, quand il faut reprendre le gabarit de tunnel ou la reprise d'ouvrage d'art.

Une agence de l'innovation a été créée l'an dernier. Je compte la renforcer et lui donner les capacités de faire émerger des innovations.

Le lien entre monde de la recherche et acteurs privés doit se faire. L'initiative lancée par le CNRS sur la recherche portuaire est à regarder de plus près notamment en fédérant une communauté nationale de la recherche portuaire qui permette de partager les analyses et de développer les coopérations entre acteurs scientifiques et professionnels.

Cette logique sera appliquée dans d'autres domaines du transport notamment dans l'innovation.

### 1.4.3. Formations et métiers du transport

La transformation numérique et la transition énergétique ont des conséquences profondes sur les métiers du transport, qu'il s'agisse de sa partie industrielle ou de sa partie servicielle. Les emplois du transport de demain devraient significativement évoluer. Par ailleurs, une partie substantielle de ces emplois appartient à ce que l'on a appelé les travailleurs de première ligne, et subissent une désaffection liée tant à des questions de condition de travail que de rémunération et de considération.

- **Comment envisagez-vous le rôle de l'État dans l'accompagnement du secteur des transports (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 :** Face aux grandes mutations du secteur des transports et de l'énergie, beaucoup d'emplois vont être bouleversés. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le virage vers l'électrique. Demain, que vont devenir une partie des emplois des stations services ou des garagistes ? Notre enjeu est de sécuriser la transition des entreprises, des salariés et des territoires dans les bassins d'emploi et de vie qui seront touchés par les mutations écologiques, économiques et industrielles :

- **Par des contrats territoriaux de sécurisation des transitions professionnelles :** Ces contrats seront signés par l'Etat, les entreprises, les partenaires sociaux et les collectivités dans des bassins touchés par une réduction importante d'activité. Ils comprendront des aides à la diversification des territoires dépendants de l'activité impactée, des études d'opportunité identifiant les possibilités d'utilisation des savoir-faire et outillage industriel existants dans les entreprises affectées par les mutations, des investissements dans les filières émergentes, en particulier celles

de la transition écologique et des mesures de soutien public à la création et l'installation d'entreprises, alimentées par un fond public abondé par l'Etat et les régions.

- Par la création d'outils d'accompagnement des salariés désireux de reprendre sous une forme coopérative leur entreprise en cas de cessation d'activité : nous leverons les freins à la création d'entreprises dans l'ESS, en particulier pour les reprises d'entreprises par les salariés en cas de cessation d'activité.
- Par la création d'un revenu de transition écologique assorti d'un droit à la reconversion des salariés : Ce revenu vise à constituer une "sécurité sociale professionnelle" contre le risque écologique, conduisant chaque salarié y étant confronté à trouver le soutien nécessaire pour ne pas subir seul l'aléa climatique. Il s'agit d'anticiper et d'éviter le choc social pour les salariés des secteurs concernés en leur offrant l'accès à des formations certifiantes, assorties d'un maintien de la rémunération.

J'ai bien en tête également la pénurie de plus de 100 000 chauffeurs que connaît le secteur des transports, que ce soit des transports routiers que ce soit de chauffeur, de conducteurs de transports publics.

Ce constat de manque d'attractivités se retrouve également dans les métiers de l'industrie ferroviaire, dans la logistique.

Une communication générale sera engagée pour chaque domaine en tension pour valoriser des métiers souvent mal considérés.

## 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 :** De manière très claire, l'objectif principal d'une politique écologiste des transports est de réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle. Notre objectif principal est donc d'assurer un report modal vers les modes actifs, les transports en commun et de développer la multimodalité mais également d'avoir une réflexion pour réduire les distances imposées.

Pour autant, je suis conscient que les zones rurales, zones peu denses et périurbaine ne peuvent pas en l'état actuel des choses se passer de la voiture personnelle en dehors des zones urbaines, du moins à moyen terme. En raison de la construction même de l'espace dont nous héritons, modelé par et pour l'automobile, elle est encore difficilement contournable en dehors des zones agglomérées. Voilà pourquoi, tout en souhaitant réduire la place de la voiture, il est aussi nécessaire d'accompagner la transition vers une automobilité moins polluante. Le véhicule électrique est un des moyens de cette transition.

Notre politique se base sur l'électrification d'une partie du parc automobile. Nous interdirons la vente de véhicules neufs avec un carburant fossile en 2030, hybrides inclus et nous modifierons le système de malus sur le poids des véhicules thermiques, en diminuant le seuil de malus de 1800 kg à 1400 kg. Nous rendrons obligatoire l'affichage de l'empreinte carbone des véhicules neufs.

S'agissant de l'électrification du parc et de soutien aux ménages, plusieurs mesures doivent être engagées de concert. Nous doublerons les aides à la conversion pour accompagner les ménages modestes dans le remplacement de leur véhicule par une voiture électrique. Comme vous le savez,

l'entrée de gamme des véhicules se situe vers 15 000 euros pour un véhicule électrique. Le doublement doit permettre un reste à charge pour les ménages modestes qui se situe entre 5000 et 7000 euros. Le principal frein aujourd'hui est le prix. L'achat de véhicules neufs fait peser un fardeau comparativement plus élevé aux ménages les plus pauvres. Il importe également de comprendre qu'à l'heure actuelle, une faible minorité de français achète des voitures neuves (3,5 achats d'occasion pour 1 véhicule neuf). Ces ménages ne disposent pas des capacités d'épargne nécessaires pour se doter d'un véhicule électrique. Je reverrai les critères d'accès des aides, pour en renforcer et toucher plus de ménages.

A terme, l'électrification du parc permettra la constitution d'un parc d'occasion beaucoup plus accessible et qui diminuera les coûts d'entrée. De plus, la baisse des coûts des batteries rendra d'ici quelques années beaucoup plus accessible l'achat d'un véhicule électrique.

Étant donné le dynamisme du marché de l'occasion, il est indispensable que les constructeurs développent de manière industrielle le couplage reconditionnement et retrofit. Les difficultés de pouvoir d'achat se voient sur la difficulté des français à changer de véhicule, préférant rentabiliser plus longtemps l'utilisation des véhicules diesel et essence. Nous soutiendrons fortement le leasing électrique de longue durée.

Nous devons développer une réelle filière industrielle du retrofit. Notre objectif est de convertir 1 million de véhicules en s'appuyant sur le parc des ménages, des professionnels et des collectivités. A cet égard, nous incluons dans les marchés publics une obligation de 10 % de retrofitage lorsque la collectivités procède à son renouvellement du parc (notamment cette mesure s'applique bien pour les bus et pourrait aussi d'appliquer pour les VUL : intégrer l'obligation de réalisation d'un devis comparatif pour parc inférieur à 20 véhicules et d'un minimum de 10 % de retrofit dans les appels d'offre lors du renouvellement du parc).

Le paquet mobilité discuté à l'échelle européenne permettra de définir sur le réseau européen de fixer un nombre de bornes à 60 ou 100 km et de garantir l'interopérabilité des bornes et des prises. De notre côté, nous devons lever le second frein à l'électrification : la peur de manquer d'une station de recharge et de tomber en panne n'importe où. Il faut retrouver dans le véhicule électrique la flexibilité acquise par le véhicule thermique. C'est pourquoi, nous portons l'ambition d'installer plus d'1 million de bornes électriques avec quelques règles pour assurer le fonctionnement et lever les difficultés rencontrées pour le moment :

- Garantir l'interopérabilité des bornes
- Mise en place d'une règle unique pour les prises, les charges et la puissance. Nous devons réfléchir à privilégier la bonne puissance selon l'usage. 7 kW résidentiel, 24 kW bi-standard (CCS/Type 2) pour les arrêts d'une à 2 h et 150 kW ou plus aux endroits stratégiques.
- Obliger à l'équipement de bornes de recharge partagées les parkings ouverts des logements sociaux.
- développer un réel modèle économique unifié
- produire en France les bornes

Nous investirons 1,5 Md€ par an liés aux investissements dans les bornes de recharge. Pour arriver à ce chiffre nous sommes partis d'une hypothèse de couverture du coût des bornes par l'Etat à hauteur de 22 % environ, et d'une hypothèse médiane par rapport aux différents travaux existants sur le coût total de ces installations à hauteur de 64 Md€, sur 10 ans.

### 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** : Il faut tout d'abord différencier dans le transport routier interurbain deux types de services : les services librement organisés à l'image de Flixbus, qui concurrencent bien souvent le train et le transport routier interurbain organisé par les Régions depuis la loi NOTRe. Nous devons favoriser les modes les moins polluants et les plus sûrs, le ferroviaire doit rester l'épine dorsale d'une politique de transport national.

Dans les territoires sans desserte ferroviaire et pour lesquels le développement d'une offre ferroviaire n'est pas envisageable, le transport routier interurbain offre une solution de transport collectif aux ménages soit de bout en bout, soit avec un changement en gare ferroviaire vers une offre routière, soit en début soit en fin de parcours. Cette solution collective est moins émettrice que le véhicule individuel (d'autant plus que les collectivités commencent à verdir leur parc pour le transport routier interurbain collectif).

Pour rendre le transport routier interurbain attractif lorsqu'il n'existe pas de solution ferroviaire, il faut pour les cars de transport public proposer une meilleure fréquence et une vitesse comparable ou meilleure que celle de la voiture (par une réflexion sur la politique de desserte, par un accès à des voies réservées à l'entrée des agglomérations et des métropoles). Le transport routier interurbain ne doit pas être réduit à un transport à destination d'un public scolaire car il peut être attractif pour d'autres publics (notamment dans le cadre de déplacements pendulaires) s'il est bien pensé. En particulier, les cars doivent être systématiquement coordonnés avec l'offre ferroviaire, à l'image de ce qui existe en Suisse dans le cadre du cadencement national. Malgré la loi NOTRe, les régions n'ont pas fait le travail qui s'impose de coordination systématique des horaires routiers et ferroviaires et, si nécessaire, de modification des horaires des établissements, notamment scolaires, desservis par les cars. Enfin le principe selon lequel "le dernier car attend le dernier train" doit être mis en place partout, afin d'éviter que des passagers ferroviaires dont le train aurait été retardé se retrouvent sans solution à la gare. Même si le nombre d'incidents est minime, la peur de se retrouver sans solution peut détourner nombre de voyageurs du transport public.

Il faut évidemment rénover les gares routières mais avec la priorité absolue de les laisser en centre ville à proximité immédiate (quelques dizaines de mètres à pied) des gares ferroviaires pour assurer des correspondances aisées au moins pour le transport public.

### 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 :** Le développement du véhicule autonome et sa mise en circulation prendra du temps. Ce n'est pas pour demain. Le véhicule autonome pourrait avoir un intérêt par une approche collective et c'est dans ce sens qu'il faut continuer les expérimentations et recherches. L'utilisation du véhicule autonome semble devoir être réservée, pendant longtemps encore, à des applications très spécifiques, surtout en site dédié : navette de transport de personnes, wagon autonome ... Même les applications supposées les plus attendues (valet de parking) se heurtent encore longtemps à une couverture GPS fiable (souterrains...). Nous avons d'autres priorités pour le prochain mandat.

## 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 :** La priorité des écologistes n'est pas le lancement de nouveaux grands projets aux coûts environnementaux élevés lors de leur construction (émission de CO<sub>2</sub>, destruction d'espaces naturels) et au bilan socio-économique incertain, en particulier en termes de bilan carbone. La priorité des écologistes est la rénovation du réseau classique et l'optimisation des services.

Nous rénovons et modernisons le réseau classique, afin d'offrir une desserte ferroviaire de qualité en dehors de la très grande vitesse, à l'image de la desserte Intercités qui peut, sur des lignes en bon état, atteindre 200 km/h. La Cour des Comptes affirme que "le mauvais état du réseau reste la cause principale de la faible qualité de service du transport ferroviaire en France"; il s'agit donc de favoriser la ponctualité des TER (23% des retards seraient dus à l'état du réseau) et de permettre aux trains de nuit de mieux circuler (par ex même en situation de fortes gelées).

Pour faciliter l'utilisation du réseau sur l'ensemble de la journée, la mise en place de commandes centralisées est une étape indispensable. Elle a été trop longtemps repoussée par les différents gouvernements, pris entre les contraintes budgétaires d'un côté et les dépenses associées à des grands projets d'infrastructures de l'autre.

Il devra être accompagné de formations initiales et continues des opérateurs afin que les outils mis à disposition se traduisent bien par une performance accrue en termes de capacité et de gestion des aléas, et non simplement par la réduction des personnels en charge de l'exploitation temps réel du réseau.

Deuxième grand chantier : l'optimisation des services. Pour exemple, le matériel roulant régional parcourt en France deux fois moins de kilomètres chaque année qu'en Allemagne ou en Suisse.  
Il faut cesser de penser en silo, mode par mode ou entreprise par entreprise, et favoriser l'entraide.

Il faut également inventer, et particulièrement au plan local, des organisations souples, agiles, permettant la coopération, afin de répondre aux besoins tout en conservant les droits sociaux. Il faut repenser la question horaire et généraliser petit à petit le cadencement, en commençant par les lignes nationales.

Enfin, dernier chantier du XXI<sup>e</sup> siècle, l'interopérabilité, qui doit se construire en lien avec l'Europe. Les plateformes de vente doivent proposer l'ensemble des solutions, chaque opérateur intégrant les titres des autres opérateurs. Une autorité nationale doit réguler cette question cruciale, avec un pouvoir coercitif.

Ainsi, pour l'utilisateur, il sera possible de dessiner facilement sa propre mobilité.

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 :** Comme le prévoit la loi du 4 août 2014, il faut mettre en place un Schéma National des Services de Transport (le SNST). L'Etat doit s'assurer que la qualité de la desserte entre grandes villes, mais aussi vers les villes moyennes, est suffisante (la desserte plus locale étant supervisée par les Régions). Cette desserte doit être assurée en TGV, mais également en train Intercités. Si l'offre proposée "spontanément" par la SNCF est insuffisante, il faut mettre en place des obligations de service public sur les lignes - comme il en existe aujourd'hui pour les TET que ce soit Paris-Toulouse, Paris-Clermont Ferrand, Nantes-Lyon ou Nantes-Bordeaux, ainsi que pour les trains de nuit. Le renforcement du service national par des obligations de service public peut passer par l'attribution à un opérateur d'une desserte exclusive sur un axe en contrepartie d'une offre minimale sur cet axe, y compris sur des lignes secondaires ou pour des arrêts sur des villes considérées comme "de second rang" par SNCF.

A ce titre, je relancerai une grande vague de trains de jour Intercités pour désenclaver le territoire et des opérateurs comme la SNCF ou Railcoop ont un rôle à jouer.

Les CPER et les contrats “petites lignes”, même si nous devrions parler plutôt de desserte fine du territoire ont permis de gagner du sursis. La loi de programmation pluriannuelle ferroviaire que j’engagerai permettra de regarder la réouverture des lignes et des gares, et de prioriser. L’objectif d’une contractualisation, même renégociée, est de partager des objectifs communs et d’apporter des financements équilibrés venant des différentes parties en présence. Ce travail doit être un travail concerté.

Nous devons renforcer le lien entre les villes moyennes françaises et les pays européens. Les trains de nuit doivent jouer un grand rôle à la fois dans le rapprochement des grandes villes européennes et dans la décarbonation des trajets longues distances, en se substituant aux lignes aériennes concurrentes que ce soit sur les lignes intérieures ou sur les lignes européennes. C’est pourquoi je propose la relance de 15 lignes de trains de nuit d’ici 2030 :

#### 7 lignes intérieures

- Brest - Quimper - Vannes - Nantes - Lyon - Marseille
- Marseille - Montpellier - Bordeaux - Nantes
- Lille - Paris - Marseille - Nice
- Paris - Montpellier - Perpignan (réflexion synergie avec Barcelone)
- Nice - Marseille - Toulouse - Bordeaux
- Paris - Bayonne (voir les extensions pertinentes en Espagne sur lignes européennes)
- Paris - Vierzon - Clermont - Aurillac

#### 8 lignes européennes

- Paris -Tours - (Bordeaux) - Bayonne - St Sebastien - Madrid
- Paris - Berlin (prévoir des arrêts intermédiaires)
- Paris - Toulouse/Lyon - Barcelone (valence et plus bas, Luchon, Foix)
- Paris - Milan -Venise
- Marseille - Nice - Florence - Rome - Naple
- Paris - Bruxelles - (Hanovre) - Hambourg - Copenhague
- Paris - Vienne actuel (extension Budapest)
- Marseille - Avignon - Lyon - Strasbourg - Stuttgart - Francfort

L’enjeu majeur que constitue le développement des trains de nuit, notamment pour enrayer la croissance du trafic aérien à l’échelle européenne, nécessite un fort investissement en matériel roulant, que l’Etat doit accompagner par de l’acquisition directe, par des garanties d’emprunt ou encore la création d’une ROSCO d’Etat. Cet enjeu nécessite aussi une refonte de l’organisation actuelle des grands travaux de rénovation des voies ferrées, pour lesquels il n’est plus question qu’ils se traduisent par des coupures complètes de lignes des saisons voire des années entières.

## 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 :** La France est un grand pays d'avionneurs. L'aéronautique y tient une place particulière en tant que fleuron de la recherche, de l'industrie. D'ailleurs, les écoles d'ingénieurs comme l'ENAC ou ISAE-SUPAERO sont très demandées chaque année. Je note aussi un changement de paradigme en cours chez les jeunes de ces écoles et des ingénieurs qui portent une parole forte pour la décarbonation du secteur, via par exemple le collectif Supaero Décarbo.

Le secteur de l'aviation représente 3 à 4 % des émissions dans le monde, avec une production de 0,9 milliard de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, 1/3 de cet impact correspondant aux émissions CO<sub>2</sub>, tandis que 2/3 de ces émissions sont dûes à des effets hors-CO<sub>2</sub> (rejet de NO<sub>x</sub>, traînées de condensation). Par ailleurs, plusieurs études montrent que des projections de croissance très importantes de l'ordre de 4% par an sont attendues pour les années à venir. Or, d'un point de vue climatique, si nous suivons les trajectoires actuelles, nous aurons épuisé le budget carbone d'un monde à + 1,5°C en moins de 10 ans.

Continuer en ce sens n'est pas tenable pour notre planète. Le progrès technique ne suffira pas à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des avions, indispensable contre le réchauffement climatique. Les gains d'efficacité et technologique sont supprimés par l'effet rebond du fait de l'augmentation du trafic. C'est pourquoi nous devons dans les années à venir diminuer le poids de l'aéronautique en réduisant le trafic aérien, en orientant les usagers vers le train et par la reconversion industrielle des emplois et du secteur. Cela ne signifie en rien la fin de l'aérien mais son adaptation au nouveau régime climatique.

Je souhaite rééquilibrer la place du transport aérien dans nos vies. Je souhaite qu'on prenne moins l'avion et davantage le train pour des voyages intérieurs et avec les pays qui nous sont limitrophes. C'est pourquoi je fais mienne la proposition de convention citoyenne et j'interdirai les vols intérieurs quand il existe une alternative de moins de 4h en train.

Bien évidemment, nous aurons besoin que le secteur se verdisse aussi. C'est le volet efficacité en complément du volet sobriété que j'ai évoqué précédemment. L'Etat doit jouer son rôle en soutenant le secteur dans cette transition mais aussi en instaurant des normes contraignantes de consommation des avions pour booster le renouvellement des flottes et encourager la dynamique des avionneurs et équipementiers européens. Des innovations voient le jour sur les carburants, l'optimisation des trajectoires, les moteurs etc. L'incorporation du carburant durable devra aller plus vite. De même, il est nécessaire de mettre en place, dès maintenant, des actions contre les pollutions dans les traînées de condensation. Enfin, il y a un volet déchets non négligeable à traiter.

Une aviation écoresponsable passera également par la fin des publicités qui font la promotion de la mobilité non soutenable. Il n'est pas normal qu'un vol pour aller à Naples coûte 10 € quand son pendant en train coûte à minima 60 euros. L'avion n'est pas assez cher au regard de son impact, c'est pourquoi nous réhausserons la TVA, mettrons fin aux différentes subventions directes et indirectes au secteur et nous mettrons en place une tarification carbone.

En parallèle, nous renforcerons la réglementation relative à l'incorporation de biocarburant et d'électrocarburants (qui ne prévoit leur incorporation qu'à des niveaux respectifs de 5% et 0,7% à horizon 2030). Les biocarburants de seconde génération, dont les ressources disponibles ne seront pas

en mesure de répondre à tous les usages, seront priorités vers l'aérien compte tenu de l'absence d'alternative à la décarbonation de ce secteur, contrairement aux autres modes de transport.

## 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 logistique est à la fois nécessaire pour acheminer les marchandises en villes et en même temps mal aimée car à la source de nuisances diverses : bruit, encombrement, augmentation du risque de mortalité sur les routes.

La chaîne logistique articule la gestion des stocks (entrepôts) et des flux (transports), à différents échelons géographiques. Depuis l'international avec le transport ferroviaire, maritime et aérien et les grands entrepôts jusqu'au très local avec les vélos-cargos et micro-hubs urbains, en passant par le régional et l'interrégional avec l'ensemble des modes terrestres et les entrepôts de taille moyenne.

Ce domaine est au carrefour de nombreux paramètres qui dépendent de plusieurs échelons et ministères. L'interministériel et la transversalité sont de mise pour porter une vision et mobiliser des outils administratifs variés : économie et industries, attractivité fiscale et réglementaire, transports, urbanisme, environnement et aménagement des territoires, emplois, douane... C'est pourquoi, le portage politique national du CILOG sera réalisé par la Première ministre, qu'elle réunira une fois par an.

Ce portage devra trouver une déclinaison à l'échelon national avec les parlementaires et régional à travers l'intégration du sujet transports et logistique dans les schémas économiques (SRDEII) pour le service aux chargeurs, dans leurs schémas d'aménagement (SRADDET) pour le foncier et dans les actions de formation professionnelle.

Nous devons rationaliser les implantations d'entrepôts. Si la question peut parfois se poser sur l'opportunité d'avoir un entrepôt un peu excentré au lieu d'un nombre d'entrepôts éparpillés plus petits, de manière générale, nous avons trop d'entrepôts. Nous stopperons la construction de nouveaux entrepôts logistiques qui artificialisent de grandes surfaces de terres agricoles. Nous pouvons trouver de l'espace dans les hinterland des ports sur nos façades maritimes et nos ports fluviaux, de même que dans les gares qui recèlent des espaces sous exploités. Le maillage nous l'avons. Et des groupes ayant des espaces peuvent les mettre à disposition comme le fait la RATP.

Le maître mot que nous intégrons, c'est la mutualisation des entrepôts et l'utilisation de lieux structurés à cet effet. Cela aura le double effet positif d'une plus grande massification des flux (fleuve, rail, taux de remplissage des camions) et de concentrer les efforts.

Et puis nous devons innover. Je m'étonne qu'aucune réflexion ne s'engage sur l'acheminement pour le e-commerce ou pour d'autres marchandises du dernier kilomètre par des trains de messagerie par exemple. Même chose sur les trains mixtes.

### 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 de 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 :** Dans un monde de plus en plus contesté, les ports sont des lieux stratégiques. Surtout en ce moment les ports européens, notamment français, doivent s'affirmer comme des moteurs de la transition énergétique. Si nos trafics demeurent depuis longtemps inférieurs aux ports chinois ou à d'autres ports européens, nous devons porter l'ambition de regagner de la valeur ajoutée par tonne manutentionnée grâce à des industries fortes de dernière génération dans des ZIP reconfigurées. Ils produiront massivement des énergies vertes grâce à des parcs éoliens, des catalyseurs pour l'hydrogène et d'autres énergies. Plusieurs armateurs travaillent en ce moment sur leur transition. Nous pouvons avoir un avantage compétitif non négligeable. Les zones portuaires intégreront des zones recyclages à destination des filières du bâtiment et travaux publics pour rentrer dans de nouveaux processus de fabrication. La relocalisation d'une partie de la production permettra de renforcer nos ports. Des réflexions poussées devront être menées avec les collectivités territoriales sur ces sujets.

Actuellement, la principale préoccupation des entreprises c'est la ponctualité : que la marchandise commandée arrive bien à l'heure demandée. Pour améliorer la compétitivité de nos ports maritimes, la solution se situe dans l'amélioration de l'intermodalité Rail et fleuve par la modernisation du réseau. Sinon nous n'arriverons jamais à refaire transiter en France ce qui aujourd'hui est déchargé dans les ports de Rotterdam, Anvers ou Hambourg. Il est d'ailleurs reconnu que la performance des acheminements terrestres (massifiés) détermine la performance des ports.

L'objectif de doublement a minima de la part modale du fer à l'échelle nationale (soit 18%) doit se traduire par un objectif également a minima du double (36%) au niveau des ports, et ce en sus du fluvial à développer également. Les GPM français disposent des atouts leur permettant d'atteindre ces objectifs, pour peu qu'ils coordonnent, accompagnent et contrôlent leur mise en oeuvre par l'ensemble des acteurs concernés (manutentionnaires, opérateurs, commissionnaires ...).

### 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 :** La massification correspond à un plus grand recours au transport ferré, fluvial et combiné. Les principaux segments de pertinence de ces modes sont les flux réguliers, volumineux et pondéreux sur lesquels une grande partie de l'effort doit porter. Les principaux leviers sont la disponibilité et la fiabilité des sillons ferroviaires, ainsi que la bonne localisation des plateformes intermodales. Les mesures annoncées en 2021 dans la stratégie de développement du fret ferroviaire vont dans le bon sens et doivent désormais être effectivement mises en œuvre.

Localement, des mutualisations entre chargeurs ou organisateurs de transport permettent, en massifiant les volumes, de faciliter les modes alternatifs à la route. Ces initiatives doivent être encouragées.

Les grands opérateurs de transport savent déployer leurs offres ferroviaires entre les grandes plateformes à l'échelle européenne, pour peu que le gestionnaire de réseau leur propose des sillons fiables et performants, y compris au passage des frontières et y compris en cas de travaux (itinéraires alternatifs, ...). La démarche RTE-T mise en œuvre sur les grands itinéraires européens (guichet unique, suivi ...) doit trouver son prolongement à l'échelle nationale. Les investissements nécessaires au désengorgement des principaux nœuds ferroviaires doivent être engagés sans tarder. Les 7 milliards par an entrent dans cet objectif.

Parallèlement, il convient d'accompagner techniquement et financièrement le développement des opérateurs ferroviaires de proximité ou, mieux, des services publics de fret ferroviaire à l'échelle de chaque territoire, de manière à massifier les flux au niveau des grandes plateformes multimodales et autres gares de triage. Les enjeux techniques sont aujourd'hui maîtrisés, les études souvent réalisées et les enjeux financiers, tant en investissement (matériel roulant, quais de chargement) qu'en exploitation bien faibles en regard des gains économiques, sociaux et environnementaux pour la collectivité (et la planète).

A nous de nous y mettre. Une discussion devra avoir lieu avec SNCF réseau pour accélérer les travaux.

### 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 :** J'ai pu vous apporter des éléments de réponses par mes précédentes réponses notamment sur le sujet du développement de PL électrique et biogaz. La transition énergétique du transport routier passe surtout, à court terme, par le biogaz, pour les longues distances, par l'électrique pour la desserte de proximité. Le développement à grande échelle des agrocarburants (à base d'huile de colza et autres) est à exclure du fait du conflit d'usage des terres agricoles et des modes de cultures particulièrement polluants.

Nous mettrons fin à toutes les niches fiscales défavorables pour le climat, mais l'intégralité des économies dégagées sera réutilisée dans un premier temps pour accompagner le secteurs dans sa transition.

Les métiers du secteur des transports pourtant essentiel comme nous avons pu le voir lors de COVID, pâtissent d'une image dégradée. L'Etat soutiendra les campagnes de communication afin de valoriser les métiers.

### 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 :** Le fameux dernier kilomètre de notre chaîne logistique qui dans les faits n'est pas vraiment un dernier kilomètre.

Nous avons des modèles à suivre comme à Strasbourg ou Grenoble. Les marchandises sont acheminées par voie fluviale pour Strasbourg par exemple, puis distribuées via la cyclologistique qui sur le chemin du retour emporte les déchets des commerces pour réalimenter le bateau. Celui-ci finit par décharger l'ensemble au point de collecte

Notre modèle, c'est celui-là. Massification puis pour le dernier kilomètre passer par la cyclologistique mais cela demande des pistes sécurisées, la piétonisation des hypercentres, soutenir les entreprises qui s'implantent et de trouver du foncier qui coûte cher en ville ou à l'entrée des villes pour le stockage temporaire et déchargement afin de réaliser la distribution.

De manière générale, le système souffre d'un manque d'optimisation des tournées et du remplissage des camions quand le dernier kilomètre ne peut pas se faire avec d'autres alternatives.

Les collectivités et AOM doivent prendre à bras le corps le sujet. Le CEREMA, Logistic Low Carbon et l'ADEME accompagnent les collectivités dans la mise en oeuvre des solutions performantes (programme InTerLUD), à l'image d'Urban Logistic Solutions (ULS) à Strasbourg, qui associe le fluvial aux vélo-cargos pour desservir le centre-ville. Le soutien technique et financier de l'Etat et des

collectivités doit permettre le lancement de tels services, et la mobilisation du foncier urbain nécessaire (espaces logistiques urbains ...). Donc le programme sera pérennisé et conforté.

Mais pour que les collectivités et AOM s'engagent, je leur demanderai d'étudier la mise en place d'une plateforme de commande pour les livraisons afin de mutualiser et d'optimiser les flux et organiser des tournées de distribution de nos commerçants et acteurs économiques locaux. Il faut absolument que l'ensemble des acteurs locaux se mettent autour de la table pour trouver les meilleures solutions selon les contraintes et spécificités du territoire et des marchandises transportées. Ce n'est évidemment pas la même chose de transporter des marchandises périssables, des médicaments, des produits secs etc., sans oublier le e-commerce qui a pris un essor très important depuis le confinement.

Les plateformes comme Delivroo, Uber Eats etc. devront être régulées et payer le coût des externalités qu'elles engendrent.

Les pouvoirs publics doivent également jouer leur rôle en insérant des clauses incitatives pour une logistique décarbonée dans les appels d'offres des marchés publics.

Beaucoup d'usages sont à revisiter. Le service public de fret ferroviaire peut y contribuer, comme aussi la mise en circulation de cargo-trams. Le développement des vélos-cargos constitue sans doute une des plus importantes mutations des mobilités urbaines actuellement à l'œuvre.

Même si les modes massifiés réussissent à doubler leur part modale, le transport routier de marchandises restera le mode dominant. Or il est aujourd'hui à plus de 95% alimenté en diesel fossile.

L'évolution des motorisations et carburants des poids-lourds et VUL est la principale source de décarbonation de la mobilité des marchandises, à horizon 2050.

### 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) ?**



THINK TANK

➤ 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 :** Oui absolument ! J’ai pu esquisser quelques pistes dans mes premières réponses pour atteindre cet objectif de triplement du fret fluvial d’ici 2030. Les acteurs économiques attendent une offre logistique intégrée. L’État doit accompagner les acteurs de la logistique ferroviaire et fluviale à construire des solutions « clients », assurant une qualité de service élevée (fiabilité, agilité) et à coûts maîtrisés, notamment par une meilleure disponibilité et qualité des sillons. La mutualisation des coûts de maintenance entre les trois modes de transport (route, fluvial et fer) doit être appliquée à Haropa et Marseille-Fos.

Il est primordial de préserver les actuels “bords à quai” et d’en réhabiliter d’autres, en interface entre le fleuve et les plates-formes de stockage/distribution (dont pondéreux, déchets ...).

Comme pour les camions, le biogaz constitue, à moyen terme, le meilleur carburant de transition. Les petites séries que représentent les bateaux nécessitent une aide d’Etat pour leur mutation énergétique.

## 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’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 :**

Comme nous avons pu nous inspirer des écologistes autrichiens pour proposer notre ticket climat, appuyons-nous sur une coordination des transports sur le modèle Suisse (avec un cadencement de l’ensemble des transports publics ferroviaires et routiers) ainsi qu’une planification nationale des investissements nécessaire pour réaliser le report modal de la voiture individuelle au transport collectif que les écologistes appellent de leur vœux.

Derrière, l’objectif est simple : se donner l’ambition d’avoir au minimum 1 train par heure et par sens dans chaque gare avec des horaires réguliers et cadencés, à l’heure, à la demi-heure ou au 1/4 d’heure pour les zones avec du trafic et sur des plages étendues, c’est à dire tôt le matin et tard le soir (5h30-00h30) pour le travail et les loisirs.

De ce fait, l’Etat devra organiser une concertation avec les régions et les EPCI AOM pour la mise en place de ce “grand cadencement à la Suisse” et devra chaque année s’assurer de la parfaite coordination des horaires des trains nationaux avec les trains régionaux, et des cars régionaux et TCU avec les trains nationaux et régionaux.

Dans le même esprit, s’il peut exister des tarifications régionales du transport collectif, l’Etat doit mettre en place un système simple et lisible de tarification au niveau national, accessible sur une plateforme unique avec des correspondances garanties. Dans ce cadre, la mise en place du règlement européen sur les droits des voyageurs doit être accéléré en France.

D’ailleurs, nous pourrions nous appuyer sur le compte mobilité qui s’appuie sur le MaaS pour avoir une billettique unifiée donc un outil simple et complet pour trouver son itinéraire et son billet.

Tant la régionalisation des transports que l'émergence de nouveaux opérateurs doivent être transparentes pour l'utilisateur, comme en Suisse : il doit devenir possible de passer, en toute simplicité (et fiabilité) d'un transport à un autre avec le même billet.

## 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 :** La proposition de Philippe Duron relève du bon sens et constitue, sans doute, la bonne solution sur les territoires volontaires animés de la même envie de développer les mobilités alternatives à la voiture individuelle en autosolisme. Force est de constater qu'il existe, au sein de certains territoires, d'importantes divergences dans la vision des mobilités de demain. Pour un maire volontaire, déléguer sa compétence à une intercommunalité qui l'est beaucoup moins n'est pas chose aisée.

De même qu'il existe des commissions locales d'évaluation des charges transférées, nous devons ouvrir la possibilité de la création de commissions locales d'arbitrage des composantes de la politique de mobilité, auxquelles participeraient les autres "parties prenantes" des plans de mobilité (ex PDU) : société civile, représentants de l'Etat, acteurs économiques. Cela aurait du sens au regard d'un besoin de coordination fort sur les politiques logistiques par exemple.

## 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



THINK TANK

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 :** L'ART a su monter en compétences aussi rapidement qu'elle a vu son champ d'action s'élargir. La nomination du successeur de Bernard Roman devra s'inscrire dans le même principe d'indépendance de vue vis-à-vis tant du pouvoir en place que des différents opérateurs et gestionnaires de réseaux.