



POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS

ANALYSES, PROPOSITIONS ET QUESTIONS
AUX CANDIDATS À L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS POUR LA FRANCE

**RAPPORT ÉTABLI PAR LE CONSEIL
SCIENTIFIQUE DE TDIE**

Rapporteurs : Caroline Daude et Michel Savy

Dominique Auverlot
Antoine Beyer
Corinne Blanquart
Nicola Bour
Deniz Boy
André Broto
Yves Crozet
Caroline Daude
Jean Debrie
Jean-Philippe Dupeyron
Elisabeth Dupont-Kerlan
Patrick Faucheur
Antoine Frémont
Guy Joignaux
Nicolas Leleu
Constance Maréchal-Dereu
Pierre Messulam
Sophie Mougard

Olivier Paul-Dubois-Taine
Jean-Baptiste de Prémare
Nils Raynaud
Michel Savy
Noël de Saint-Pulgent
Laurent Terral
Pierre Van Cornewal
Patrick Vandevoorde

**Avec la contribution
des collaborateurs de TDIE**

Jean Dubois
Juliette Le Seac'h
Diego Levy



TDie
THINK TANK

9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 31 80
www.tdie.eu

ÉDITORIAL	4
TRANSPORT ET POLITIQUE	6
I. Un système de mobilité en mutation intense	9
II. Questions et enjeux généraux pour les transports	12
1. Décarbonation	12
2. Recherche	16
3. Financement et outils de tarification de la mobilité	18
III. Thèmes propres à certains segments du système de transport	16
1. Mobilité quotidienne interurbaine	21
2. Transport ferroviaire	24
3. Transport fluvial	27
4. Fret et logistique	29
IV. Politique nationale et politique européenne des transports	31
Bibliographie et références	32
Présentation de TDIE	33
Questionnaire destiné aux candidats de la Présidentielle 2022	35

Depuis 2002, date depuis laquelle TDIE interpelle les candidats à l'élection présidentielle, des efforts importants ont amélioré l'efficacité des déplacements et du transport des marchandises dans notre pays. Mais les priorités ont également évolué ; les mobilités du quotidien ont pris le pas sur les transports interurbains et la recherche de la vitesse. Des lois importantes ont métamorphosé la gouvernance des mobilités par un transfert des compétences vers les collectivités territoriales, par des transformations de l'organisation des grands ports maritimes, de la SNCF ou de la régulation et du financement avec la mise en place de l'ART et de l'AFIT France. Le think tank TDIE, qui milite depuis sa création pour des recettes affectées et une loi de programmation, s'est félicité de voir le titre 1 de la LOM consacré à ces questions.

Avec l'apparition des plates-formes et de l'économie collaborative de nouvelles formes de mobilités ont apporté des changements majeurs dans nos habitudes de déplacement ; vélos partagés, trottinettes, covoiturage, auto-partage, cars interurbains relèvent plus de l'initiative privée mais leur développement parfois débridé appelle un effort de régulation de la part des autorités publiques.

L'élection présidentielle de 2022 s'inscrit dans un contexte en plein renouvellement. La question climatique polarise aujourd'hui le discours politique. Nul ne peut en faire abstraction. Ce défi majeur dépasse la seule question des mobilités, le seul secteur des transports, mais il ne sera pas relevé avec succès sans un effort majeur et soutenu dans le domaine de la mobilité très important contributeur en matière d'émissions de gaz à effet de serre (31 % des émissions).

« L'élection présidentielle de 2022 s'inscrit dans un contexte en plein renouvellement. La question climatique polarise aujourd'hui le discours politique. »

Pour atteindre les objectifs proposés par la Commission européenne pour le moyen et le long terme (*Fit for 55* : réduction de 55 % des émissions du GES par rapport 1990 à échéance 2030 ; objectif de la neutralité carbone en 2050), le prochain président devra prendre rapidement des décisions claires tant les projets sont longs à mettre en œuvre.

Les solutions technologiques, industrielles, économiques ne sauraient suffire à réduire suffisamment l'empreinte carbone des transports. Une transition énergétique, des changements de comportements, une plus grande sobriété des déplacements s'imposeront. Le développement du vélo, l'encouragement aux mobilités actives constatés pendant la pandémie de Covid 19,

le report modal de la route vers les autres modes moins polluants, ne sauraient masquer que la route restera le mode dominant pour très longtemps. Son entretien, sa modernisation, le déploiement des nouvelles énergies, l'adaptation aux mobili-

tés autonomes et connectées nécessiteront une prise de conscience et des efforts importants très supérieurs à ceux consentis jusqu'alors par la puissance publique.

La mondialisation de l'économie, l'explosion du commerce en ligne doivent s'accompagner d'une approche systémique qui associe transports et logistique pour acheminer les matières premières et les marchandises depuis les lieux de production vers les lieux de consommation en assurant une continuité parfaite associant les ports, les transports terrestres et fluviaux, les entrepôts, la logistique urbaine qui dépasse le seul du dernier kilomètre.

Mais la réussite d'une aussi profonde mutation n'est envisageable qu'au prix d'un effort financier



rapide, important et constant dans la durée. Pour être convaincantes, les propositions des candidats au questionnaire de TDIE doivent s'accompagner de propositions financières conséquentes.

Pour réussir à mobiliser des ressources nouvelles affectées aux mobilités, là où la taxe poids lourd et l'augmentation de la taxe carbone se sont heurtées à une forte opposition populaire, les pouvoirs publics se devront de convaincre une opinion publique sceptique.

Comme à chaque élection présidentielle depuis 2002, TDIE et son conseil scientifique proposent un document d'analyse accompagné d'un ques-

tionnaire aussi complet que possible à destination des candidats. Leurs réponses seront intégralement disponibles sur notre site et leurs synthèses seront publiées dans la revue TI&M. Enfin le 17 mars avec Mobilettre, publication en ligne consacrée aux transports, nous invitons les candidates et candidats à participer au Grand débat sur les transports, mobilité et logistique au Pavillon Gabriel à Paris dans le 8^e arrondissement.

Philippe Duron et Louis Nègre
Coprésidents de TDIE

TRANSPORT ET POLITIQUE



Think tank s'intéressant d'un point de vue politiquement pluriel et techniquement multimodal aux politiques de transport, TDIE organise son action en accord avec le calendrier politique de notre pays.

Selon les institutions de la V^e République, l'élection présidentielle est en France un moment majeur du fonctionnement de la démocratie. Aussi bien, depuis sa création en 2000, TDIE questionne-t-il les candidats à l'élection présidentielle sur leurs propositions en matière de transport. Activité primordiale pour la vie quotidienne de chacun comme pour l'activité économique et sociale tout entière, le transport a une dimension éminemment politique. Les responsabilités des institutions et des politiques publiques dans l'organisation et le fonctionnement de tous les transports, notamment au niveau gouvernemental, sont fondamentales. Il est donc important que le transport – que l'on élargit désormais à la notion de mobilité – fasse comme tel l'objet de débats politiques, et que les citoyens soient informés des analyses et des options que proposent les candidats à la responsabilité présidentielle.

Le présent document se veut un **état des lieux**, forcément synthétique et non exhaustif, mais aussi objectif et fondé sur des faits que possible, du système de transport et de mobilité de la France. Il présente le fonctionnement et les dysfonctionnements du dispositif en place, les principales évolutions en cours et les problèmes à résoudre. S'il comporte, explicitement ou en creux, quelques propositions, il ne constitue nullement un programme de politique des transports « clefs en main ». Au contraire, c'est aux candidats de choisir et présenter leurs réponses aux questions soulevées, réponses sur la base desquelles les électeurs pourront fonder un choix politique ainsi éclairé. À cet effet, un questionnaire détaillé accompagne cet état des lieux, et les réponses qu'il recevra seront toutes et intégralement diffusées par TDIE.

Pour l'heure, et par comparaison avec les élections présidentielles précédentes, notamment celle de 2017, le système de transport de la France montre à la fois une continuité dans son fonctionnement et une évolution dans ses problèmes, ou du moins dans la hiérarchie de ses problèmes. La disponibilité de moyens de transport privés et collectifs adaptés et efficaces pour la desserte de tous les types de territoire, l'alimentation fiable des activités de production et de distribution par le transport de fret et la logistique, la réduction des

accidents, de la congestion, de la pollution locale et bien d'autres questions sont à l'ordre du jour depuis de nombreuses années et continuent à appeler des réponses pertinentes : de tels problèmes structurels ne se règlent pas le temps d'un mandat électoral, ils continuent du reste d'évoluer et réclament une action soutenue à long terme.

Un thème toutefois apparaît aujourd'hui imposer sa prééminence, jusqu'à « surplomber » tous les autres : celui de la **réduction des contributions du transport au réchauffement climatique**. L'urgence à agir à l'échelle mondiale est connue de tous et les rapports du GIEC ne sont plus aujourd'hui mis en doute, même s'ils ne sont pas encore pris en compte comme ils le méritent.

La contribution des transports aux émissions de gaz à effet de serre est en effet substantielle à l'échelle mondiale et plus importante en Europe que la moyenne mondiale. C'est singulièrement le cas de la France, du fait de la structure de son économie et particulièrement de la manière « décarbonée » dont l'électricité y est d'ores et déjà produite : le transport entre pour quelque 30 % des émissions du pays et plus encore si, aux émissions résultant de la combustion directe de carburants fossiles, on ajoute les émissions liées à la production des carburants, à la construction puis au recyclage des véhicules (y compris désormais leurs batteries électriques), des infrastructures et de leurs équipements, etc., selon ce que l'on appelle une « Analyse en cycle de vie » (ACV). On atteint alors plus de **40 % des émissions** sur le territoire français ! **Dans toute politique de lutte contre le changement climatique, le transport est nécessairement la première activité concernée**, en premier lieu le transport routier (dont les émissions se répartissent entre un tiers pour le fret et deux tiers pour les automobiles).

La réduction des émissions est une priorité tant nationale (avec en particulier la **Stratégie nationale bas**

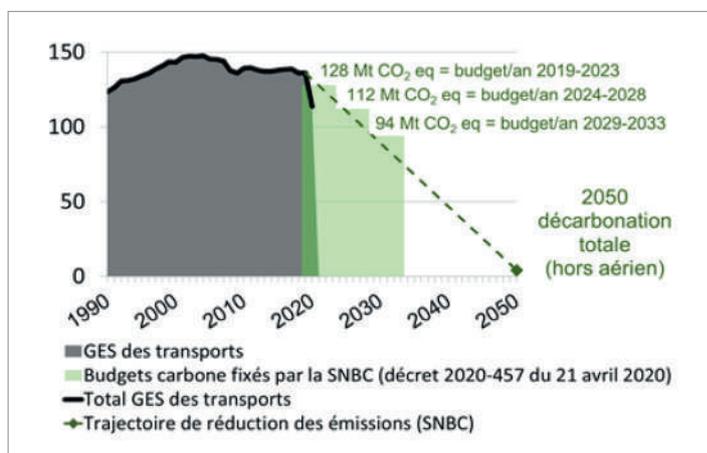
carbone, SNBC) qu'européenne (avec le Pacte vert et le **programme Fit for 55**).

Si la réduction des émissions directes et indirectes liées au transport est une priorité et une urgence, plusieurs familles de solutions se présentent que l'on peut, heureusement, appliquer conjointement. De manière schématique, deux orientations stratégiques se présentent : **le progrès technique** et la recherche de sobriété des comportements.

D'une part, **le progrès technique** est alimenté par des investissements publics et privés considérables, de la recherche fondamentale à l'application industrielle. Pour s'en tenir à la dimension énergétique, la **conversion massive de l'industrie automobile européenne à l'énergie électrique**, naguère tenue pour une utopie d'ingénieur, est engagée. Des incertitudes demeurent sur le rythme des avancées, leur coût, leur facilité de mise en œuvre et leur acceptation par les opérateurs comme par les usagers des transports, mais la rupture est accomplie : comment l'accompagner au mieux de l'intérêt général ?

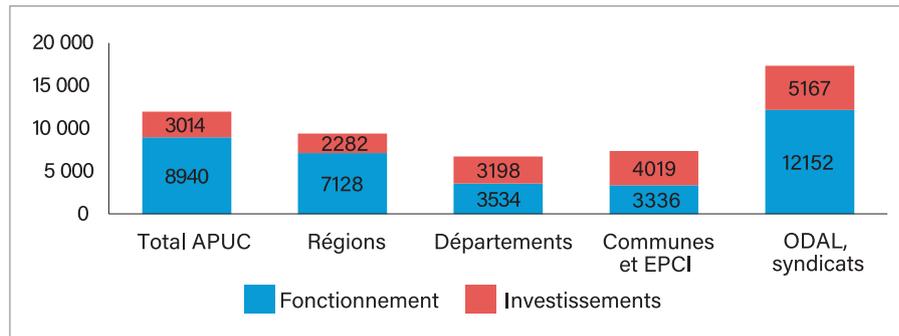
Cette question politique importante en amène une autre, qui concerne mais dépasse le champ des transports : la question de la **production de l'électricité** et de sa forte croissance dans les années qui viennent (pour se substituer, dans tous les secteurs, aux sources fossiles). En clair, peut-on, doit-on inclure ou exclure les techniques nucléaires du « mix » de solutions mobilisées ?

D'autre part, une manière de réduire les émissions du transport est de modifier les comportements de mobilité vers plus de **sobriété** environnementale. Les marges de manœuvre sont fort différentes d'un type de transport à un autre. La marche à pied et le vélo sont enfin reconnus comme des modes de déplacement urbain essentiels dont il faut faciliter et amplifier la pratique. On peut limiter la fragmentation des cargai-



Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions selon la SNBC (Mt CO₂ eq.)

Source : « Bilan annuel des transports en 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.



Dépenses des administrations publiques en matière de transport, 2018, M€

Source : « Les comptes des transports en 2018, 56^e rapport de la Commission des comptes de transport de la Nation », ministère de la Transition écologique et solidaire, août 2019.

sons de fret en détendant les délais de livraison. On peut réduire l'autosolisme en encourageant le covoiturage ou des formules traditionnelles ou innovantes de transport collectif (soutenues par l'usage des technologies de l'information pour ajuster de manière flexible dans le temps et dans l'espace l'offre et la demande). À plus long terme, une économie plus décentralisée peut restreindre les distances d'approvisionnement et de commercialisation des marchandises, un aménagement du territoire conséquent peut contribuer à la diminution des distances de déplacement des personnes. Ces efforts d'efficacité et de sobriété, dûment organisés et soutenus, ne mènent pas nécessairement à l'austérité. Ils visent une « mobilité durable » sans remettre en cause dans son principe une liberté fondamentale, **la liberté d'aller et venir**, liberté dont les citoyens usent de façon inégale en fonction de leur âge, de leurs revenus, de leur territoire d'habitation, etc.

Concrètement, les meilleures intentions politiques sont de peu d'effets si ne sont pas mis en œuvre **les moyens financiers** nécessaires. En 2020, les **administrations publiques centrales et locales** ont consacré 34 milliards d'euros aux dépenses de fonctionnement des transports et 19 milliards aux investissements (soit 2,3 % du PIB). Sur ce total, les administrations centrales ont assuré 27 % des dépenses de fonctionnement et 18 % des investissements, le reste se répartissant entre régions, départements, communes et divers autres organismes d'administration locale. Le graphique ci-dessus reprend les mêmes postes de dépense pour l'année 2018, antérieure à la crise sanitaire de la Covid 19 et à ses effets économiques. Il montre la prééminence des collectivités locales (Administrations publiques locales, Apul) dans les budgets publics totaux de transport. Pour autant, le rôle de l'État central (Administrations publiques centrales, Apuc) demeure souvent déterminant pour la fixation des orientations générales, le financement national – renforcé sur certains projets par le financement européen – ayant un effet déclencheur et multiplicateur pour les dépenses liées des administrations locales, par exemple pour le développement des transports collectifs urbains.

Quels **montants financiers** seront-ils jugés nécessaires à l'avenir pour le fonctionnement et les investissements du système de transport ? Par quelles **ressources** les dépenses seront-elles alimentées ?

Enfin, de par ses enjeux et son inscription dans l'ensemble de la vie sociale, une politique des transports s'inscrit dans une vision d'ensemble, dans un projet de société proposé au débat et au vote démocratique.

Prééminence de la question climatique, accompagnement du progrès technique et de l'électrification massive des moyens de transport, production en quantité suffisante et à bas prix d'électricité décarbonée, préservation ou limitation de la liberté de circuler, importance et financement des moyens attribués, projet de société dans lequel s'insèrent les questions de mobilité : les politiques de transport soulèvent des questions très lourdes, auxquelles des prétendants aux responsabilités les plus hautes doivent être en mesure de répondre sur le fond.

Ces questions recourent les principaux thèmes qui décomposent, sans ambition exhaustive, l'analyse de l'état du système de transport de la France et les interrogations pour permettre une mobilité durable, accessible et inclusive. On abordera ci-après les tendances d'évolution et de transformation qui touchent le système de mobilité (I) pour en préciser les principaux enjeux pour l'ensemble des transports (II). Sans ambition d'exhaustivité, on examinera ensuite en particulier certains segments du système de transport pour tenir compte de leurs caractéristiques propres (III). Enfin, on rappellera l'importance de la politique européenne des transports, qu'il s'agisse d'appliquer en France les règles acceptées à l'échelle de l'Union ou, réciproquement, de porter auprès des autres pays membres des propositions d'évolution du dispositif en place (IV).

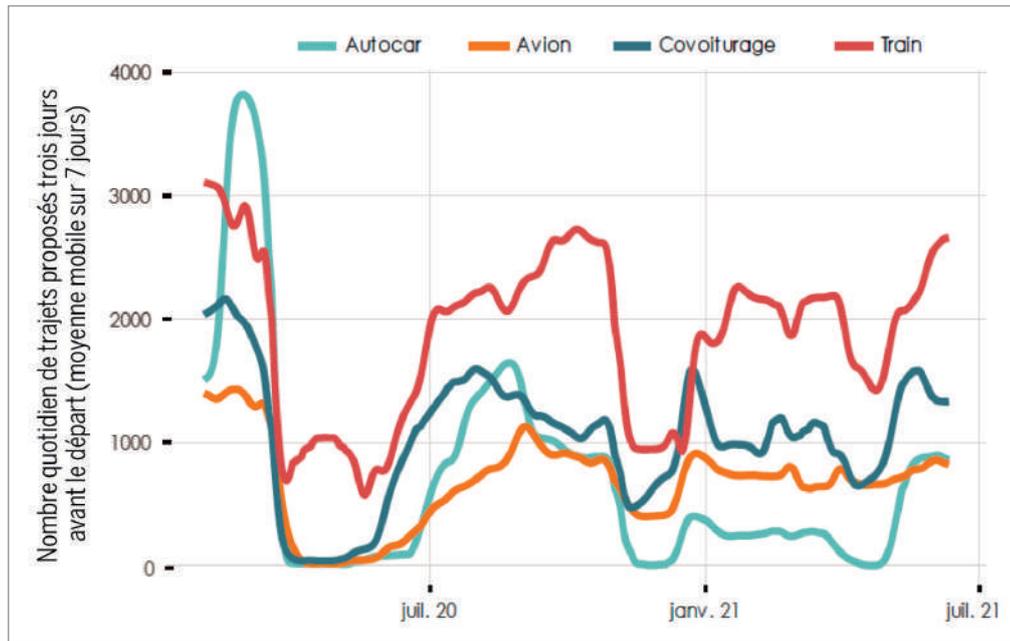


I. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ EN MUTATION INTENSE

Avant d'aborder des questions précises, celles-ci devant presque nécessairement être abordées dans un programme de propositions politiques, une présentation plus large des évolutions en cours, qui influencent l'ensemble du dispositif, mettra tout l'exercice en perspective.

L'enjeu climatique est désormais – depuis des années déjà, mais de façon de plus en plus pressante – la question primordiale en matière de mobilité, et surplombe actuellement toutes les préoccupations. Il importe que le gouvernement prenne position par rapport aux trajectoires de long terme établies par le GIEC pour atteindre les objectifs que la France et l'Europe se sont fixés. Pour cela, il faut agir simultanément sur tous les leviers pour un découplage du développement économique et des émissions de gaz à effet de serre du transport : réduire les déplacements non nécessaires, raccourcir les distances de transport, augmenter le remplissage des véhicules, diminuer la consommation énergétique et les nuisances environnementales des véhicules (notamment par le report modal de la route vers d'autres modes de transport quand des solutions alternatives efficaces sont disponibles), développer les énergies décarbonées avec la transition des carburants pétroliers vers l'électricité et de nouvelles énergies comme l'hydrogène. La question de la production d'électricité décarbonée et du rôle respectif des énergies renouvelables et de l'énergie nucléaire appelle également des choix politiques clairs.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre de la mobilité passe par la **technologie**, mais aussi par **l'évolution des comportements de mobilité vers plus de sobriété**. La Covid 19 a, pendant les périodes de confinement, très fortement marqué toutes les activités de transport. De manière plus pérenne, elle a révélé ou accéléré certaines tendances modifiant des comportements de mobilité : télétravail, possibilité de choix résidentiels hors des villes denses (avec des effets rebonds liés à l'allongement des déplacements en automobile et au temps libre dégagé), tourisme à moins longue distance, développement des livraisons des achats du commerce en ligne, consommation plus locale, etc. La crise a également révélé, ou renforcé, **des inégalités sociales et territoriales** qui appellent des actions spécifiques pour rétablir une certaine égalité d'accès au territoire et à la mobilité, rappelant le lien entre politiques de transport et aménagement du territoire. Ainsi, les milieux peu denses des périphéries urbaines et les milieux ruraux nécessitent des réponses adaptées en matière de mobilité.



Nombre de voyages proposés par mode de transport sur le panel des liaisons enquêtées en amont et à l'issue des périodes de confinement (1^{er} février 2020 - 30 juin 2021).

Source : « Le marché français du transport ferroviaire », Autorité de régulation des transports, juin 2021.

Le graphique ci-dessus montre l'évolution des déplacements lors des périodes de confinement dues à la Covid pendant l'année 2020 et le premier semestre 2021. Ces événements inédits ont révélé une plasticité inattendue des comportements, avec des changements de comportements susceptibles de perdurer pour une part, après la fin de la crise sanitaire.

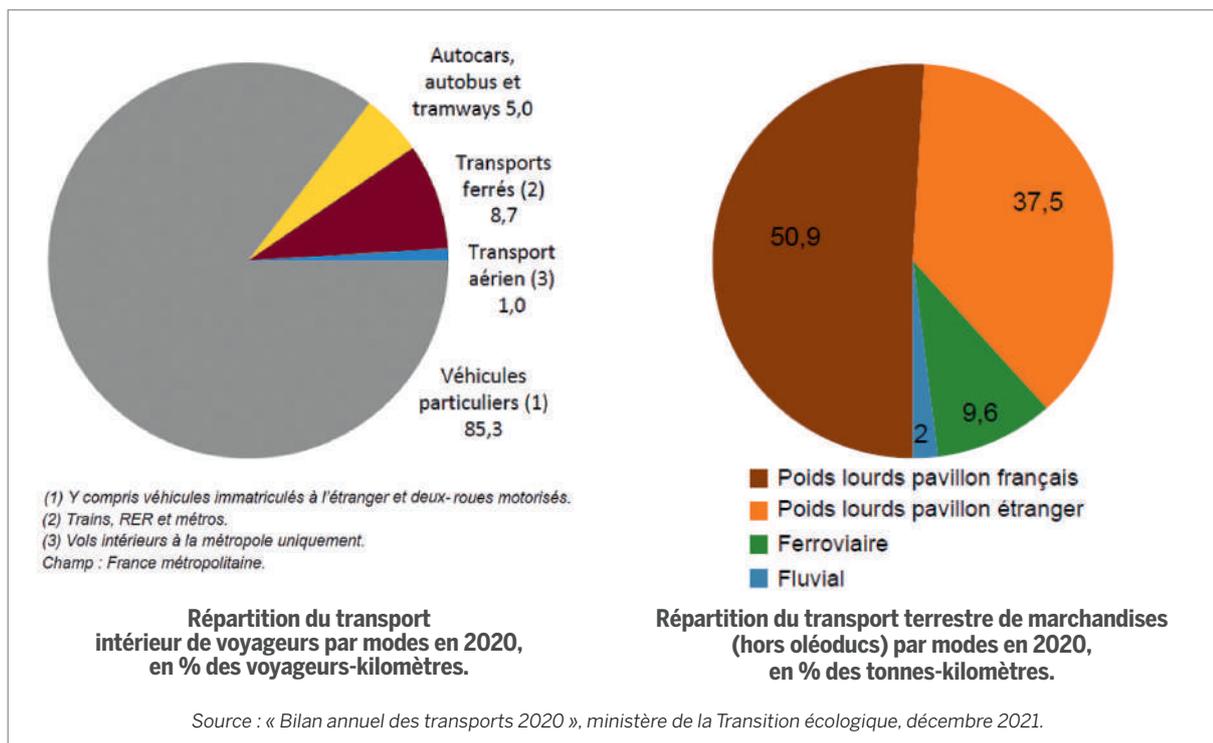
Dans tous les cas, quelles que soient les politiques de transport mises en place, **la route restera à long terme le mode de transport dominant en France**, pour les personnes comme pour les marchandises. La route est donc à la fois le **premier problème** en termes environnementaux et la **première source de solutions** : sans négliger les transferts vers d'autres modes quand ils sont techniquement et économiquement pertinents, le mode routier doit effectuer sa transition – déjà engagée – vers la décarbonation.

Il faut donc soutenir la conversion du parc routier vers des véhicules moins émetteurs, en intégrant toute une filière industrielle dans cette mutation, et adapter l'infrastructure routière aux perspectives d'évolution du trafic, voire aux véhicules autonomes et connectés, ainsi qu'à la fourniture des nouvelles énergies, en particulier avec l'installation à grande échelle de bornes de recharge électrique.

Si la route est le mode dominant, **les autres modes ont un champ de pertinence** économique, environnementale et sociale à mettre en valeur, le plus souvent dans des **chaînes multimodales** incluant le transport routier. Le transport ferroviaire doit consolider sa place en se

modernisant pour répondre à la demande : le transport ferré de voyageurs fait désormais face à l'ouverture à la concurrence, tant pour les services régionaux que pour les grandes lignes ; le fret ferroviaire vient, conformément à la Loi d'orientation des mobilités (LOM), de faire l'objet d'une stratégie nationale de développement qu'il convient maintenant de mettre en œuvre. Les transports fluvial et maritime doivent eux aussi renforcer leur compétitivité. Enfin, le transport aérien doit trouver sa place dans le système de mobilité en améliorant son bilan environnemental particulièrement inquiétant.

La crise de la Covid 19 a révélé au grand public **le rôle du transport de marchandises et de la logistique** et des transformations dans lesquelles ils sont engagés, depuis l'insertion de l'économie française dans la mondialisation jusqu'au développement du commerce en ligne et de la logistique urbaine. La puissance publique a un rôle à jouer pour accompagner l'amélioration des performances du transport de marchandises sur un plan économique, environnemental et social, avec une action réglementaire, de régulation, de coordination des acteurs, ou encore de planification. La question du financement des infrastructures et des services de transport reste centrale et est même exacerbée par les nouveaux défis de la mobilité. De nombreuses questions méritent d'être traitées : quelles nouvelles ressources doit-on dégager pour les transports en tenant compte de la diminution à venir des recettes fiscales de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) (dont une part substantielle va en outre, à travers le budget

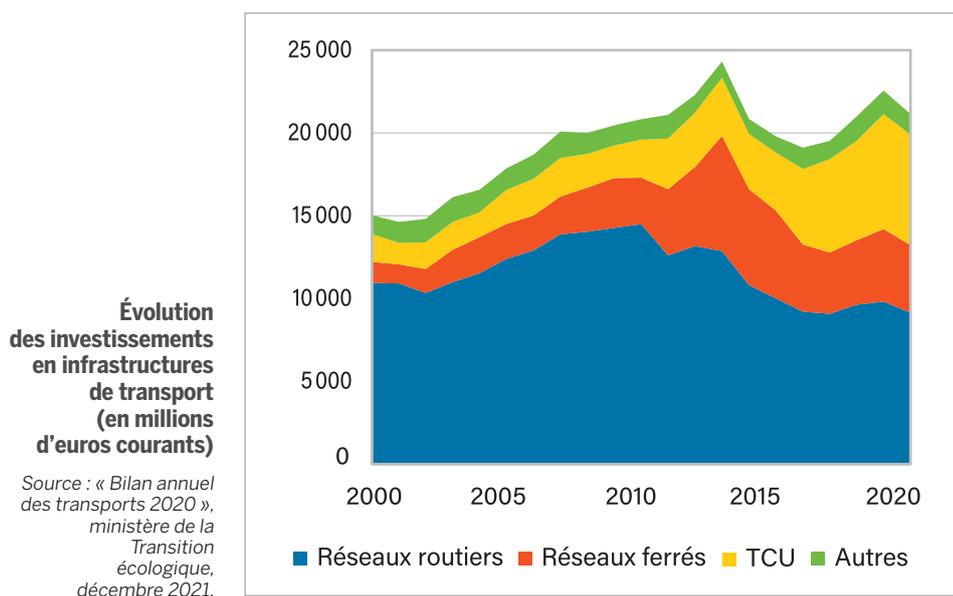


de l'État, à d'autres domaines que le transport), faut-il tarifier l'usage des infrastructures au-delà des autoroutes concédées, faut-il modifier la trajectoire établie par le Conseil d'orientation des infrastructures pour les projets de nouvelles infrastructures et l'entretien des réseaux, quel modèle économique pour les transports quotidiens locaux et régionaux, etc. ?

Ces questions ne sont pas figées. L'évolution de la structure des investissements publics en infrastructures de transport depuis 2000 montre un changement radical des priorités : baisse notable de la part de la route, augmentation de celle du chemin de fer et, plus encore, des transports collectifs urbains.

Ces évolutions considérables sont mal connues de nombre de citoyens voire d'élus.

Enfin, la politique de mobilité nationale s'inscrit nécessairement dans la politique européenne des transports, désormais un des piliers du Pacte vert communautaire. La politique commune des transports comprend un volet consacré aux infrastructures, un volet environnemental central, et insiste sur la nécessité d'intégrer les effets externes du transport dans les prix. La pertinence de cette politique commune, et sa complémentarité avec la politique nationale, appellent une orientation politique affirmée.





II. QUESTIONS ET ENJEUX GÉNÉRAUX POUR LES TRANSPORTS

Parmi les thèmes qui concernent l'ensemble des transports, trois ont été retenus. Le thème déjà annoncé comme crucial de la décarbonation, le thème de la recherche qui ne doit pas être négligé en ces temps de mutation intense et enfin le thème primordial, pour passer des intentions aux actes, des moyens accordés à la politique des transports dans ses multiples composantes.

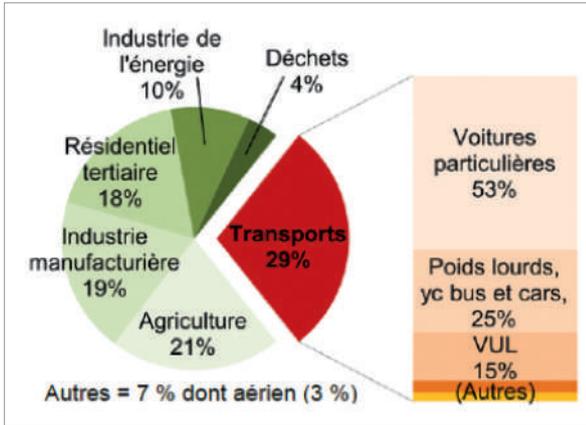
1. DÉCARBONATION

En France, **les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre**, avec 30 % des émissions nationales en 2019. Ce chiffre tient compte des seules émissions provenant des pots d'échappement des véhicules de transport, et n'intègre pas le **cycle de vie** total, c'est à-dire les émissions liées à la production et la distribution d'énergie, à la production et la destruction des véhicules y compris, désormais, des batteries, et aux infrastructures de transport. Mesurée ainsi, la contribution des transports aux émissions est plus importante encore, et appelle une préoccupation et une action politique primordiale. Par ailleurs, entre 1990 et 2018, alors que les émissions de toutes les autres activités ont diminué, le secteur du

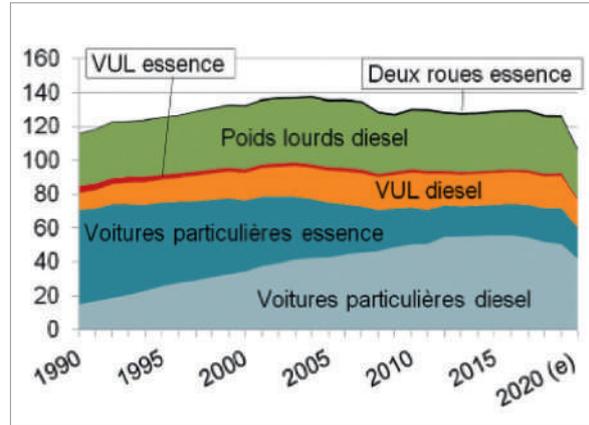
transport est le seul secteur à avoir accru ses émissions de quelques 10 %. Depuis les années 2000, ses émissions stagnent, sans encore diminuer nettement.

La SNBC fixe l'objectif de la neutralité carbone en 2050. Cet objectif, inscrit dans la loi Énergie-climat du 9 novembre 2019, devient donc la référence majeure de la politique de lutte contre le changement climatique pour l'économie française, en cohérence avec les politiques européennes.

Plusieurs textes fondamentaux relatifs à la mobilité ont été adoptés ces dernières années pour soutenir l'évolution des mobilités et définir les outils qui peuvent être mis en place pour une mobilité plus propre.



Répartition des émissions sectorielles de GES par secteurs et par modes pour le secteur des transports en 2020.



Évolution des émissions de GES du transport routier, en Mt CO₂ eq.

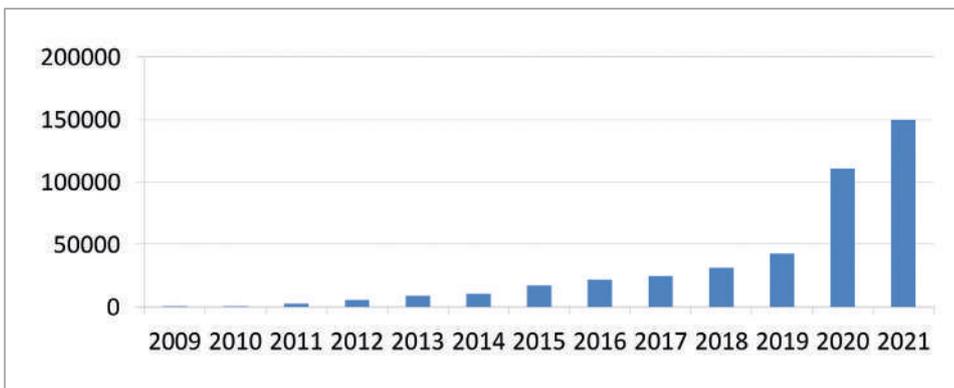
Source : « Bilan annuel des transports 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

La Loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 établit ainsi plusieurs outils pour engager une telle transition : fin des ventes de voitures neuves à énergie fossile d'ici 2040 (des discussions étant en cours au niveau européen pour avancer cette date à 2035), prime à la conversion, soutien au développement des points de recharge électrique, plan vélo pour tripler la part de ce mode « actif » dans les déplacements, plan covoiturage, développement des Zones à faibles émissions (ZFE), contribution financière des modes les plus émetteurs via la TICPE pour les transporteurs routiers, et éco-contribution inédite du secteur aérien.

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021 traduit les propositions issues de la Convention citoyenne sur le climat : fin de la vente des voitures neuves les plus polluantes, prise en compte des parkings relais dans les plans de mobilité, extension des ZFE, réduction progressive du remboursement de la TICPE aux transporteurs routiers, interdiction des vols aériens domestiques courts en cas d'alternative ferroviaire de moins de 2h30...

Plusieurs technologies semblent disponibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules, non seulement en sortie de pot d'échappement, mais plus globalement en analyse de cycle de vie : hydrogène, biogaz, électricité... Chacune d'entre elles comporte cependant un certain nombre d'écueils : coût et disponibilité en quantité suffisante pour le biogaz, coût et sécurité pour l'hydrogène, pollution locale liée à la fabrication des batteries pour les véhicules électriques.

La politique mise en place par les gouvernements successifs pour **promouvoir la filière automobile électrique** dans son ensemble porte enfin ses fruits : grâce aux normes européennes d'émissions des véhicules, aux systèmes d'aides à l'achat et de bonus-malus, au développement des réseaux de bornes de recharge et aux restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants, la vente de véhicules électriques a décollé et est en forte augmentation en France, dépassant le nombre de 150 000 pendant l'année 2021, contre moins de 200 en 2010, tandis que se met en place une industrie européenne de production et recyclage des batteries.



Ventes d'automobiles électriques en France, 2009 - 2021.

Source : « Évolution du nombre de voitures électriques vendues en France » (fiches-auto.fr).



Par ailleurs, dans le cadre du Plan de relance pour lutter contre la crise économique liée à la Covid 19, l'Europe a fortement misé sur le **développement de la filière hydrogène** : encore confidentielle il y a quelques années, cette énergie devrait bénéficier d'investissements majeurs dans plusieurs pays européens dans les années à venir. La France prévoit ainsi un investissement de 2 milliards d'euros pour la création d'une filière d'hydrogène vert d'ici 2022, puis 7 milliards supplémentaires d'ici à 2030. Cette stratégie vise l'émergence d'une énergie décarbonée à coût raisonnable, contribuant en outre au stockage/déstockage d'énergies renouvelables intermittentes (solaire et éolienne). Elle devrait aussi être l'occasion de préciser pour quels types de véhicules l'hydrogène pourrait représenter une solution pertinente : véhicules légers ou véhicules lourds, trains, avions... Les stations d'avitaillement permettant de répondre à la demande devront alors être développées.

Toutefois les modélisations menées montrent que la technologie, si elle permet des gains considérables dans les prochaines décennies, ne permettra pas à elle seule d'atteindre la neutralité carbone, et qu'il faut donc, au-delà des mesures technologiques, **effectuer des efforts que l'on pourrait qualifier de « sobriété »**. Ils consistent à réduire les émissions de gaz à effet de serre en réduisant le nombre de kilomètres parcourus, ce qui implique de mutualiser les déplacements (augmentation de l'emport grâce notamment au covoiturage), de favoriser le report modal vers les transports collectifs et développer les modes actifs (et notamment le vélo), de favoriser le télétravail, et pour les marchandises de massifier les envois et de soutenir le transfert du fret vers les modes ferroviaire et fluvial.

Le transport aérien devra faire l'objet d'un traitement spécifique avec des objectifs clairement définis. En effet, les émissions de l'aérien représentent environ 1,1 % des émissions de gaz à effet de serre de la France, mais 4,6 % lorsqu'on prend en compte les émissions internationales de ce secteur, et elles sont en forte croissance, avec une hausse des émissions de l'aérien domestique et international de + 70 % entre 1990 et 2007. La part du secteur aérien dans les émissions mondiales de CO₂ pourrait atteindre 7 % en 2035 et 15 % en 2050. Il deviendrait ainsi le deuxième secteur émetteur, derrière le transport routier. Trois axes principaux d'action sont prioritaires au niveau national : le développement d'un avion vert court-moyen courrier à l'horizon 2035, la structuration d'une filière de production de biocarburants aéronautiques durables sur le sol français, et, à plus long terme, les recherches sur la mise au point d'un avion à hydrogène. L'exploitation des plates-formes aéroportuaires a quant à elle fait déjà l'objet de stratégies destinées à atteindre la neutralité carbone, même si elles ne représentent qu'une part infime des émissions de ce mode.

Enfin, outre les effets du **progrès** technique et de la **sobriété**, **d'autres leviers doivent être mis en œuvre pour aboutir à la décarbonation** totale du secteur des transports, contribuant à l'intensité de la transition technique comme des comportements plus sobres. La transition énergétique aura un coût élevé, il faut faire en sorte que celui-ci soit inférieur aux bénéfices collectifs attendus. Un premier levier consiste à déterminer une trajectoire crédible de la **valeur du carbone** et à la traduire dans l'économie sous forme de taxes, de marché, de taux d'incorporation de biocarburants, de normes ou de règlements.



Cette taxation du carbone représente un outil majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique, sa mise en œuvre appelle un effort tout particulier d'explication et de compensation des dépenses supplémentaires occasionnées aux catégories de population les plus fragiles.

Pour cette raison, le second rapport de la Commission Quinet¹, chargée de proposer la valeur tutélaire de la tonne de CO₂, la présente comme « la valeur de l'action pour le climat ». En d'autres termes, il s'agit de déterminer la dépense nécessaire à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et les acteurs qui pourront prendre ce coût en charge. Pour l'heure, les coûts ont principalement été supportés par les budgets publics mais cela s'est révélé insuffisant, notamment dans le champ des transports. La collectivité va donc devoir investir des sommes importantes dans les infrastructures, et les dépenses d'investissement devront progresser plus que les dépenses de consommation. Pour ce faire, et limiter l'usage des

véhicules à moteur thermique, les ménages et les entreprises devront subir une hausse des prix relatifs des biens et des services utilisant les énergies fossiles : c'est le rôle de la taxe carbone. Facile à imaginer dans son principe, elle est délicate à mettre en place pour des raisons d'acceptabilité. Si cette régulation par les prix ne pouvait pas être mise en place, il faudrait se tourner vers une régulation par les quantités, sous forme par exemple de « quota carbone » affecté à chaque ménage. Outre les contraintes techniques, une telle option se heurtera aussi à des questions d'acceptabilité.

Pour l'heure, le principal levier utilisé par l'Union européenne a pris la forme de **normes d'émission** à ne pas dépasser pour les constructeurs de véhicules neufs et d'amendes à payer en cas de dépassement de ces seuils. Enfin, l'**interdiction à venir de la vente de véhicules thermiques neufs** a d'ores et déjà enclenché une mutation radicale de l'industrie automobile.

1 - « La valeur de l'action pour le climat », Rapport de la commission présidée par Alain Quinet, 2019.



2. RECHERCHE

Pour atteindre une mobilité durable, l'exploration de nombreuses solutions organisationnelles et technologiques nécessite de grands efforts de recherche. Sans ces travaux de recherche amont, d'expérimentations et de développement, les objectifs poursuivis de décarbonation ne se concrétiseront pas.

Quelques thèmes majeurs structurent cet ensemble d'investigations :

- **La décarbonation passe tout d'abord par des innovations technologiques**, en s'intéressant au triptyque : véhicule, infrastructure, système de transport intelligent. Les travaux sur les véhicules s'intéressent tout particulièrement aux motorisations, en termes d'autonomie et de recyclage des batteries pour les véhicules électriques, de stockage et d'échange d'énergie, avec la nécessité de mener des analyses de cycles de vie et l'évaluation des impacts environnementaux locaux et globaux des énergies alternatives (électricité, hydrogène, gaz, biocarburants). Le bouclage des besoins en électricité disponible du système de transport et des capacités de production d'électricité du système énergétique est en soi un thème de recherche primordial.

La recherche en matière d'infrastructures porte sur le développement de matériaux innovants à faible impact carbone, la route multifonctionnelle et la récupération d'énergie par la chaussée, ou encore l'adaptation des infrastructures à l'alimentation des véhicules électriques. La modernisation de la route et son maintien en bon état contribuent aussi à la moindre consommation énergétique des véhicules.

- **Des innovations en matière de digitalisation** doivent permettre d'améliorer l'efficacité du système de transport, notamment le meilleur ajustement de porte à porte entre l'offre et la demande de transport collectif et, à plus long terme, le développement des véhicules autonomes, le partage de l'intelligence entre le véhicule et l'infrastructure, etc.

Pour ces travaux technologiques, des démonstrateurs sont nécessaires : le développement de solutions doit être testé en laboratoire pour permettre la modélisation des contraintes, l'adaptation des matériaux, avant l'intégration à des démonstrateurs pour une validation d'ensemble.

La recherche ne se limite naturellement pas à des innovations technologiques :

- **La recherche en sciences humaines est essentielle** : les stratégies de transport dépendent des processus logistiques et des systèmes productifs pour le transport de marchandises, mais aussi de l'urbanisme ou de la géographie des emplois, des lieux d'achats, de consommation et de loisirs et plus généralement des modes de vie (avec leur évolution et leur diversité) pour le transport de personnes. Pour rendre efficaces les interventions de la puissance publique visant à encourager les changements de mobilité, il faut appréhender les phénomènes dans leur globalité, et déployer une recherche fortement pluridisciplinaire.

- **Les innovations s'inscrivent dans un système social** : la diffusion des innovations nécessite d'accompagner leur insertion dans l'organisation du système, c'est-à-dire dans les relations entre les industriels, les acteurs publics, mais aussi les opérateurs et les utilisateurs, ces relations conditionnant souvent l'appropriation des opportunités technologiques nouvelles par les uns et les autres.

- **Les évaluations doivent être globales, autour de scénarios d'usage intégrant les éventuels effets rebonds** : seule une évaluation multidimensionnelle permettra, sur la base de la connaissance des pratiques de mobilité et des choix de transport, de mieux préparer de nouveaux services répondant à la diversité observée, à les évaluer de manière globale, à identifier les freins éventuels à leur adoption, à mieux les adapter et à accompagner l'évolution du système d'acteurs nécessaire à leur déploiement.

- **Le besoin de données est plus que jamais d'actualité** : l'analyse des mobilités, de leurs évolutions et leur interprétation nécessitent des outils et un cadrage méthodologique importants, pour lesquels des verrous scientifiques et technologiques en termes de collecte et de partage des données doivent encore être levés.

- Une attention particulière doit être portée à la **recherche en transport de marchandises et logistique**, sur laquelle trop peu d'équipes et de moyens sont mobilisés.

Pour ce faire, **des moyens sont nécessaires**. Depuis l'abandon du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), qui était spécifiquement dédié au transport, l'Agence nationale de la recherche (ANR) et l'Agence de la transition énergétique (Ademe) consacrent des appels à projets à la recherche en transport, et un Programme et équipement prioritaire de recherche (PEPR) est dédié à la « digitalisation et la décarbonation des mobilités », en harmonie avec le Programme d'investissements d'avenir (PIA). À l'échelle européenne, les questions de mobilité sont délibérément intégrées aux questions de climat et d'énergie. Il faut aujourd'hui veiller à restructurer une communauté de recherche en transport autour de ces dispositifs, **en intégrant les recherches technologiques et les sciences humaines**.

Les transports s'inscrivent ainsi dans une politique d'ensemble de la recherche, thème inévitable d'un programme présidentiel : sur quelles **structures** s'appuiera-t-il, selon quelle répartition et quelle coopération entre **recherche privée et recherche publique**, et quels **moyens** y seront-ils consacrés ?





3. FINANCEMENT ET OUTILS DE TARIFICATION DE LA MOBILITÉ

Depuis plusieurs années, toutes les tentatives de création de nouveaux outils de financement des transports ou de la mobilité dans le sens de la préservation de l'environnement se sont heurtées à des difficultés et des abandons : abandon de l'écotaxe (redevance d'usage de l'infrastructure routière pour les poids-lourds) suite notamment au mouvement des Bonnets rouges en 2013, crise des Gilets jaunes en 2018 entraînant le report de l'augmentation de la taxe sur le diesel (augmentation qui devait permettre d'engager la convergence des fiscalités sur le diesel et l'essence et d'accélérer ainsi la transition écologique). Dans ce contexte, la possibilité de mettre en place un péage urbain pour les collectivités n'a finalement pas été retenue dans la loi d'orientation des mobilités adoptée en décembre 2019, non plus que la possibilité d'une écotaxe à l'échelle régionale.

Pourtant, le **financement des transports n'est pas stabilisé**, avec une tension croissante sur les finances des collectivités territoriales dans un contexte de décentralisation des compétences. Les infrastructures vieillissantes entraînent une croissance des coûts d'entretien et de régénération et, dans un contexte de décarbonation des transports, ces infrastructures devront être adaptées pour permettre de nouveaux usages et devenir plus résilientes, condition de la continuité des services de mobilité dans un contexte de multiplication des aléas climatiques. La crise du coronavirus est venue accentuer ces difficultés, en affectant la fréquentation et donc les recettes des transports collectifs.

Le financement de la mobilité se fonde historiquement sur le triptyque « usagers, contribuables et entreprises »,

mais les mouvements d'opposition récents (Bonnets rouges, Gilets jaunes) laissent entrevoir une diminution du consentement à payer qui fait peser un risque sur le financement des infrastructures et des services de mobilité. Le « versement mobilité » (taxe affectée payée par tous les employeurs de plus de onze salariés, source essentielle de financement pour les transports collectifs urbains) est régulièrement remis en cause. Des discussions ont émergé dans le débat public, à l'occasion des élections territoriales, sur la gratuité des transports collectifs dans différentes villes ou zones urbaines. Il convient aujourd'hui de pérenniser les sources de financement actuelles et de trouver des instruments nouveaux – et acceptables – non seulement pour financer les dépenses publiques en matière d'investissements et de fonctionnement des transports, mais aussi pour infléchir les comportements de mobilité avec l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Des solutions existent en effet, qui combinent des outils pour financer les solutions de mobilité et pour décarboner le système.

Ainsi, **le principe d'une tarification d'usage de la route, mode le plus coûteux pour la collectivité en raison de son impact sur l'environnement, reste en débat**, tarification qui permettrait de mieux rendre compte des coûts engendrés par l'usage de la voiture, coûts liés à l'usage de l'infrastructure, mais aussi coûts de congestion, coûts d'insécurité routière et coûts environnementaux (bruit, pollution...). Aujourd'hui, la tarification de la route repose principalement sur des prélèvements indirects (via la TICPE essentiellement, taxe sur les carburants), et sur les péages autoroutiers, seuls prélèvements directs et limités aux autoroutes concédées. La mise en place de nouveaux outils de tarification donnant un signal-prix conforme aux enjeux environnementaux (comme le recommande le récent rapport de MM. Blanchard et Tirole²), c'est-à-dire la mise en place de prélèvements directs sous forme d'une écotaxe régionale, d'un péage urbain, ou de la taxation du trafic routier de marchandises de transit par exemple, se heurte jusqu'à aujourd'hui au refus politique d'une partie de la population et des élus.

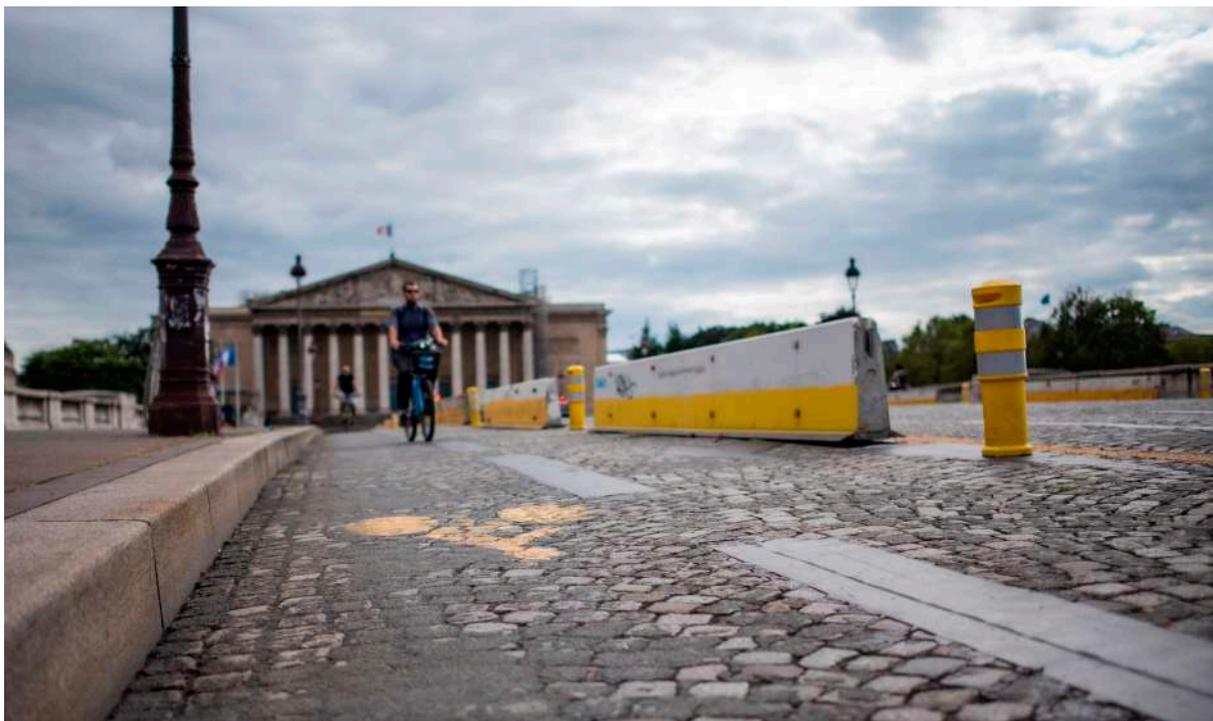
À cette question se raccroche le rôle des **concessions autoroutières**. Celles-ci ont, historiquement, permis de construire une large part du réseau sans financement budgétaire. Des sociétés d'économie mixte mises en place à cet effet ont contracté les emprunts nécessaires, puis ceux-ci ont été remboursés au fil des ans par les recettes des péages, c'est-à-dire payées par les utilisateurs et non par les contribuables. Au terme de ce mouvement, l'exploitation des autoroutes n'est pas retournée dans le cadre public mais a été, en 2005, 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. Considérant que le niveau des péages est excessif, diverses personnalités politiques lancent le débat de l'opportunité de leur « renationalisation », c'est-à-dire de l'interruption avant terme des concessions. Est-ce opportun, à quel montant d'indemnisation, pour quel bilan coûts/avantages pour la collectivité ?

Si l'**électrification du parc automobile** est en hausse rapide (162 000 immatriculations de véhicules électriques en 2021), elle **oblige à réinterroger les prélèvements actuels** reposant en grande partie sur la consommation de carburants fossiles : ce système d'accises a pour avantages la simplicité de la collecte, et de lier le volume de carburant consommé – donc le nombre de kilomètres parcourus – et les recettes récoltées, potentiellement allouées à la construction et la maintenance des infrastructures. Or les recettes de la TICPE sont destinées à se réduire fortement avec la décarbonation du parc automobile, alors que les véhicules électriques utiliseront tout autant l'infrastructure routière, entraînant la dé-corrélation progressive entre les revenus issus des taxes sur les carburants et l'usage réel des infrastructures routières. L'Union européenne travaille depuis 2016 à un **projet européen d'eurovignette**, redevance d'usage de l'infrastructure qui intégrerait l'ensemble des coûts liés à l'usage d'un véhicule routier (kilométrage parcouru, mais aussi pollution, insécurité, bruit, voire financement d'infrastructure). Ce projet devrait aboutir courant 2022, et la France devra s'en saisir.

2 - « Les grands défis économiques », Commission internationale présidée par Olivier Blanchard et Jean Tirole, République française, juin 2021.



Une approche spatiale des problèmes comme des solutions à mettre en œuvre s'impose : les motifs et les modalités de transport varient considérablement selon le territoire parcouru. Des mesures telles que la décarbonation des transports urbains, et l'instauration d'une taxe carbone touchant l'ensemble des territoires, y compris les territoires ruraux, s'attaquent à des pans différents du même problème et touchent des populations différentes.

Ainsi, la congestion pourrait faire l'objet d'un traitement spécifique : la possibilité pour les collectivités territoriales de **mettre en place des péages de congestion dans des zones très denses** pourrait être étudiée pour réduire les flux automobiles et ses nuisances tout en redistribuant les usages de l'espace public, sachant que l'offre de transports collectifs y est abondante. Ce genre de péage existe par exemple à Oslo et à Londres, et une partie des recettes y est affectée aux transports collectifs.

En conclusion, **trois types d'outils pourraient être mis en place pour tarifier l'usage de la route et financer la mobilité** :

- **Une redevance d'usage construite sur le modèle de l'eurovignette**, pour les poids-lourds, les véhicules utilitaires légers et les véhicules particuliers ;
- **La TICPE**, même si ses revenus se réduisent, destinée à internaliser les coûts liés à l'usage des carburants fossiles, et dont les recettes pourraient être affectées aux politiques de lutte contre le changement climatique ;
- **Des péages de congestion**, mis en place seulement dans les grandes agglomérations afin de contribuer, là aussi, au financement des transports collectifs.

À plus long terme, **de nouveaux outils pourraient être mis en œuvre pour aller plus loin** dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport voire pour limiter la mobilité comme telle. Faut-il restreindre la liberté d'aller et venir à travers ces mesures ? La taxe carbone, qui s'est heurtée au mouvement des Gilets jaunes, a été dénoncée comme inéquitable, puisqu'elle pèse plus fortement sur le budget des ménages les moins favorisés, et a peu d'effets sur les modes de vie des plus favorisés, pourtant les plus émetteurs de gaz à effet de serre.

Le rationnement présenterait deux avantages par rapport à une taxe carbone : permettre un respect strict d'un objectif d'émissions de gaz à effet de serre décidé au niveau national, et donner à chaque Français le droit d'émettre la même quantité de gaz à effet de serre, quels que soient ses moyens financiers. Toutefois, comment tenir compte des situations concrètes de chacun, des déplacements « obligés » en fonction du territoire où l'on habite, travaille, va à l'école, où l'on reçoit des soins, en fonction de sa situation familiale, etc. ? Faut-il distinguer déplacements professionnels et déplacements privés, et comment ? Enfin, il faudra poser la question de la nécessité de coordination européenne pour ce type de dispositif.



III. THÈMES PROPRES À CERTAINS SEGMENTS DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Si les trois thèmes généraux retenus dans la partie précédente touchent l'ensemble de l'activité de transport, celle-ci reste marquée par une forte différenciation en fonction des techniques utilisées (les « modes » de transport, qui structurent des univers professionnels très spécifiques), des territoires desservis, des populations concernées, etc.

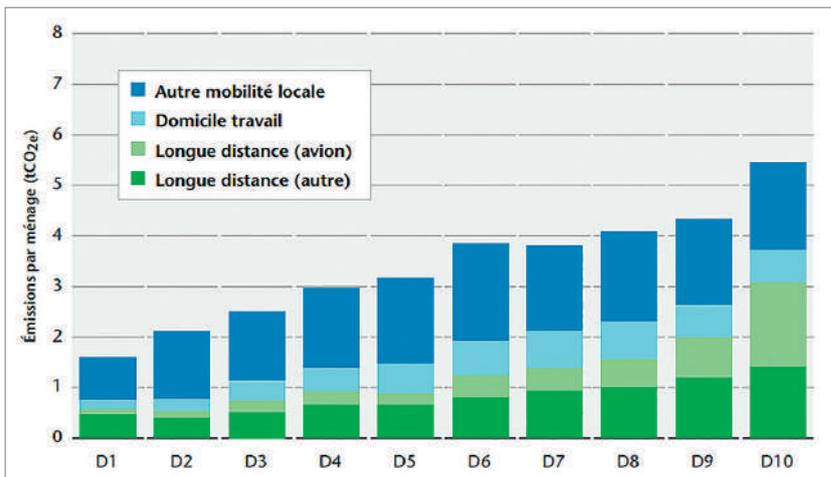
On n'entrera pas ici dans une liste complète des divers segments du système de transport et des questions qu'ils rencontrent, d'autant que tel ou tel d'entre eux (routier, aérien, fluvial, ferroviaire) a déjà été évoqué dans les pages précédentes, mais on développera la réflexion touchant certains de ces segments parmi les plus importants, à l'exception des transports urbains qui sont principalement du ressort des collectivités territoriales.

1. MOBILITÉ QUOTIDIENNE INTERURBAINE

Si la mobilité urbaine fait depuis plusieurs décennies l'objet de politiques volontaristes pour promouvoir les modes actifs et partagés, d'autres segments de la mobilité sont plus difficiles à cerner et nécessitent des actions ciblées pour accélérer leur décarbonation. C'est le cas des **déplacements longs quotidiens (inférieurs à 100 km)**, qui représentent la moitié des kilomètres parcourus en voiture et plus de la moitié des émissions de CO₂ liées à la voiture. Ces déplacements sont pour la plupart d'entre eux contraints, et sans réelle alternative à la voiture.

Or, depuis une vingtaine d'années, les politiques publiques ont privilégié les actions en faveur du report

modal dans les zones urbaines, pour les déplacements les plus courts (projets de transport collectif en site propre notamment), et sur les voyages longs de plusieurs centaines de kilomètres (avec notamment la politique de développement du TGV comme substitut à l'automobile et à l'avion). Les investissements se sont concentrés sur les transports collectifs urbains (+ 124 % d'investissement sur la décennie 2009-2018 par rapport à la décennie 1990-1999) et sur le réseau ferré principal (+ 79 % d'investissement sur la décennie 2009-2018 par rapport à la décennie 1990-1999), tandis qu'on constate une baisse des investissements sur la route (- 16 % sur la même période).



Inégalités d'émissions liées au transport : moyenne par décile de niveau de vie, segmentée selon les types de mobilité.

- Moyenne nationale : 3,4 tCO₂e par ménage et par an

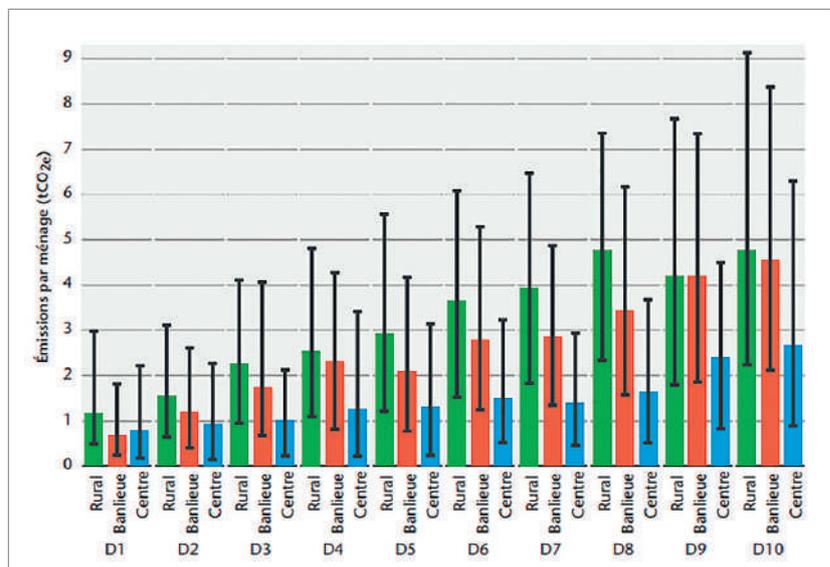
Source : « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Pottier, Combet et al., Revue de l'OFCE, 2020.

Variabilité d'émissions du transport : premier quartile, médiane et troisième quartile.

- Moyenne nationale : 3,4 tCO₂e par ménage et par an
- Médiane nationale : 2,5 tCO₂e par ménage et par an

(b) par décile de niveau de vie et localisation

Source : « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Pottier, Combet et al., Revue de l'OFCE, 2020.



Un panorama général des mobilités locales (déplacements quotidiens des habitants sur les distances inférieures à 80 km, issus de l'Enquête nationale transports et déplacements de 2008) montre de faibles écarts du **nombre de déplacements** quotidiens par personne selon le type de zone dans laquelle les habitants vivent (espace à dominante rurale, commune polarisée, banlieue de pôle, centre pôle urbain, Paris...), mais **des écarts importants en termes de kilomètres quotidiens parcourus par personne et en termes de répartition entre les modes de transport**. Dans les territoires périurbains et ruraux à faible densité, l'automobile est utilisée de façon quasi-exclusive, tandis que la marche à pied et les transports collectifs occupent une place importante dans les pôles urbains denses.

Ainsi, une récente enquête de l'Ipsos pour La fabrique de la cité montre que **pour les déplacements du quotidien, les Français utilisent toujours très majoritairement la voiture** (75 %). L'écart est fort entre l'utilisation

en Île-de-France (55 %) et en particulier dans l'agglomération parisienne (52 %), et l'usage en zone rurale (86 %) et périurbaine (87 %). **À l'inverse, les transports en commun sont utilisés quotidiennement par une majorité de Franciliens (53 %), mais seulement par une minorité de Français (29 %). Ces écarts se sont creusés depuis une quarantaine d'années**, avec la motorisation massive des ménages et l'expansion de l'habitat périurbain, mais également avec la disparition d'industries locales, le regroupement des services publics aux échelles départementales et la concentration des activités de qualification supérieure à l'échelle des métropoles.

L'absence de solutions de mobilité autres que la voiture, néfaste pour la vie quotidienne des navetteurs comme pour l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, entretient une **fragmentation sociale et territoriale** dont la crise des Gilets jaunes a été un des symptômes. La mobilité

est en effet une ressource indispensable de nos sociétés modernes : elle permet l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux services, commerces, loisirs et au réseau social. **Les ménages les moins favorisés peuvent ainsi être mis en difficulté** : des catégories professionnelles les moins qualifiées peuvent être confrontées à une précarité qui se traduit par des changements fréquents de lieux d'emploi, tandis qu'il leur est difficile de se loger à proximité immédiate des lieux équipés en commerces ou services. Par ailleurs, ces ménages dépensent souvent des sommes relatives importantes pour leur mobilité, et leur situation financière peut devenir précaire en cas de hausse importante du prix des énergies ou d'obligation de remplacer leur voiture thermique par un véhicule à motorisation plus propre. Ainsi, le sondage Ipsos révèle que 47 % des périurbains considèrent que les conditions dans lesquelles ils se déplacent ne sont pas bon marché, contre 30 % des habitants des centres urbains.

Pourtant, les habitants des zones moins denses utilisant davantage leur véhicule particulier cherchent tout autant que les citadins à trouver une mobilité plus propre. Toujours selon le même sondage, **91 % des Français déclarent qu'ils aimeraient pouvoir réduire l'impact écologique de leurs déplacements quotidiens**, et 76 % des Français qui utilisent leur voiture pour leurs déplacements quotidiens aimeraient pouvoir s'en passer. 51 % des Français pensent par exemple qu'il est difficile de prendre les transports en commun là où ils habitent ; c'est le cas de 76 % des habitants des agglomérations de moins de 20 000 habitants.

Les deux graphiques (page ci-contre) révèlent les écarts en matière d'émissions de CO₂ liées au transport suivant le niveau de vie des ménages et leur localisation. Il apparaît clairement que les émissions sont fortement liées au niveau de vie (plus la population est aisée, plus elle émet du CO₂ en se déplaçant, et en particulier du fait des déplacements à longue distance). La localisation (rural, banlieue, centre) influence également fortement sur le niveau des émissions, comme le montre le deuxième graphique, les émissions étant largement réduites pour les habitants des centres urbains par rapport aux habitants de banlieue ou de zones rurales.

Le véhicule électrique, s'il est incontestablement une solution efficace en termes de lutte contre le changement climatique, ne pourra progressivement pénétrer ce marché qu'avec des aides adaptées.

L'urbanisation joue un rôle important ; plusieurs modèles sont possibles pour satisfaire une mobilité sobre et l'accès à des logements abordables. Le développement de l'habitat urbain ne se réduit pas au choix entre immeubles collectifs et pavillons isolés au milieu de leur parcelle, il comprend aussi la maison de ville avec son jardin et d'autres solutions intermédiaires plus ou moins denses et sobres en termes de déplacements. Pour diminuer le volume des déplacements motorisés, **les politiques d'aménagement urbain doivent rechercher la densification des agglomérations existantes** (petites villes et villes moyennes), y compris en construisant la ville sur la ville pour éviter la conversion de terres agricoles, avec le développement d'activités locales et de services urbains de la vie quotidienne plus proches des habitants.

Si ces politiques d'aménagement des territoires relèvent du temps long, une action de modération à court terme de la mobilité quotidienne relève de l'adaptation des activités qui génèrent des déplacements motorisés. Il appartient **aux entreprises et autres employeurs et services de trouver, en lien avec les collectivités territoriales, le moyen de limiter l'impact négatif de la mobilité** (avec la coordination des horaires, le covoiturage, des transports collectifs flexibles adaptés, etc.).

Enfin, pour faciliter la mobilité pour tous, la puissance publique dispose de nombreux moyens : aides financières aux déplacements et à la décarbonation du parc automobile, construction de logements sociaux à proximité des services ou des réseaux sociaux, etc.

Entre la mobilité du quotidien en zones urbaines denses et les lignes à grande vitesse, de nouveaux leviers d'action doivent être mis en œuvre pour la mobilité quotidienne interurbaine, trop longtemps oubliée. Dans les politiques publiques agissant sur la mobilité interurbaine du quotidien, **les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) devront jouer un rôle de coordination primordial**.



2. TRANSPORT FERROVIAIRE

Un **réseau d'infrastructures** de qualité est la condition première pour développer des services ferroviaires répondant aux besoins en mobilité, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Le constat est connu : le réseau ferroviaire français est vieux. La priorité longtemps accordée aux Lignes à grande vitesse (LGV) s'est faite en négligeant l'entretien du réseau existant. Une prise de conscience à la suite des audits de l'École polytechnique de Lausanne de 2005 et 2012 a permis d'engager la régénération du réseau.

Les investissements se montent aujourd'hui à quelque 2,8 milliards d'euros par an, mais 3,5 à 4 milliards par an seraient nécessaires jusqu'en 2030 pour inverser le vieillissement du réseau et la dégradation de la régularité ou des temps de parcours. Cette régénération doit porter aussi bien sur le réseau structurant le plus circulé que sur les lignes dites de desserte fine du territoire. La régénération du réseau ne peut se concevoir sans sa mise à niveau technologique. La commande centralisée des aiguillages et des signalisations plus performantes permettraient d'accroître la densité des

circulations et d'augmenter les performances du réseau. L'industrialisation des travaux, combinant **régénération et modernisation** (dont les montants sont comparables) permettrait de substantielles économies d'échelle.

Outre l'effort de régénération du réseau, le quinquennat qui s'achève a marqué la suspension de la construction de nouvelles LGV avec la priorité donnée au réseau existant et aux transports du quotidien. La création de nouvelles voies pour désengorger les nœuds ferroviaires, ou les projets de contournements d'agglomérations, demeurent toutefois nécessaires pour augmenter la capacité du réseau. Le **réseau de LGV** a redonné au rail une forte attractivité par rapport aux autres modes de transport pour les transports à moyenne et longue distance. Son extension est-elle pertinente, qu'elle concerne la desserte de Toulouse (la seule métropole mal reliée à Paris), une branche vers le sud-ouest et la frontière espagnole à partir de Bordeaux ou une liaison entre Montpellier et Perpignan se prolongeant vers Barcelone ?

Trois changements majeurs ont touché le système ferroviaire français lors des dernières années : la transformation de l'entreprise SNCF et de son équilibre financier, l'arrivée de la concurrence pour les voyageurs, enfin l'affirmation répétée de la nécessité de décarboner les transports face à l'urgence climatique.

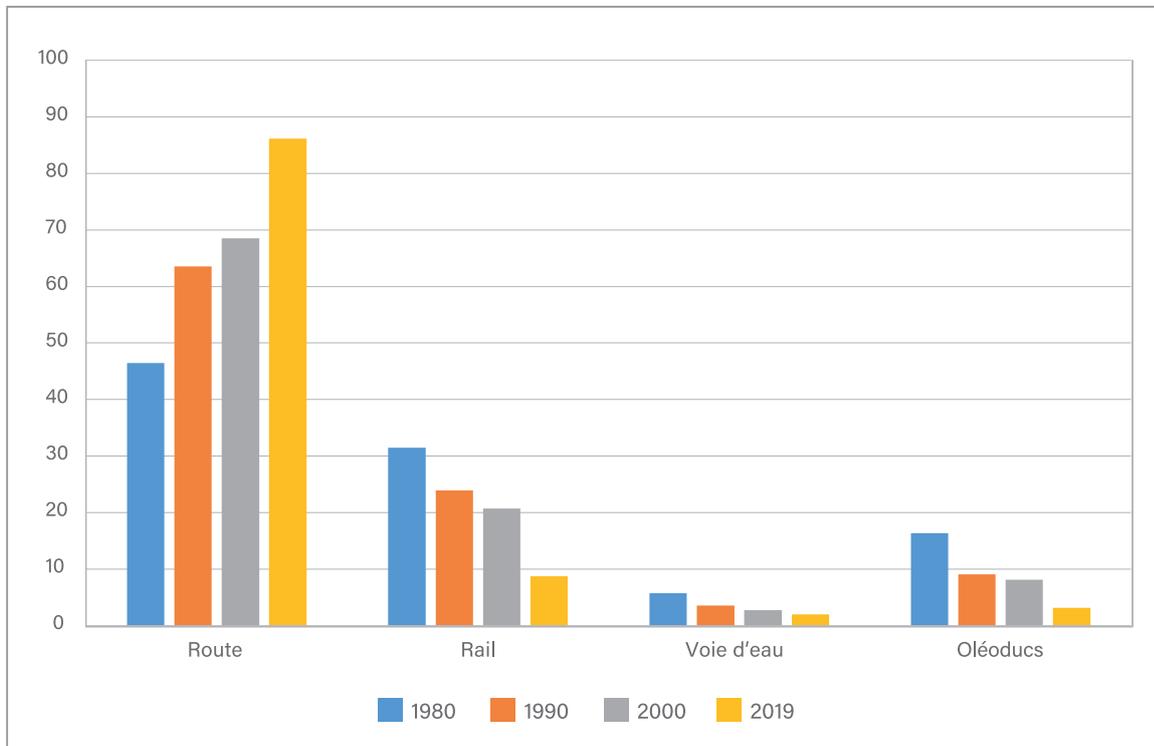
Avec le **nouveau pacte ferroviaire** de juin 2018, la SNCF est devenue, au 1^{er} janvier 2020, une Société anonyme (SA) entièrement détenue par l'État. Sur le plan social, la réforme se traduit par la fin du recrutement au statut de cheminot. L'État a également repris une partie de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d'euros, allégeant ainsi les frais financiers; mais les grèves de la fin de l'année 2019 liées à la réforme des retraites, puis les deux années de pandémie, ont affecté les résultats financiers du groupe SNCF.

L'ouverture à la concurrence dans le domaine ferroviaire est conforme à la réglementation européenne, qui crée progressivement un espace ferroviaire unique européen. Après les premiers paquets ferroviaires en 2001, 2004 et 2007, le 4^e paquet ferroviaire de 2016 élargit l'ouverture à la concurrence à l'ensemble des services domestiques de voyageurs, au plus tard en 2021 pour les services commerciaux et fin 2023 pour les services conventionnés, dispositions confirmées en France par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018.

L'Autorité de régulation des transports (ART) est, à l'instar des autres régulateurs européens, en charge de veiller à la bonne application des règles nationales et européennes de concurrence avec un traitement équitable des différents acteurs. Ses décisions sont, en cas d'appel, du ressort de la juridiction civile.

L'ouverture à la **concurrence** fait évoluer le marché et oblige la SNCF à la création de nouveaux services et à des gains de productivité. Mais elle pourrait renforcer la segmentation entre les différents marchés ferroviaires, grande vitesse, liaisons interurbaines et liaisons régionales. L'ouverture à la concurrence ne doit pas se faire au détriment de la cohérence des circulations et de la qualité des correspondances, surtout dans des gares saturées : elle nécessite donc des modalités adaptées en matière de gestion des appels d'offres et de régulation.

Pour accompagner **la décarbonation de la mobilité**, les stratégies nationale comme européenne prônent le report modal depuis la route vers le rail, pour les voyageurs et pour les marchandises. Le transport ferroviaire ne représente en effet que moins de 1 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pour une part modale de 10 % pour les voyageurs et 11 % pour les marchandises, 80 % des circulations ferroviaires s'effectuant sur le réseau électrifié.



Évolution des parts modales dans le transport intérieur des marchandises, 1980-2019 (% des t.km).

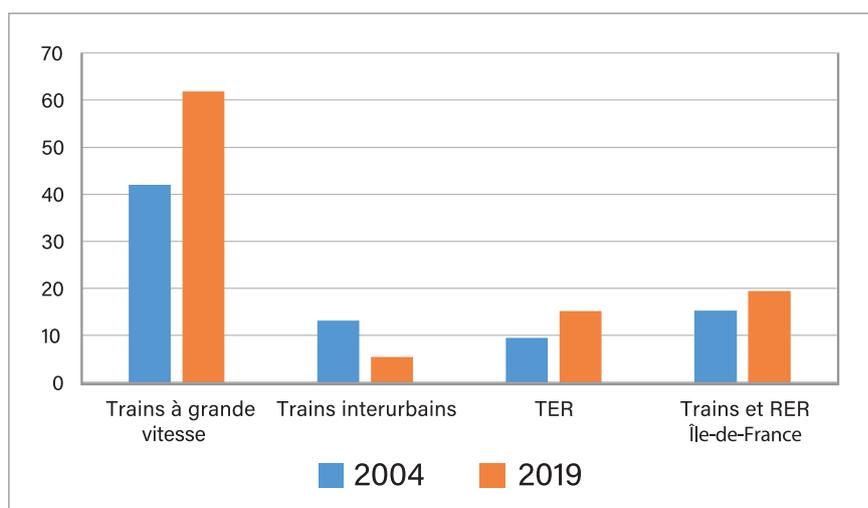
Source : « Mémento de statistiques des transports et chiffres clés du transport », ministère de la Transition écologique, édition 2021.



Le mode ferroviaire pourrait encore gagner en performance environnementale par le recours aux batteries, puis à un horizon plus lointain grâce à l'hydrogène vert, solutions qui éviteraient l'électrification de l'ensemble du réseau, très coûteuse compte tenu des faibles circulations sur la partie actuellement non électrifiée.

La SNCF, en accord avec la plateforme 4F (Fret ferroviaire français du futur, réunissant l'ensemble des acteurs du système) et conformément à la Stratégie

de développement du fret ferroviaire du gouvernement, s'est donné comme objectif le doublement de la part du fret ferroviaire en dix ans, alors que le rail n'a cessé de perdre des parts de marché au profit de la route depuis les années 1970. Concernant les voyageurs, la dynamique du transport ferroviaire est forte sauf pour les trains interurbains, sans que l'on connaisse encore les conséquences de la pandémie et des changements de comportement tels que le télétravail dans les années à venir.



Trains interurbains : sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse) • TER ; sous convention des conseils régionaux (hors Corse et Île-de-France) • Trains et RER Île-de-France : y compris RER exploité par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

Évolution du transport ferroviaire de voyageurs, 2004-2019, en milliards de voyageurs-kilomètres.

Source : « Chiffres clés du transport », ministère de la Transition écologique, édition 2021.

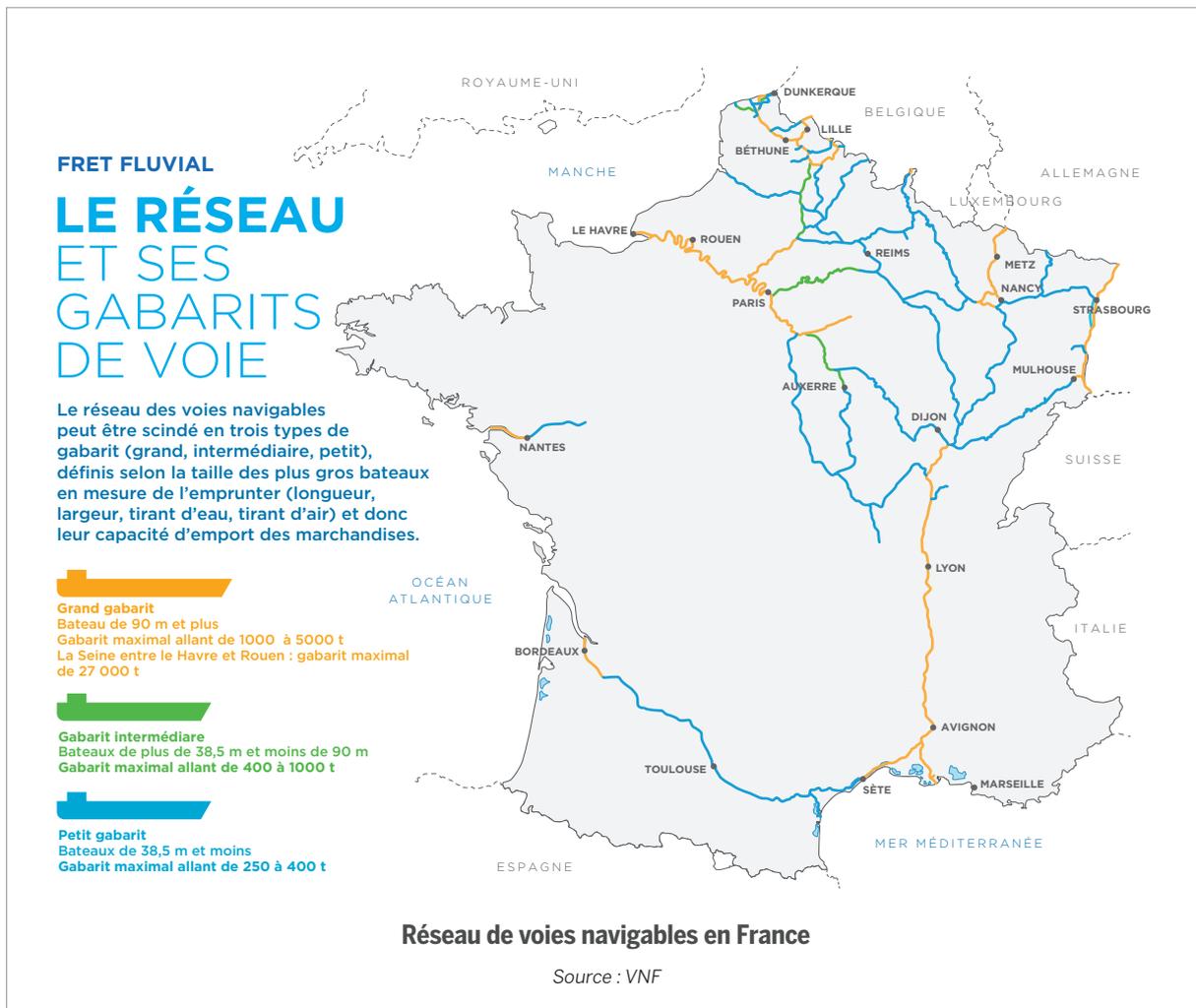


3. TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial ne représente qu'un pourcentage modeste de l'ensemble du transport de marchandises en France (2 %), mais ce pourcentage porte sur l'ensemble du territoire national alors que nombre de régions ne sont pas « mouillées », c'est-à-dire desservies par des voies navigables répondant aux normes modernes. De fait, la voie d'eau à grand gabarit se répartit en **quatre bassins** distincts : le réseau du Nord connecté au réseau du Benelux, la Seine, le Rhin, l'axe Rhône-Saône. Dans les régions desservies, le fleuve joue un rôle substantiel et soulage d'autant le réseau routier, y compris au cœur des villes pour des trafics lourds peu compatibles avec la circulation urbaine.

Le développement du transport fluvial est un levier puissant pour favoriser la décarbonation du secteur des transports : transport massifié, il émet jusqu'à cinq fois moins de CO₂ à la tonne transportée que la route, et les coûts externes globaux pour la société (nuisances sonores, accidents, pollution...) sont de 2 à 4 fois moins élevés.

La signature d'un Contrat d'objectif et de performance (2021-2029) entre l'État et son opérateur Voies navigables de France (VNF) et l'augmentation conséquente des moyens qui lui sont consacrés marquent la volonté d'une nouvelle ambition fluviale.



Cette dynamique fluviale nécessite un soutien et une amplification pour retirer les bénéfices de cette ressource insuffisamment exploitée : des investissements sur l'infrastructure, le développement de la logistique urbaine fluviale et enfin une meilleure articulation fluviomaritime.

L'infrastructure nécessite des **investissements**. Sur 8 500 km de réseau fluvial, le réseau à grand gabarit géré par VNF représente 2 000 km. La mise au grand gabarit du **canal Seine-Nord-Europe** connectant le bassin de Seine au réseau du Nord de l'Europe devrait permettre d'accroître sensiblement le volume transporté par voie d'eau à horizon 2030, avec en projection le **doublement du trafic total**. Par ailleurs, l'ensemble du réseau souffre d'un état de dégradation parfois préoccupant, et nécessite un investissement de régénération estimé par VNF à environ 250 M€ annuels sur 10 ans.

La **logistique urbaine** durable représente un créneau pertinent pour le transport fluvial. Depuis quelques années, le regain d'intérêt des collectivités locales pour leurs fleuves et leurs canaux, en zone urbaine dense

comme en zone rurale, témoigne de l'apport de ces infrastructures en terme économique mais aussi en termes de qualité de vie et d'attractivité.

Enfin, une meilleure **articulation fluviomaritime** permettrait de mobiliser un potentiel de volume mal exploité. L'efficacité et la compétitivité des ports maritimes dépendent fortement de l'efficacité de la desserte de leur hinterland, principalement assurée par la route en France alors que l'on constate l'usage intense de la voie d'eau et du rail au Benelux et en Allemagne. Au Havre et à Marseille notamment, des aménagements d'infrastructures adaptés aux transbordements ainsi que l'amélioration de la compétitivité par la résorption du surcoût de la manutention fluviale faciliteraient le développement d'axes logistiques et industriels structurants (axe Seine, axe Rhône-Saône notamment).



4. FRET ET LOGISTIQUE

La logistique représente plus de 10 % du PIB français. Elle est **au cœur de la compétitivité des entreprises et de la décarbonation** de l'économie française. La logistique française se classe en neuvième position en Europe pour sa performance et 16^e au niveau mondial selon la Banque mondiale, classement assez médiocre du fait notamment du trafic limité des ports maritimes et du faible développement du transport ferroviaire et du transport fluvial en France par rapport à d'autres pays européens.

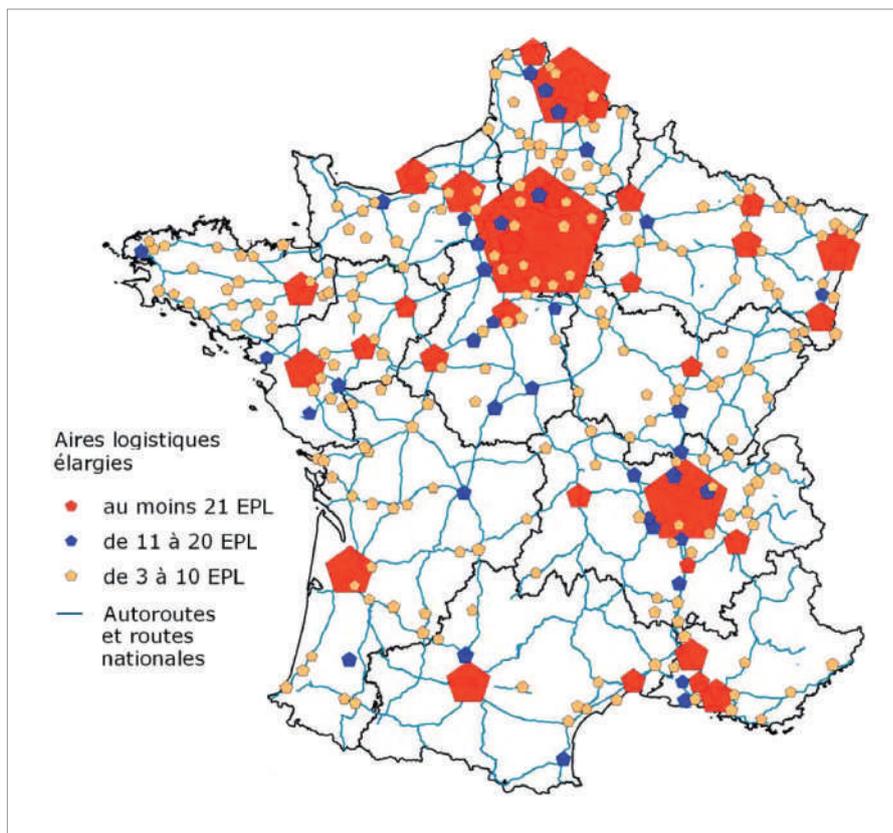
La pandémie de la Covid a révélé à l'opinion publique la place centrale de la logistique dans la vie quotidienne et son caractère stratégique. Le secteur a été en capacité d'approvisionner industries et commerces durant les diverses vagues de la crise sanitaire. La situation de crise a aussi mis en lumière la fragilité des chaînes d'approvisionnement internationales, ainsi que les effets de la dépendance industrielle pour un certain nombre de productions essentielles. La nécessité de chaînes logistiques plus robustes et vertueuses sous l'angle de l'environnement est apparue à de nombreux consommateurs et citoyens.

Un processus s'est également engagé pour une **reconnaissance institutionnelle de la logistique par le**

gouvernement, à partir de la Conférence nationale pour la logistique tenue en 2015. Alors que l'association France Logistique rassemble les acteurs privés pour structurer le dialogue avec les pouvoirs publics, les Comités interministériels de la logistique (CILOG), comités annuels mis en place en 2020, visent à associer tous les acteurs de la chaîne logistique, privés et publics, à des projets prioritaires.

Pour autant, l'implantation des **entrepôts et zones logistiques** est aujourd'hui objet de débat. La logistique a une dimension foncière. Les installations nécessaires aux opérations de stockage, manutention, conditionnement, etc. complémentaires du transport s'implantent surtout à la périphérie des grandes agglomérations. Aux nuisances liées à la concentration de trafic, surtout si celui-ci est routier, répondent les créations d'emplois. De fait, c'est une réflexion d'ensemble qui est nécessaire, embrassant à la fois les zones commerciales, les entrepôts, le commerce de centre ville et le commerce en ligne, sous le signe de la décarbonation, de l'arrêt de l'artificialisation des sols, de l'aménagement du territoire, de l'harmonisation des conditions de concurrence et de l'évolution des emplois logistiques, au nombre de 1,7 million³.

3 - « Pour un développement durable du commerce en ligne », France Stratégie, Conseil général de développement durable, Inspection générale des finances, février 2021.



Localisation des aires logistiques

Source : « Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France », ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, mars 2017.

La dimension européenne et internationale de la logistique, activité territoriale par essence, et notamment l'insertion de l'espace logistique français dans un espace européen, ne doivent pas être ignorées. Le territoire français est traversé par trois corridors inscrits dans le noyau stratégique du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) de l'Union européenne : les corridors Méditerranée, Atlantique et Mer du Nord-Méditerranée. **Les deux grands engagements européens de la France** en matière d'infrastructures s'inscrivent dans le RTE-T : l'aménagement ferroviaire Lyon-Turin et le projet fluvial Seine-Nord Europe, tandis que le Brexit participe au **déplacement du centre de gravité logistique vers l'Est de l'Union européenne**.

L'opportunité de renforcer le fret ferroviaire d'une part, les effets attendus du **canal Seine-Nord Europe** en passe d'être lancé d'autre part, ont déjà été évoqués. **Toutefois le report modal ne pourra représenter une réponse suffisante à la décarbonation du secteur. Le transport routier de marchandises**, avec plus de 80 % du fret mesuré en tonnes-kilomètres, restera le mode dominant pour les flux de marchandises, et doit donc accomplir sa mutation. Il représente 22 % des émissions totales des transports pour les poids-lourds et de 19 % pour les véhicules utilitaires légers (VUL : les « camionnettes » aux usages multi-

ples) et une croissance respective de + 14 % depuis 1990 pour les poids-lourds et + 35 % pour les véhicules utilitaires légers, contre + 1 % seulement pour les véhicules particuliers. Aujourd'hui l'effort public porte essentiellement sur l'électrification du parc de voitures particulières, électrification également engagée pour les VUL. Pour les véhicules lourds, une approche systémique doit permettre de préciser les choix entre les solutions électriques et les autres solutions comme le GNV ou des énergies décarbonées telles que les biocarburants ou l'hydrogène « vert ».

Enfin, l'explosion du e-commerce a mis en lumière les défis auxquels fait face la **logistique urbaine, à la pointe des mutations socio-économiques de la logistique**. La dimension **sociale** de ces questions ne peut être négligée, en particulier pour ce qui touche la protection sociale et le statut des professionnels de la livraison du « dernier kilomètre ». Pour être judicieux et bien admis, les choix **fonciers** (tant pour les grands entrepôts de périphérie que pour les petits « espaces logistiques urbains » au cœur des agglomérations) appellent une vision cohérente de **l'aménagement du territoire** et de **l'urbanisme** prenant en compte l'ensemble des besoins (espace viaire, logement, équipements publics, industrie, commerce, transports, logistique, etc.).

IV. POLITIQUE NATIONALE ET POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS

Conformément au traité de Lisbonne de 2007 répartissant les compétences entre institutions, les transports relèvent d'une politique commune, partagée entre le niveau communautaire et les États-membres : les politiques nationales des transports sont désormais fortement encadrées par les textes communautaires, qu'il s'agisse des règles qui régissent le marché intérieur dans les divers modes de transport, les questions de sûreté et de sécurité, les questions de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, ou encore la mise en place d'un réseau intégré d'infrastructures de transport. Tout en gardant à l'esprit le caractère global de la politique commune des transports⁴, en permanente construction et évolution, on se concentrera ici sur son aspect environnemental, conformément à la priorité du « pacte » politique aujourd'hui en vigueur à l'échelle européenne.

Depuis le premier livre blanc sur les transports de 2001, l'Union européenne s'est dotée à plusieurs reprises de stratégies pour les transports. La dernière, présentée en décembre 2020 par la Commission, s'intitule « Stratégie pour une mobilité durable et intelligente ». Elle s'inscrit dans le programme *Fit for 55* présenté en juillet 2021, concrétisant les nouvelles ambitions climatiques dont l'Europe s'est dotée avec le pacte vert, avec l'objectif d'une réduction d'au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de la neutralité climatique d'ici 2050.

L'Union européenne est ainsi force de proposition sur les thèmes suivants :

- La décarbonation des transports, avec des textes sur le système d'échange de quotas d'émissions, des échéances pour l'interdiction de circulation des véhicules thermiques, le recours aux énergies renouvelables, le déploiement des modes de transport à faibles émissions, la mise en adéquation des politiques fiscales dans le domaine de l'énergie avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe... ;
- Le réseau Trans-Européen de Transport, qui nécessite encore de nouveaux modes de coordination et des moyens financiers pour rendre réalistes les objectifs d'achèvement du réseau en 2030 et 2050 ;
- La digitalisation des transports, avec des modalités et mécanismes d'incitation restant à préciser pour rendre les divers modes de transport opérationnels, et notamment la route ;
- Le ciel unique européen, dont la mise en œuvre a pris du retard au sein des États-membres ;
- La mobilité urbaine, pour laquelle le cadre européen propose des mesures et initiatives communes afin de relever le défi d'une mobilité urbaine plus durable ;
- La réglementation sur les conditions et le temps de conduite et de travail, qui doit intégrer les évolutions du

secteur (notamment les travailleurs des plateformes) ;

- Les mobilités du futur, qui nécessitent un effort de recherche et une adaptation de l'industrie européenne pour répondre aux défis des nouvelles technologies et nouveaux véhicules pour la mobilité.

On sait que les fonds communautaires peuvent contribuer jusqu'à 50 % des investissements sur les projets d'infrastructures s'inscrivant dans le Réseau transeuropéen des transports (RTE-T) et jusqu'à 70 % pour des projets de recherche.

Entre **incitation** et **obligation**, l'Union européenne joue un rôle indéniable d'**encadrement** de la politique de notre pays en matière de mobilité : il s'agit donc pour la France de saisir les outils proposés, les possibilités de financement (infrastructures stratégiques comme projets de recherche), de faire siens les objectifs et ambitions affichés, et de mettre en œuvre au mieux les réglementations contraignantes. Simultanément, le gouvernement français est, à côté des députés français, partie prenante aux décisions prises au niveau de l'Union (selon la procédure de codécision Parlement – Conseil de l'Union). Une politique nationale de transport doit nécessairement comporter un volet européen aux enjeux importants, précisant l'appréciation que le gouvernement se fait de la situation actuelle de la politique commune des transports et les projets et **initiatives et propositions** qu'il portera dans les instances européennes.

L'appréciation de ces interactions s'avère un thème de forte différenciation parmi les familles politiques. **Du souverainisme au fédéralisme** en passant par diverses formes de coopération interétatique et de délégation de compétences à une instance commune, les candidats à l'élection présidentielle affirmeront leurs préférences. Il faudra en préciser les conséquences en matière de politique des transports.

4 - « Quelle politique commune des transports ? Pour quel projet européen ? », Livre vert de TDIE, mars 2019.

BIBLIO & RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE

- *Prospective des mobilités 2040 - 2060*, CGEDD, février 2022.
- *Transports et engagements climatiques : le casse-tête du prix du carbone*, TDIE, 2022.
- *Les grands défis économiques*, Commission internationale présidée par Olivier Blanchard et Jean Tirole, République française, juin 2021.
- *Rapport sur le modèle économique des transports collectifs*, Philippe Duron, 2021.
- *Régionales : les déplacements du quotidien au cœur des politiques régionales*, TDIE, 2021.
- *Pour un développement durable du commerce en ligne*, France Stratégie, Conseil général de développement durable, Inspection générale des finances, février 2021.
- *Économie des concessions autoroutières, rapport de l'Autorité de régulation des transports*, 2020.
- *Bilan annuel des transports 2020*, ministère de la Transition écologique, décembre 2021.
- *Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France*, Pottier, Combet et al., Revue de l'OFCE, 2020.
- *Municipales : l'enjeu des mobilités*, TDIE, 2020.
- *Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport - Atlas TDIE*, TDIE, 2019.
- *Les effets externes des transports : définition, évaluation et implications pour les politiques publiques*, TDIE, 2019.
- *Livre vert 2019 : Quelle politique commune des transports ? Pour quel projet européen ?*, TDIE, 2019.
- *La valeur de l'action pour le climat*, Rapport de la commission présidée par Alain Quinet, février 2019.
- *Pour une politique des transports - analyses, propositions et questions aux candidats à l'élection présidentielle 2017*, TDIE, 2017.
- *Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France*, ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, mars 2017.
- *Bulletins de l'observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe (OPSTE)*

INFOGRAPHIES

Page 7

Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions selon la SNBC (Mt CO₂ éq.) - Source : « Bilan annuel des transports en 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

Page 8

Dépenses des administrations publiques en matière de transport, 2018, M€ - Source : « Les comptes des transports en 2018 », 56^e rapport de la Commission des comptes de transport de la Nation, ministère de la Transition écologique et solidaire, août 2019.

Page 10

Nombre de voyages proposés par mode de transport sur le panel des liaisons enquêtées en amont et à l'issue des périodes de confinement (1^{er} février 2020 - 30 juin 2021) - Source : « Le marché français du transport ferroviaire », Autorité de régulation des transports, juin 2021.

Page 11

Répartition du transport intérieur de voyageurs par modes en 2020, en % des voyageurs-kilomètres - Source : « Bilan annuel des transports 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

Répartition du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) par modes en 2020, en % des tonnes-kilomètres -

Source : « Bilan annuel des transports en 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

Évolution des investissements en infrastructures de transport (en millions d'euros courants) - Source : « Bilan annuel des transports 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

Page 13

« Répartition des émissions sectorielles de GES par secteurs et par modes pour le secteur des transports en 2020 ». - Source : « Bilan annuel des transports 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

« Évolution des émissions de GES du transport routier, en Mt CO₂ éq. » - Source : « Bilan annuel des transports 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

Ventes d'automobiles électriques en France, 2009 - 2021 - Source : « Évolution du nombre de voitures électriques vendues en France » (fiches-auto.fr).

Page 22

Inégalités d'émissions liées au transport : moyenne par décile de niveau de vie, segmentée selon les types de mobilité - Source : « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Pottier, Combet et al., Revue de l'OFCE, 2020.

Variabilité d'émissions du transport : premier quartile, médiane et troisième quartile - Source : « Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Pottier, Combet et al., Revue de l'OFCE, 2020.

Page 25

Évolution des parts modales dans le transport intérieur des marchandises, 1980-2019 (% des t.km) - Source : « Mémento de statistiques des transports et chiffres clés du transport », ministère de la Transition écologique, Édition 2021.

Page 26

Évolution du transport ferroviaire de voyageurs, 2004-2019, en milliards de voyageurs-kilomètres - Source : « Chiffres clés du transport », ministère de la Transition écologique, Édition 2021.

Page 28

Réseau de voies navigables en France - Source : VNF

Page 30

Localisation des aires logistiques - Source : « Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France », ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, mars 2017.

QUELS SYSTÈMES DE TRANSPORTS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ?

Les perspectives d'évolution des systèmes de mobilité portent aujourd'hui de multiples espoirs de progrès, fondés sur les mutations technologiques, la volonté de relever le défi de la transition énergétique, et la conviction que la mobilité est un droit. La mobilité, c'est la vie !

Entre prospective et réponse aux besoins du quotidien, la politique des transports vit aujourd'hui des mutations très rapides et plus profondes qu'il n'y paraît. TDIE propose un engagement collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain.

Qualité de service, intermodalité, équité territoriale, efficacité énergétique, sûreté, les attentes des usagers à l'égard des acteurs publics et privés qui concourent à la mise en œuvre des systèmes de transport sont de plus en plus exigeantes.

Trois défis bouleversent en profondeur l'économie des transports

Le premier est porté par la révolution numérique, qui remet en cause notre façon de penser, organiser et produire la mobilité. Le rythme des mutations est très rapide. Il donne aux nouveaux acteurs de la mobilité une place de plus en plus importante dans l'économie du transport. Le deuxième est colossal : comment le secteur des transports parviendra-t-il à atteindre les objectifs de l'accord de Paris ? Ses émissions de gaz à effet de serre continuent à croître. La mobilisation collective nécessite un engagement politique de premier ordre afin d'encourager une évolution des comportements, favoriser la R&D,

développer les innovations industrielles, et mobiliser les financements nécessaires à l'entretien, à l'adaptation et à la modernisation de nos réseaux.

Enfin, de nombreuses responsabilités de l'État en matière de transport ont été décentralisées. C'est une bonne chose : les politiques de transport public sont portées par des autorités locales plus proches des besoins de nos concitoyens et des dynamiques économiques de nos territoires. Mais l'État conserve une mission et une responsabilité fondamentales : porter une vision pour l'avenir, définir des orientations et proposer un cadre pour fédérer les stratégies des acteurs publics et privés qui concourent au bon fonctionnement des systèmes de transport.

Un effort collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain

Relayer les questions de prospective, éclairer les débats préparatoires aux orientations politiques, au niveau national comme au niveau européen, rendre compte des préoccupations des professionnels et des autorités organisatrices, ce sont les objectifs du think tank TDIE depuis 20 ans.

TDIE – Transport développement intermodalité environnement –

est une association pluraliste coprésidée par **Philippe Duron**, ancien député du Calvados, et **Louis Nègre**, ancien sénateur des Alpes-Maritimes. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique. TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports et des usagers.

Contact :
01 44 13 31 80
secretariat@tdie.eu
www.tdie.eu
Twitter : @tdiethinktank



**QUESTIONNAIRE
AUX CANDIDATS
À L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE**
10 ET 24 AVRIL 2022

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Février 2022

POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS POUR LA FRANCE

**QUESTIONNAIRE ÉTABLI
PAR LE CONSEIL SCIENTIFIQUE DE TDIE**

Rapporteurs : Dominique Auverlot et Pierre Van Cornewal

Dominique Auverlot
Antoine Beyer
Corinne Blanquart
Nicola Bour
Deniz Boy
André Broto
Yves Crozet
Caroline Daude
Jean Debrie
Jean-Philippe Dupeyron
Elisabeth Dupont-Kerlan
Patrick Faucheur
Antoine Frémont
Guy Joignaux
Nicolas Leleu
Constance Maréchal-Dereu
Pierre Messulam
Sophie Mougard

Olivier Paul-Dubois-Taine
Jean-Baptiste de Prémare
Nils Raynaud
Michel Savy
Noël de Saint-Pulgent
Laurent Terral
Pierre Van Cornewal
Patrick Vandevoorde

**Avec la contribution
des collaborateurs de TDIE**

Jean Dubois
Juliette Le Seac'h
Diego Levy



À l'attention des mesdames et messieurs les candidats à l'élection présidentielle 2022,

TDIE souhaite contribuer à l'identification des enjeux d'une politique nationale des transports, mobilité et logistique, pour que celle-ci ait la place qu'elle mérite dans le projet de mandat 2022-2027, en suscitant l'expression argumentée des propositions et des orientations portées par les candidats.

Comme en 2002, 2007, 2012, et 2017, TDIE porte à l'attention des candidats à l'élection présidentielle une analyse et des questionnements qui sont présentés dans le document « Pour une politique des transports, Analyses, propositions et questions aux candidats à l'élection présidentielle 2022 ».

Afin de faciliter l'expression de la vision et des orientations des candidats, le conseil scientifique de TDIE a précisé les questions sur lesquelles le ou la futur président(e) de la République devra donner des orientations dans le questionnaire ci-après.

TDIE souhaite partager vos propositions avec le plus grand nombre à une date qui permette leur consultation et leur analyse dans les meilleures conditions. Nous publierons les réponses dans la semaine du 21 mars, c'est pourquoi nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous adresser votre réponse au plus tard le 15 mars par mail (à l'adresse secretariat@tdie.eu). Ce document vous est transmis par ailleurs en format électronique afin que vous puissiez facilement y intégrer vos réponses, et nous permettre de publier l'ensemble des réponses sous la même charte.

NB : sur de nombreux enjeux, la rédaction propose plusieurs entrées et sous-questions destinées à faciliter l'identification de l'éventail des alternatives et des leviers d'orientation. Vous pouvez répondre dans des paragraphes cohérents associés à chaque bloc de questionnement.

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

Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE





Parkings
KRUTENAU
Centre Paul Strauss
P PETITE FRANCE
HÔPITAL CIVIL



HORS CASES



ZONE
30

SOMMAIRE

1

LUTTE CONTRE
LE CHANGEMENT CLIMATIQUE,
DÉCARBONATION
DES TRANSPORTS,
STRATÉGIE ET FINANCEMENT

PAGE 43

2

DÉPLACEMENTS
DU QUOTIDIEN,
TRANSPORT
DE VOYAGEURS

PAGE 49

3

FRET
ET LOGISTIQUE

PAGE 53

4

PRÉCISER
LA GOUVERNANCE
DU SYSTÈME
DE TRANSPORT,
MOBILITÉ
ET LOGISTIQUE

PAGE 57

4 ENJEUX POUR UNE POLITIQUE

1 LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, STRATÉGIE ET FINANCEMENT

1.1.	Orientations générales	43
1.2.	Investissement, financement, tarification	43
1.2.1.	Quelle ambition budgétaire et financière pour la programmation 2022-2027 et la préparation des orientations à long terme ?	44
1.2.2.	Financement : quels arbitrages ?	44
1.2.2.1.	Le contribuable et l'utilisateur : externalités et tarification	44
1.2.2.2.	Financement privé	45
1.2.2.3.	Concessions autoroutières	45
1.2.3.	Financement des AOM : versement mobilité, conséquences de la pandémie	45
1.3.	Négociation des politiques européennes de transport et lutte contre le changement climatique	46
1.4.	Industrie, recherche, formation et métiers	47
1.4.1.	Industrie	47
1.4.2.	Recherche	47
1.4.3.	Formations et métiers du transport	47

2 DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

2.1.	Route : quels nouveaux usages, pour quelle décarbonation ?	49
2.1.1.	Desserte interurbaine par autocars, gares routières	49
2.1.2.	Véhicule autonome : quel soutien à la poursuite des expérimentations et innovations en cours ?	50
2.2.	Ferroviaire : moderniser le réseau, assurer l'équité territoriale	51
2.3.	Aérien	51

NATIONALE DES TRANSPORTS

3

FRET ET LOGISTIQUE

- 3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique 53
- 3.2. Quelle politique portuaire ? 53
- 3.3. Quels efforts pour réaliser le report modal vers le ferroviaire ? 54
- 3.4. Transport routier de marchandises, quelle transition énergétique ? 54
- 3.5. Logistique urbaine 54
- 3.6. Quelle politique intermodale pour le développement du fret fluvial ? 55

4

PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

- 4.1. Coordination État-régions 57
- 4.2. Transférer voirie et stationnement aux AOM intercommunales ? 57
- 4.3. Régulation des marchés de transport 58



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 ?**

Le CGEDD vient de publier un travail de réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2040-2060 qui insiste, pour arriver à la neutralité carbone dans les transports, sur la nécessité non seulement de déployer des motorisations neutres en carbone quand elles existent (véhicules électrique en particulier) et de les développer ou de les expérimenter quand elles n'existent pas (aérien et maritime en particulier), mais aussi de mettre en place des actions de sobriété et d'en débattre largement au préalable.

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

1.2. Investissement, financement, tarification

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

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

- Quelle est votre ambition en matière d'investissement dans les réseaux d'infrastructures et comment comptez-vous la mettre en œuvre à travers la loi de programmation pluriannuelle du prochain mandat, avec quels arbitrages ?
- Quelle enveloppe budgétaire de l'État vous paraît-il nécessaire d'engager sur cinq ans pour contribuer à l'entretien, la modernisation, l'adaptation à la transition énergétique et au développement des réseaux ? Le cas échéant, selon quelle répartition modale (route, ferroviaire, fluvial, portuaire, aérien) ?
- Quels sont les projets en cours de préparation qui vous paraissent prioritaires et que vous souhaitez confirmer ? Pourquoi ?
- Quelles solutions financières proposez-vous pour réaliser les grands projets : GPSO (Grand projet sud-ouest), route du littoral de la Réunion, contournements routiers, RER métropolitains, aménagement des accès du Lyon-Turin, etc. ?
- Les discussions préparatoires à la prochaine génération du volet mobilité des contrats de plan État-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 ?

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 ?**

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 ?

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).



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) ?

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 ?



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 ?**

1.4. Industrie, recherche, formation et métiers du transport

1.4.1. Industrie

Le secteur des transports (infrastructures, véhicules et matériels, services) se caractérise en France et en Europe par un ensemble d'activités industrielles d'excellence de niveau mondial qui concernent tous les modes de transport, jusque dans le nouveau secteur de la gestion et exploitation des données numériques. Cela représente un nombre très important d'emplois, qui sont d'ores et déjà directement concernés par la stratégie de décarbonation de notre économie, et qui vivent les conséquences d'une concurrence internationale intense imposée par la stratégie offensive de la Chine notamment dans le secteur industriel des transports

- **À quelle échelle, nationale et/ou européenne, territoriale, envisagez-vous de définir votre stratégie industrielle ? Quelle place accordez-vous à l'industrie des transports dans votre stratégie de développement économique et dans votre stratégie de décarbonation des transports ? Quel rôle souhaitez-vous accorder à la politique de filières, avec quelles impulsions, quels objectifs et quels moyens ?**

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) ?**

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 transport (travaux publics, industrie, services) dans la transition de ses métiers et formations vers de nouveaux emplois, et avec quels acteurs pensez-vous qu'une stratégie d'accompagnement de ces mutations doit être mise en œuvre ?**



Introduisez votre Tickarte
Face blanche vers le haut

Introduisez votre Passifid 0

2

DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, TRANSPORT DE VOYAGEURS

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

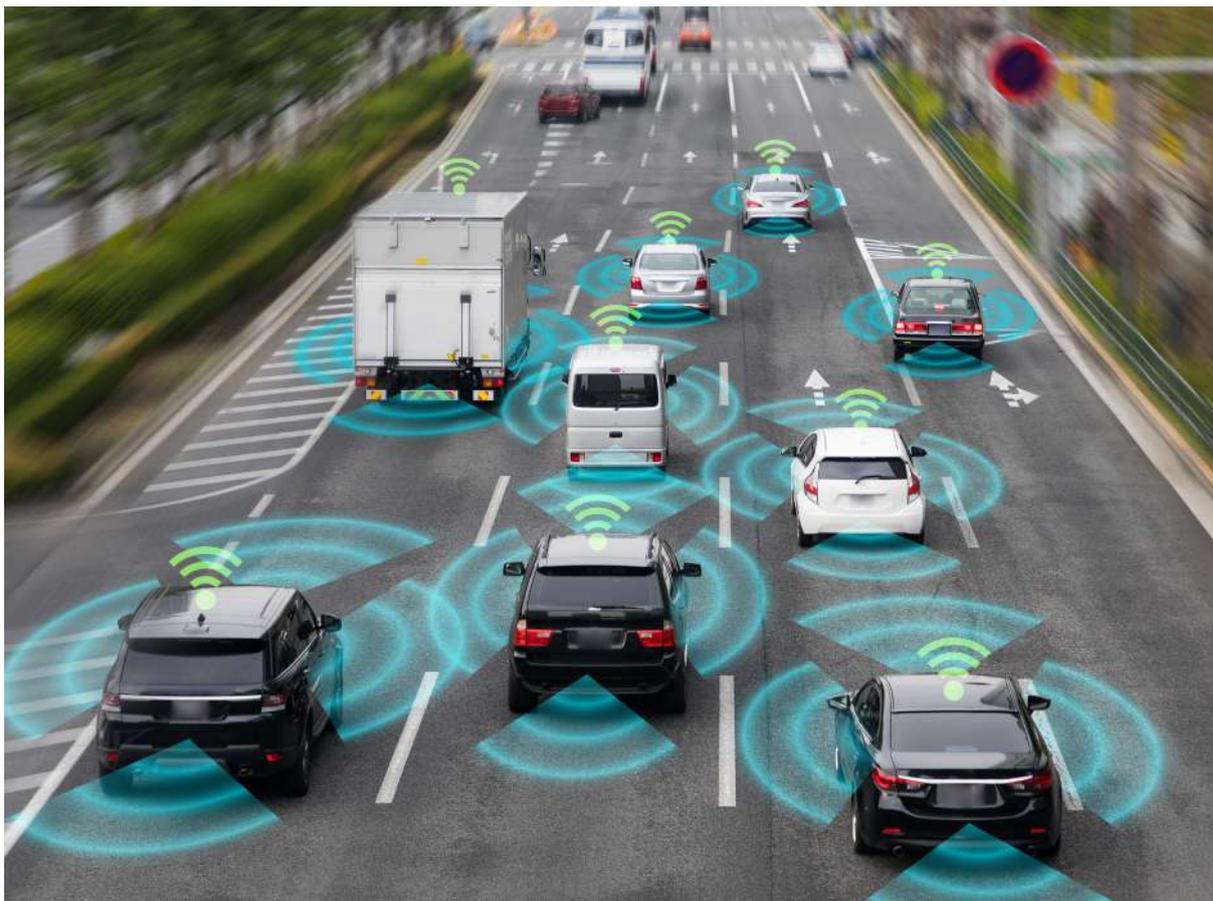
La route est une infrastructure fondamentale de notre système de transport, pour les déplacements des personnes comme pour le transport de marchandises, avec un réseau de plus de 1,1 M de km dont la gestion est assurée par les collectivités du bloc communal, les départements, les sociétés d'autoroute 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.) ?**

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 ?**



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 ?

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 ?**

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 ? A 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 ?**

2.3. Aérien

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

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





3

FRET ET LOGISTIQUE

3.1. Pour une politique interministérielle de la logistique

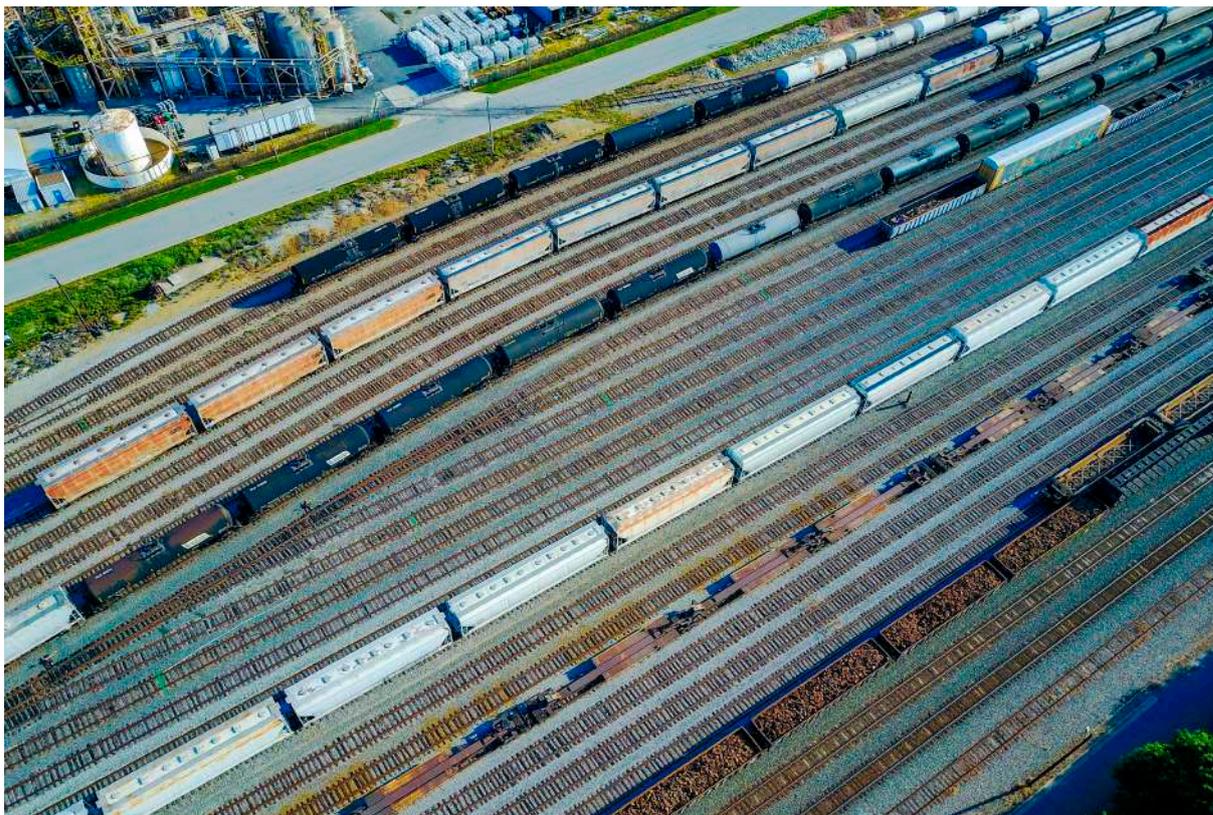
Le fret et la logistique représentent un ensemble d'activités étroitement liées au fonctionnement et à la performance des différents secteurs industriels de notre économie. Une politique publique portée par l'État est nécessaire, pour fédérer les acteurs privés et publics concernés par l'ensemble de 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 ?**

3.2. Quelle politique portuaire ?

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

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



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 ?**

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 ?**

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 ?**

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'arrière-pensée des ports maritimes français. En zone urbaine, comme en zone interurbaine, la maîtrise du foncier bord à voie d'eau est stratégique pour la création de ports, comme de zones industrielles au plus proche des zones de production et de consommation ; cette maîtrise est aujourd'hui contrainte par la complexité du jeu des acteurs qui ont la responsabilité de la mise en œuvre du code de l'urbanisme via les SRADDET et PLU principalement.

- Face aux réserves de capacité très importantes de l'infrastructure actuelle et projetée à l'horizon 2028, êtes-vous prêt à porter l'objectif de triplement du fret fluvial à l'horizon 2030 en favorisant les conditions d'une offre logistique intégrée entre les gestionnaires d'infrastructures, Voies navigables de France, SNCF Réseau et les ports intérieurs ? Etes-vous prêt à favoriser des stratégies foncières qui facilitent le bord à voie d'eau afin de contribuer à l'élargissement et l'attractivité de l'offre fluviale pour les chargeurs et industriels, et si oui comment (évolution du code de l'urbanisme ou mobilisation de stratégies collectives sous l'impulsion de l'État, autre) ?
- La flotte fluviale française doit organiser la transition énergétique de ses motorisations, dans la perspective notamment de sa conformité aux ZFE. Envisagez-vous d'y accorder un soutien ?





4

PRÉCISER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

4.1. Coordination État-régions

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

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

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

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 ?**



4.3. Régulation des marchés de transport

L'Autorité de la régulation des transports (ART) a été créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire, sous le nom de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), transformée en 2015 à l'occasion de la création des services librement organisés de transport routier en ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Elle est devenue l'ART en 2019 en intégrant la régulation des services aéroportuaires. Elle est désormais une autorité incontournable du bon fonctionnement des différentes règles qui régissent les marchés du transport (pour les voyageurs comme pour le fret), statue sur les recours qui lui sont adressés par les opérateurs et AOM, produit de la jurisprudence, et développe une mission d'observatoire des différents marchés dont elle a la charge de la régulation. A ce titre, elle joue un rôle significatif dans la régulation de la mise en œuvre du partage des données, et accompagne la dynamique de digitalisation des services de transport. Si vous êtes élu président de la République, l'une de vos premières décisions pour le secteur des transports sera de nommer la personne qui présidera l'ART à partir de septembre 2022, pour un mandat unique de six ans.

➤ **Vous paraît-il nécessaire de préciser, voire de renforcer par voie législative, les objectifs et les moyens de l'ART, si oui dans quelle(s) perspective(s) ?**

Sigles

AFIT-France : Agence de financement des infrastructures de transport de France

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité

CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable

ERTMS : European Rail Traffic Management System - système européen de gestion du trafic ferroviaire

ETS : Emission trading system - système communautaire d'échange de quotas d'émission

GES : Gaz à effet de serre

GPM : Grand port maritime

PLU : Plan local d'urbanisme

PPP : Partenariats public-privé

SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

TET : Trains d'équilibre du territoire

TICPE : Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques

VUL : Véhicules utilitaires légers (camionnettes)

ZFE : Zone à faibles émissions



9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 31 80
www.tdie.eu