

INTRODUCTION AU DOSSIER DES ÉLECTIONS PRÉSIDENTIELLES

Pour la cinquième fois depuis 2002, TDIE a mené sa démarche d'interpellation des candidats à l'élection présidentielle afin de contribuer à l'identification et la reconnaissance des questions et enjeux d'orientation de la politique des transports. À l'aide d'un dossier documentaire réalisé par le Conseil scientifique du *think tank*, les candidats étaient appelés à présenter leur analyse et leurs propositions en répondant par écrit à un questionnaire. Cette démarche était accompagnée de l'organisation d'un grand débat qui s'est tenu le 17 mars 2022 en partenariat avec Mobilettre. *TI&M* a publié dans son n° 531 (janvier-février 2022) quelques-unes des notes rédigées par le Conseil scientifique de TDIE pour préparer cette démarche. Le dossier qui suit présente une lecture croisée des réponses que les candidats nous ont adressées. Les priorités précisées par les candidats portent-elles des différences significatives ? Comment articulent-ils les objectifs de décarbonation, le financement et le développement de stratégies partagées sur les différents segments du transport ? Comment intègrent-ils les deux approches voyageur et fret à une vision globale ?

COMMENT DÉCARBONER LES TRANSPORTS ?

Les candidats et leurs équipes ne remettent pas en cause les conclusions du GIEC et la nécessité de lutter contre le changement climatique. L'importance de la contribution du secteur des transports aux émissions de gaz à effet de serre est reconnue par tous les candidats. Cependant, s'ils semblent se rejoindre sur la nécessité d'assurer la trajectoire de réduction des émissions vers une neutralité carbone en 2050, les solutions proposées et les modalités de répartition de l'effort varient significativement.

Dans l'ensemble, les candidats ont bien identifié trois grands segments de mobilité, qui sont l'objet de problématiques, d'offres et de besoins différents (urbain, périurbain, interurbain). Dans ce cadre, quatre leviers suscitent des propositions convergentes, avec quelques nuances :

- ▶ **Assurer le développement du véhicule électrique :** les candidats reconnaissent la place incontournable de la voiture dans les déplacements, et par conséquent la nécessité d'en assurer la décarbonation. Ils se projettent dans un soutien à l'industrie automobile pour sa conversion à l'électricité, au développement du réseau des bornes de recharge, et à l'achat des véhicules par les particuliers.
- ▶ **Assurer le développement d'offres alternatives au transport routier,** en invoquant le transfert modal, qu'il soit classiquement orienté vers la massification des transports collectifs (en zone urbaine ou pour les déplacements interurbains) ou les mobilités actives, avec un soutien au développement de l'usage du vélo. Pour ce faire, les candidats proposent d'augmenter les efforts d'investissement dans les réseaux ferrés interurbains et les réseaux de transport collectif urbains.
- ▶ **Pour le fret et la logistique,** ils souscrivent, de façon générale, à une meilleure utilisation et un renforcement

de l'entretien des infrastructures ferroviaires et fluviales avec notamment un appui à la perspective du développement du fret massifié. Le développement des offres de services et de l'industrie de la construction (wagons, bateaux) en France doit accompagner l'effort de verdissement engagé par le transport routier de marchandises.

- ▶ **Aménagement du territoire et décentralisation :** les candidats ont bien identifié la nécessité de travailler en concertation avec les collectivités territoriales, et renvoient facilement à la question de l'aménagement du territoire pour invoquer des politiques incitatives, sans cependant se prononcer sur leur contenu et encore moins les échéances de leurs effets.

POUVOIR D'ACHAT, ÉQUITÉ SOCIALE : QUELLE RÉPARTITION DE L'EFFORT ENTRE LA COLLECTIVITÉ ET LES ACTEURS ÉCONOMIQUES ?

La mobilité est présentée par l'ensemble des candidats comme un droit, de manière plus ou moins explicite, qui se traduit par un refus général de politiques de limitation ou rationnement de la mobilité, refus souligné lorsque ces politiques de régulation sont susceptibles d'être aveugles aux inégalités sociales.

Le pouvoir d'achat s'impose comme l'un des thèmes majeurs de la campagne : l'ensemble des candidats a préféré présenter des mesures d'incitation (amélioration de l'offre, aides et subventions diverses à la consommation) pour favoriser l'usage de mobilités plus propres, plutôt que l'annonce de la mise en œuvre d'un signal-prix susceptible de renchérir le coût du transport pour le consommateur. Ainsi, le principe pollueur-payeur ne fait pas l'unanimité s'il n'est pas assorti de dispositifs de compensation selon les capacités à payer ; les ZFE (zone à faible émission) et le péage urbain suscitent des réactions très prudentes. ■