

**PROPOSITIONS DES CANDIDATS À LA PRÉSIDENTIELLE – RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA FNAUT**

Candidats	<p align="center"><b>1) FERROVIAIRE</b></p> <p align="center">Augmentation du budget pour moderniser le réseau à 6 milliards/an</p>	<p align="center"><b>2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES</b></p> <p align="center">Transposition de la directive Eurovignette et endossement des propositions du « Green Deal » européen sur l’internalisation des coûts externes</p>
<p><b>Marine Le Pen</b></p>	<p align="center"><i>Sa réponse ne nous est pas parvenue</i></p>	
<p><b>Éric Zemmour</b> (retour écrit non parvenu)</p>	<p>« Compte tenu de la situation financière de la France, <b>nous ne pouvons pas nous engager sur le même budget par habitant que la Suisse</b>, qu'il faut pondérer par le pouvoir d'achat et par le fait que le relief y implique des coûts beaucoup plus importants.  <b>Nous souhaitons consacrer nos efforts sur les villes moyennes et périurbaines et proposons d'ajouter aux dépenses déjà prévues le budget d'un milliard d'euros sur tout le quinquennat.</b>                      Le maillage territorial est la clé d'une mobilité efficace au service des Français. »</p>	<p>« La tarification des différents mode de transport est en effet très spécifique et dépend de nombreux facteurs, comme le prix des matières premières, de l'infrastructure ou de la fiscalité. Il n'est pas envisageable d'alourdir la fiscalité sur les conducteurs (environ 80 milliards d'euros par an, alors que l'infrastructure routière ne coûte que 12 milliards). Au contraire, je pense que <b>le rôle de l'État est ici de continuer à soutenir les transports publics, tant financièrement (cf. première réponse) que sur la sécurité. Je veux aller plus loin que la proposition 12 de l'UTP car plus de 80% des usagers considèrent la délinquance et les incivilités très et extrêmement importantes. En expulsant les délinquants étrangers, en étendant les peines planchers et en créant une défense excusable, les transports en commun et les gares seront plus sûrs.</b></p> <p>Concernant l'eurovignette, c'est une idée intéressante car compatible avec les systèmes existants dans d'autres pays européens. Elle <b>ne peut être introduite en France que si l'on réduit d'autant la fiscalité sur les transporteurs français</b> (taxe à l'essieu, frais d'immatriculation etc.). Cela nécessite bien entendu <b>une phase de concertation, et surtout d'accord de toutes les parties prenantes.</b> Concernant le green deal européen, il faut continuer les efforts sur l'attractivité du ferroviaire, mais également ne pas ignorer que le moyen-courrier aérien électrique se développera dans les prochaines années. »</p>

Candidats	<p style="text-align: center;"><b>1) FERROVIAIRE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Augmentation du budget pour moderniser le réseau à 6 milliards/an</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Transposition de la directive Eurovignette et endossement des propositions du « Green Deal » européen sur l’internalisation des coûts externes</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Valérie Péresse</b></p>	<p>« Nous sommes <b>très en retard</b> ! Alors que tout porte à augmenter la part du ferroviaire, qu’il s’agisse des aspirations des Français ou des exigences liées à la crise climatique, notre réseau vieillit et si peu a été fait ! A juste titre, le nouveau contrat de performance entre l’Etat et SNCF Réseau a fait l’objet de multiples critiques sur son manque d’ambition. Le Président de l’Autorité de Régulation des Transports a dénoncé un contrat de performance budgétaire et de contre-performance industrielle. Le Président de SNCF Réseau Luc Lallemand a lui-même reconnu que le <b>montant prévu de 2,8 milliards d’euros par an était insuffisant</b> pour assurer le maintien du seul réseau structurant, rejoignant en cela les préconisations de l’audit Rivier de l’École polytechnique de Lausanne. 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. Présidente de la République, <b>je compte mettre la priorité sur cette régénération du réseau et remonterai ce montant a minima à 3,5 milliards d’euros par an</b>, comme le préconisent notamment la Cour des comptes et les experts du ferroviaire. L’enjeu, c’est d’inverser le vieillissement du réseau et la dégradation de la régularité et des temps de parcours. Au-delà de cet effort supplémentaire, <b>je compte investir dans la modernisation du réseau, avec notamment la commande centralisée des aiguillages et une signalisation plus performante pour améliorer la fiabilité de nos transports ferrés</b>. Ces investissements de plusieurs milliards d’euros sont indispensables pour avoir un réseau performant et permettre une vraie politique de report modal efficace sur la prochaine décennie. »</p>	<p>« <b>Je suis tout à fait en ligne avec le Pacte vert lancé par l’Union Européenne</b>. Celui-ci prévoit de <b>mettre en place une tarification du carbone, et j’y suis favorable</b>. En ce qui concerne le <b>transport routier, le Pacte vert européen prévoit surtout d’aider les opérateurs à changer leurs véhicules pour des véhicules moins polluants. C’est tout à fait la stratégie dans laquelle je veux m’engager</b>, avec une écologie des solutions. Nous devons accompagner ce secteur dans sa transition énergétique avec le développement d’infrastructures qui dépendent en grande partie des pouvoirs publics (stations GNV, bornes électriques...). <b>Mais je ne souhaite pas opposer les modes de transports</b>. Le transport par la route est essentiel pour bon nombre de nos concitoyens de même que pour le transport de marchandises. <b>La priorité doit être de favoriser les transports en commun, notamment ferroviaires, mais avec des financements complémentaires</b> ; comme je l’ai démontré en Ile-de-France avec la révolution des transports engagée début 2016. Grâce à des investissements massifs, les transports en commun ont pris des parts de marché importantes sur la route pendant mon mandat : nous sommes passés de 8 millions de voyageurs par jour à 9,5 millions de voyageurs par jour dans les transports en commun, quand la voiture perdait 1 million de voyageurs par jour. <b>Il est donc tout à fait possible d’améliorer les transports en commun sans surtaxer la route. Pour financer les transports collectifs, je compte mobiliser les recettes de péage des sociétés d’autoroutes, qui permettront d’alimenter l’AFIT après la fin des actuels contrats de concessions qui est maintenant proche.</b> »</p>

Candidats	<p style="text-align: center;"><b>1) FERROVIAIRE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Augmentation du budget pour moderniser le réseau à 6 milliards/an</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Transposition de la directive Eurovignette et endossement des propositions du « Green Deal » européen sur l’internalisation des coûts externes</b></p>
<p><b>Emmanuel Macron</b></p>	<p>Nous considérons en effet que le rail, pourtant né il y a 200 ans, a un rôle majeur à jouer pour faciliter la mobilité des Français et atteindre nos objectifs climatiques. C’est une solution de mobilité accessible, durable, efficace et qui également participe à l’aménagement du territoire. C’est pour cela que Le Gouvernement a mené pendant ce quinquennat une réforme majeure du secteur au travers du Nouveau Pacte ferroviaire de 2018, et qui a notamment acté que le vieillissement inéluctable du réseau devait être inversé : ainsi <b>les investissements dans la régénération du Réseau sont passés de 1 Md€ par an à 2,8 Md€. Par ailleurs, comme vous le rappelez, le plan de relance consacre une grande partie de l’enveloppe de 4,7 Md€ dévolue au secteur ferroviaire à la régénération du réseau pour compenser la baisse des ressources issues des péages qui ont fortement diminué du fait de l’abattement des plans de transports durant la crise sanitaire.</b></p> <p>Nous entendons poursuivre ces efforts autour des axes suivants qui ont déjà structuré l’action du Gouvernement lors de ce quinquennat :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Accélération de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire</b>, afin de disposer d’un réseau complètement modernisé et en capacité d’afficher d’une des meilleures performances en Europe d’ici 2040, permettant à la fois d’augmenter significativement la fiabilité du réseau, son interopérabilité, la fréquence, et appuyer la réalisation les projets de développements ci-dessous. Au-delà de l’investissement national, nous solliciterons des financements européens, notamment pour le développement de l’ERTMS, ou des Commandes centralisées du réseau (des aiguillages).</li> <li><b>2. Développement de RER métropolitains</b> pour désengorger les grandes villes asphyxiées par la congestion routière, et pour proposer une offre fréquente accessible et efficace aux habitants en périurbains des grandes villes,</li> </ol>	<p>La nouvelle <b>directive Eurovignette a été adoptée par le parlement européen le 17 février dernier</b>. Ce texte prévoit notamment de remplacer les redevances horaires par des redevances kilométriques dans tous les États membres, ce principe de tarification étant plus conforme au principe prise en compte des externalités. La France, comme tous les États Membres, dispose de deux ans pour transposer les nouvelles règles. La mise en place de cette redevance par les Régions est rendue possible par la Loi D3S.</p> <p>S’agissant du <b>support à l’offre ferroviaire</b>, le secteur a bénéficié d’un soutien massif de l’Etat durant ce quinquennat, tant en termes de reprise de dette du groupe SNCF à hauteur de 35 Md€, que lors de la crise sanitaire via le plan de relance de 4,7 Md€ mentionné à la question précédente. Ce soutien rend possible de régénérer le réseau ferroviaire, allégeant ainsi le coût de l’infrastructure ferroviaire sur le voyageur.</p> <p><b>Nous portons par ailleurs les objectifs du pacte Vert européen, largement initié par la France.</b> Les investissements nécessaires feront l’objet de plans de financement européens en cours de négociation.</p> <p>Au cours du prochain quinquennat, nous <b>développerons des lignes intercity de jour ou de nuit sous forme de trains d’équilibre du territoire (TET)</b>. S’agissant du <b>fret</b>, nous poursuivrons les efforts mis en place dans le cadre du plan de relance (aides à la pince, réduction des péages).</p>

Candidats	<p style="text-align: center;"><b>1) FERROVIAIRE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Augmentation du budget pour moderniser le réseau à 6 milliards/an</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Transposition de la directive Eurovignette et endossement des propositions du « Green Deal » européen sur l’internalisation des coûts externes</b></p>
	<p><b>3. Poursuite du financement de l’ouverture de lignes « intercités » transversales de jour de lignes de nuits nationales</b> concédées sous forme de trains d’équilibres du territoire à un opérateur privé ou public.</p> <p><b>4. Sur la longue distance pour accélérer le report modal avion / train : participation au financement de plusieurs lignes de nuit à l’international sous concession pour relier davantage de capitales européennes (Berlin, Rome, Athènes, etc.) et support au développement des TGV province-province par une offre adaptée</b></p> <p><b>5. Soutien à l’innovation notamment afin de contribuer à la décarbonation du parc passager d’ici 2040 à l’aide des tractions hydrogène et batterie</b></p> <p><b>6. Accélération du plan de trains légers</b> pour les lignes de desserte fine du territoire, financement de l’investissement annoncé en décembre 2021 par J. Castex et étude de développement du train autonome sur ces lignes</p>	
<p><b>Yannick Jadot</b></p>	<p>« Les réseaux d’infrastructures souffrent d’un sous-investissement structurel. Comme vous l’évoquez, la cour des comptes évalue à 6 Mds par an le besoin pour le maintien d’un bon niveau de service de l’infrastructure ferroviaire. Le constat est identique pour l’entretien du réseau routier : notamment un tiers des ponts du réseau routier national doivent être réparés, dont 7 % présentent « un risque d’effondrement ». 17 % des chaussées nécessitent des réparations structurelles et une partie des ouvrages d’art sont en mauvais état et potentiellement dangereux.</p> <p>J’engagerai <b>7 milliards par an</b> en lieu et place des 2,8 Milliards mis actuellement dans la régénération et modernisation du réseau, pour maintenir et relancer des trains du quotidien et des petites lignes. A ce <b>montant s’ajoutera une révision des CPER pour réorienter les financements d’investissements routier vers le ferroviaire. Les contrats seront signés d’ici décembre 2022.</b> »</p>	<p>« Je vous rejoins dans votre analyse : <b>l’équité entre les modes n’existe pas.</b> C’est à l’État de rétablir un équilibre. Si les transports publics sont subventionnés, on oublie trop rapidement que les autres modes le sont également, par des voies directes et indirectes, et de manière très importante. C’est une aberration. Notre dépendance à la voiture est très forte. Mon projet vise à <b>diminuer ce phénomène de dépendance et à rééquilibrer le soutien public, surtout en faveur du train et des mobilités actives.</b> Nous <b>transposerons naturellement la nouvelle directive Eurovignette 7 dans le droit.</b> Le projet européen ce n’est pas à la carte, et cette directive a une portée environnementale importante. D’ailleurs, d’autres réglementations européennes devront s’appliquer. Je note qu’Emmanuel Macron a suspendu en avril dernier le nouveau contrôle technique des deux-roues qui doit permettre de vérifier les freins, les pneumatiques, l’éclairage ou le bruit. Un "en même temps" affligeant au profit du lobby des motards qui ne veulent pas se plier au respect de la réglementation.</p>

<p><b>Candidats</b></p>	<p align="center"><b>1) FERROVIAIRE</b></p> <p align="center"><b>Augmentation du budget pour moderniser le réseau à 6 milliards/an</b></p>	<p align="center"><b>2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES</b></p> <p align="center"><b>Transposition de la directive Eurovignette et endossement des propositions du « Green Deal » européen sur l’internalisation des coûts externes</b></p>
		<p>Quant aux <b>propositions du “Green Deal” relatives à l’internalisation des coûts et au report modal, elles sont essentielles.</b> En revanche, comme toujours, le fonctionnement de ces mesures dépend de leur exécution dans le cadre d’une réelle justice sociale : <b>nous garantirons un soutien, à minima compensatoire, aux ménages en situation de difficulté.</b></p> <p>Le soutien au report modal signifiera par exemple, en plus de la fin des trajets aériens quand il existe une alternative ferroviaire de moins de 4h, <b>la fin de la fiscalité avantageuse sur le kérosène, la mise en place d’un prix plancher et d’une tarification carbone pour l’aérien.</b> Il n’est pas normal qu’un vol Paris-Naples coûte 10 euros quand en train, le prix est au minimum de 60 euros. »</p>
<p><b>Anne Hidalgo</b></p>	<p>« Nous portons le même constat : le ferroviaire est la première réponse à la crise climatique concernant les mobilités, et notamment pour décarboner le transport de marchandises. C’est pourquoi un objectif clair est affiché : <b>doubler la part du fret ferroviaire d’ici 2030.</b> Cependant, malgré la reprise de la dette de SNCF Réseau (35Mds€) à la suite de sa transformation en société anonyme en 2018 et les fonds de relance vers le fret et les trains de nuit du fait de la crise sanitaire, il manque 1 milliard d’euros par an au gestionnaire d’infrastructures pour envisager un maillage équilibré du territoire et offrir une alternative de mobilité à nombre de nos concitoyens.</p> <p>De plus, notre réseau est vieillissant. <b>La France prévoit de consacrer 10Mds€ sur plusieurs années à sa rénovation et à sa régénération quand l’Allemagne y investit 13Mds... cette année ! il est donc prévu d’accélérer ce mouvement</b> pour augmenter la sécurité et les fréquences sur les sillons, avec une vraie stratégie qui n’est aujourd’hui pas proposée dans le contrat de performance de SNCF Réseau, qui fait d’ailleurs l’unanimité contre lui.</p> <p>Pour autant la responsabilité oblige à dire qu’au sortir du « quoi qu’il en coûte », <b>tout ne pourra pas être réalisé. 15Mds€ supplémentaires</b></p>	<p>« <b>Oui, la directive Eurovignette récemment révisée par les institutions européennes sera transposée,</b> et nous sommes en pleine adéquation avec la trajectoire carbone « Fit For 55 » européenne et <b>réduire de 55% nos émissions continentales en 2030.</b> Nous devons absolument atteindre la neutralité carbone en 2050. C’est le sens de la proposition 61 du programme : « faire de l’UE un moteur puissant de la transition écologique [...]. Nous soutiendrons la stratégie européenne, en proposant à nos partenaires une mise en œuvre rapide et ambitieuse du mécanisme d’ajustement carbone aux frontières, qui permettra une décarbonation plus rapide de notre industrie sans risquer d’augmenter les délocalisations ». L’enjeu du report modal est absolument crucial et l’État aura un rôle moteur à jouer. <b>Nous avons fixé l’objectif de doublement de la part du fret ferroviaire et fait nôtres les propositions de l’alliance 4F.</b> Le transport des marchandises est trop souvent oublié, il est même trop souvent un impensé de nos politiques publiques au motif que « les colis ne votent pas ». Un investissement bien plus important que celui prévu dans le plan de relance doit être engagé pour créer de nouvelles lignes ferroviaires dans les « nœuds » saturés, et notamment celui de Lyon et</p>



Candidats	<p style="text-align: center;"><b>1) FERROVIAIRE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Augmentation du budget pour moderniser le réseau à 6 milliards/an</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Transposition de la directive Eurovignette et endossement des propositions du « Green Deal » européen sur l’internalisation des coûts externes</b></p>
	<p><b>par an d’investissement seront réalisés sur le quinquennat pour la transition écologique. Les 6Mds€/an sur la simple modernisation du réseau que vous proposez sont hors de portée des capacités budgétaires que nous avons estimées avec nos équipes.</b> Aussi on ne peut s’engager « que » sur <b>3,8Mds€/an</b> pour la régénération et la modernisation du réseau (notamment avec la généralisation de l’ERTMS), en lien avec les Régions qui ont désormais la possibilité de « reprendre les petites lignes ». Dans tous les cas il conviendra de retravailler le contrat de performance de SNCF Réseau à l’aune de ces engagements et des travaux que le Conseil d’Orientation des Infrastructures remettra dans les prochaines semaines, en lien avec son précédent rapport de 2018 et la programmation financière (déjà insuffisante) définie dans la loi d’orientation des mobilités. »</p>	<p>du sillon rhodanien. <b>La dynamisation des autoroutes ferroviaires doit être pensée au niveau européen et se faire en lien avec un plan de modernisation de nos ports afin d’assurer une véritable intermodalité.</b> »</p> <p>Les camions devront ainsi retrouver leur zone de pertinence c’est à dire les derniers kilomètres. Une grande politique de logistique sera à construire avec les agglomérations pour développer des entrepôts de manière planifiée. Le développement de cette stratégie globale du transport de marchandises ne fera pas non plus l’économie d’une réflexion sur la question du coût de la livraison pour les consommateurs : trop faible en affichage - voire inexistant -, il entraîne une utilisation anarchique des véhicules utilitaires légers, augmentant d’autant la congestion dans les centres-urbains. »</p>
<p><b>Jean-Luc Mélanchon</b></p>	<p>« Depuis plusieurs décennies, l'Etat et par conséquent les différents gouvernements ont très peu investi sur le réseau ferroviaire. Dès l'arrivée au pouvoir, nous entamerons <b>un grand plan de rénovation des lignes de 6 milliards par an voire plus</b> selon les besoins après les études effectuées. Pour nous se déplacer est une nécessité et un droit. Peu importe où on habite, chacun doit avoir accès à une offre de transport adaptée à ses besoins. Les mobilités sont des biens communs qui doivent être organisés par des services 100 % publics et accessibles à toutes et tous, c'est pour cela que nous créerons un pôle public des transports et de la mobilité en renationalisation notamment la SNCF et le fret qui seront intégrés dans le pôle public et comme opérateur unique en mettant fin à l'ouverture à la concurrence. »</p>	<p>« L’objectif était de mieux tarifer les externalités liées à la route et, progressivement, de mettre un terme aux droits d’usage calculés en fonction de la durée (vignettes) pour ne plus tarifer qu’en fonction de la distance parcourue et ainsi respecter le principe du « pollueur-payeur ». Cela se traduit par une <b>suppression progressive des vignettes pour les camions sur le réseau principal du RTE-T sur une période de huit ans et par le passage à une tarification basée sur la distance.</b> Les États membres pourront également mettre en place un <b>système de tarification combiné intégrant des critères de distance, de temps et d’émissions de CO2.</b> Une <b>redevance pour coût externe de la pollution atmosphérique sera introduite pour les poids lourds après une période de quatre ans suivant l’introduction des péages.</b> La directive permet également la possibilité de faire payer la congestion et de faire payer davantage les déplacements dans les zones sensibles. Seulement au final la décision reste aux Etats membres : ils peuvent choisir les systèmes de tarification les plus appropriés ou décider de maintenir le statu quo des contrats de concession existants, tout en n'appliquant les nouvelles règles de tarification qu'au moment du renouvellement du contrat. <b>Cette directive donne donc trop de flexibilité qui est laissé aux Etats membres, elle n'est malheureusement pas assez contraignante.</b> »</p>

Candidats	<b>3) TRANSPORT URBAIN</b>  <b>500 millions/an et retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics</b>	<b>4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS</b>  <b>Ressource pérenne pour les fédérations d'usagers</b>	<b>5) DROIT DE GRÈVE</b>  <b>Compléter la législation actuelle pour faire coexister droit de grève et droit de mobilité</b>
<b>Marine Le Pen</b>	<i>Sa réponse ne nous est pas parvenue</i>		
<b>Éric Zemmour (retour écrit non parvenu)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Selon lui, la France est trop « petite » pour que nos changements soient utiles, pire, ils nuiraient à l'économie.</li> <li>- Relancer le nucléaire et l'électricité</li> <li>- Souhaite impacter le coût de l'électricité sur tous les citoyens (véhicule électrique)</li> <li>- Contre la taxe à 5,5 %</li> <li>- « <b>encourager la création de parkings relais grâce à des appels à projet</b> ».</li> </ul>	<p>Contre : propose de lever des fonds auprès des usagers et adhérents  Selon lui, le financement public équivaut à l'achat de voix  Insiste sur le fait que l'intérêt de l'État n'est pas toujours celui des usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Je suis conscient du rôle fondamental de la FNAUT pour défendre l'intérêt des usagers. <b>Le financement ne peut se faire que par les usagers ou les représentants des usagers</b> afin de garantir l'impartialité de l'association, l'État finançant également les transports publics »</li> </ul>	<p>« Je comprends tout à fait la déception des usagers suite à l'application de la loi Bertrand. Il est nécessaire d'organiser une concertation avec tous les acteurs, de la FNAUT aux syndicats patronaux et salariés, afin de trouver une issue favorable. »</p>
<b>Valérie Pécresse</b>	<p>« Si l'on excepte les années 2021 et 2022, qui ont été marquées par le plan de relance, <b>la contribution de l'État aux investissements dans les transports collectifs a été largement insuffisante : elle doit être augmentée.</b> Il faut bien évidemment <b>poursuivre les appels à projet pour les transports collectifs publics et les pôles multimodaux en régions.</b> Nous avons besoin de solutions alternatives à l'autosolisme sur l'ensemble de nos territoires. Mais je compte aller très au-delà de la politique du gouvernement actuel, qui a délaissé la ruralité.. Mon combat a toujours été de <b>lutter contre les fractures territoriales, le sentiment de déclassement, voire l'assignation à résidence, quand on ne dispose pas de moyens pour se déplacer qui est la première des libertés</b> (pour se rendre</p>	<p>« <b>Oui, je m'y engage !</b> La FNAUT joue un rôle très important pour aiguillonner les pouvoirs publics dans leurs politiques sur les mobilités, aussi bien au niveau de l'Etat qu'au niveau local. Comme Présidente de la Région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités, j'ai régulièrement associé la FNAUT IDF aux réflexions sur l'évaluation des transports franciliens, les modifications à apporter dans les services que nous</p>	<p>« J'ai déjà eu l'occasion après les grèves de fin 2019, de souligner que, si la <b>loi sur le service minimum</b> a constitué une première étape et a apporté des améliorations notables, elle <b>n'est pas suffisante</b> en l'état pour assurer un juste équilibre entre droit de grève et liberté de se déplacer. J'avais alors proposé au gouvernement de <b>voter une nouvelle loi instaurant un</b></p>

Candidats	<b>3) TRANSPORT URBAIN</b>  <b>500 millions/an et retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics</b>	<b>4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS</b>  <b>Ressource pérenne pour les fédérations d'usagers</b>	<b>5) DROIT DE GRÈVE</b>  <b>Compléter la législation actuelle pour faire coexister droit de grève et droit de mobilité</b>
	<p>à son travail, faire ses courses, aller chez un médecin...). C'est pourquoi, oui, <b>je lancerai un appel à projet en faveur des mobilités rurales pour soutenir le développement de lignes de cars express, de transports à la demande, de services de covoiturage et d'autopartage citoyens.</b> Il ne saurait y avoir de citoyens de seconde zone en France! Notre devoir est de proposer à tous les Français, en lien avec les collectivités locales, des solutions de transport collectifs dans chacun des territoires. »</p>	<p>proposons, ou encore à la refonte des grilles horaires des lignes ferroviaires. C'est une association représentative exigeante et toujours ouverte à un dialogue franc et constructif, qui est indispensable dans la structuration des échanges avec les usagers. Ile-de-France Mobilités, que je préside, <b>finance déjà la FNAUT-IDF, dans le cadre du dispositif "témoins de ligne", qui permet de recenser les observations des voyageurs sur leur ligne.</b> Je suis donc tout à fait <b>favorable à la création d'une ressource plus pérenne pour la FNAUT lui permettant de poursuivre ses missions en toute indépendance.</b> »</p>	<p><b>service minimum garanti aux heures de pointe, de manière à assurer cet équilibre.</b> Je compte effectivement faire voter une telle loi, après consultation bien évidemment de l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités, transporteurs et syndicats, l'objectif étant d'adopter un dispositif pragmatique et conforme à la Constitution, mais également plus ferme. L'objectif est que les Français aient toujours des solutions pour se rendre à leur travail ou sur leurs lieu d'étude, même en cas de mouvement social d'ampleur. Je compte également <b>augmenter le délai de préavis de grève, en le faisant passer de 48h à 72h.</b> Et cela pour permettre une meilleure information en amont des voyageurs et mettre fin à des pratiques dévoyées telles que les préavis de grève multiples et dormants. »</p>



Candidats	<p style="text-align: center;"><b>3) TRANSPORT URBAIN</b></p> <p style="text-align: center;"><b>500 millions/an et retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Ressource pérenne pour les fédérations d'usagers</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>5) DROIT DE GRÈVE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Compléter la législation actuelle pour faire coexister droit de grève et droit de mobilité</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Emmanuel Macron</b></p>	<p>Lors de ce quinquennat, <b>la suppression la TREF et la CST (220 Millions €) a déjà permis de donner des marges de manœuvre au secteur.</b> Nous comptons continuer de soutenir le développement du transport public en étudiant notamment le financement de RER métropolitains pour désengorger les grandes villes..</p> <p>Nous avons la volonté d'apporter des <b>solutions de déplacement décarbonées aux habitants des 2ème couronne et milieux ruraux</b> : nous soutiendrons ainsi le développement des réseaux express métropolitains.</p> <p>Nous encouragerons la mise en place de solutions innovantes : <b>covoiturage, meilleur chaînage des transports par l'organisation d'un « rabatement » multimodal efficace vers les gares (ferroviaires et routières), en vélos, voiture, ou transports organisés.</b></p> <p>Avec l'appui des collectivités territoriales, nous engagerons des <b>débats locaux et nationaux sur les Transports</b>, pour permettre aux citoyens de coconstruire les solutions.</p>	<p>Nous reconnaissons l'apport important dans les réflexions et orientations des transports des 160 associations d'usagers fédérées par la FNAUT. Les comités de partenaires créés dans le cadre de la LOM que les AOM animeront, permettront d'encore améliorer le dialogue avec les usagers dans le domaine des transports.</p> <p>Nous nous engageons à <b>travailler avec les associations d'usagers afin de garantir qu'elles disposent des moyens nécessaires à leur activité.</b></p>	<p>Nous sommes disposés à prendre part à des discussions visant à <b>définir des engagements entre usagers et syndicats sur une base volontaire. Plus globalement, le dialogue entre les voyageurs et les personnels des transports pourra être facilité dans les instances locales organisées par les AOM.</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Yannick Jadot</b></p>	<p>« Mon projet porte une ambition très forte : <b>offrir une alternative à la voiture individuelle via les transports publics. Je porterai à 5 milliards le soutien au transport collectif hors ferroviaires sur l'ensemble du quinquennat, soit un milliard par an.</b></p> <p>Le sujet recouvre différents aspects : accélérer l'avancement des projets en cours, améliorer l'offre, la fréquence, le matériel, etc. en soutien des AOM dont c'est la compétence.</p> <p>Je soutiendrai l'installation de RER métropolitains.</p> <p>Par ailleurs, <b>nous passerons la TVA à 5,5 % sur l'ensemble des transports publics.</b></p> <p>Enfin nous favoriserons la mobilité des jeunes et l'interopérabilité des réseaux par la <b>création d'un pass liberté-climat pour les 16-25 ans, qui permettra, via un abonnement mensuel, de circuler</b></p>	<p>« Votre question porte le débat de manière plus générale sur le rôle des associations et fédérations dans notre pays, que nous considérons comme fondamental. <b>Nous renforcerons donc le financement dont bénéficient les fédérations d'usagers, mais n'avons pas arrêté une modalité particulière de financement.</b> »</p>	<p>« Nous sommes très attachés aux libertés syndicales et au droit de grève. Dès lors les sujets principaux pour éviter les mouvements sociaux paralysants nous semblent être <b>l'investissement dans les infrastructures de transport, les conditions de travail et le renforcement du dialogue social au sein des opérateurs de transport.</b> »</p>

Candidats	<p style="text-align: center;"><b>3) TRANSPORT URBAIN</b></p> <p style="text-align: center;"><b>500 millions/an et retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Ressource pérenne pour les fédérations d'usagers</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>5) DROIT DE GRÈVE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Compléter la législation actuelle pour faire coexister droit de grève et droit de mobilité</b></p>
	<p><b>sur l'ensemble du réseau ferroviaire national et TER, ainsi que dans tous les réseaux de transport urbain. »</b></p>		
<p style="text-align: center;"><b>Anne Hidalgo</b></p>	<p>« Les transports publics et leurs financements sont d'abord de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), raison pour laquelle il faut absolument <b>pérenniser le versement mobilité une nouvelle fois sous les attaques du MEDEF.</b></p> <p>Si le rapport Duron de 2021 donne de vraies pistes de réflexion, tout comme les nombreux travaux menés par différentes associations et think tank, un grand débat national sur cette question spécifique pourra être convoqué autour des acteurs concernés, sur le modèle des assises de la Mobilité. Il aura pour mission de <b>définir les besoins et les moyens à donner aux politiques publiques qui ne sont pas/plus du ressort de l'État. C'est à l'échelle des AOM que doivent être définies les politiques de proximité pour les déplacements du quotidien, en lien avec les régions pour la coordination entre les bassins de mobilité.</b> Cependant, l'État devra garantir aux AOM, pour les <b>espaces de faible densité de population et/ou de transports publics, des financements</b> leur permettant de recruter et donc de disposer d'une ingénierie suffisante pour innover et mettre en place des politiques alternatives à la voiture individuelle (autopartage, TAD, covoiturage, système vélo, tiers lieux, accessibilité aux services...) comme développé dans le rapport « Mobilité dans les espaces peu denses à horizon 2050 : un défi à relever dès aujourd'hui ».</p> <p><b>Nous ne prenons donc pas d'engagements financiers bruts à ce stade concernant les transports publics locaux.</b> Les recettes nouvelles de la route doivent selon nous prioritairement aller à l'entretien du réseau routier non concédé, qui en a grandement besoin, à la transition des flottes de camions et au report modal, le tout en sus de la création d'un EPIC pour la gestion des routes nationales et des autoroutes à la fin des concessions. Cependant,</p>	<p>« Les fédérations d'usagers doivent avoir des moyens pérennes pour fonctionner, d'autant plus qu'elles sont de plus en plus sollicitées par les différents acteurs et membres des nombreux comités. <b>Si on peut s'engager sur le fait de leur octroyer des ressources, il n'est pas envisageable à l'heure actuelle de définir le circuit de financement qui serait retenu.</b> Comme vous le rappelez, de nombreuses pistes existent et ont été poussées par les parlementaires socialistes entre autres, dès le pacte ferroviaire de 2018 pour ce qui est de cette mandature. Une chose est certaine, nous remettons la technocratie à sa place, c'est à dire en exécutante des décisions politiques. Bercy ne gouvernera plus notre pays et ne bloquera donc plus les projets votés, qu'il s'agisse de volumes de crédits importants comme les infrastructures ou plus modestes comme votre financement. »</p>	<p>« Le droit de grève est un droit fondamental auquel nous ne toucherons pas. Pour autant nul ne peut ignorer les désagréments que cela cause aux voyageurs et aux entreprises, et surtout pas la Maire de Paris - qui les subit en tant qu'usagère aussi - puisque Paris est le centre névralgique de notre système ferroviaire et que la région Île-de-France détient le réseau de transports en commun parmi les plus denses du monde, si ce n'est le plus dense.</p> <p><b>Mais nous croyons au dialogue social et à l'intelligence collective.</b> Si l'on met de côté les droits de retrait, généralement pour cause d'agression d'un ou d'une collègue (ou plus dramatique), <b>les grèves et interruptions de travail se font généralement sur la question des salaires.</b> Raison pour laquelle est inscrit dans le premier bloc de mesures qui seront prises au lendemain de l'élection <b>la hausse du SMIC de 15% et une grande négociation sur les salaires pour</b></p>

Candidats	<p align="center"><b>3) TRANSPORT URBAIN</b></p> <p align="center"><b>500 millions/an et retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics</b></p>	<p align="center"><b>4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS</b></p> <p align="center"><b>Ressource pérenne pour les fédérations d'usagers</b></p>	<p align="center"><b>5) DROIT DE GRÈVE</b></p> <p align="center"><b>Compléter la législation actuelle pour faire coexister droit de grève et droit de mobilité</b></p>
	<p>comme il a déjà pu être dit à la Fédération des usagers de la bicyclette, nous proposons <b>d'investir 2 milliards d'euros sur le quinquennat pour développer un « système vélo » (et donc des infrastructures), de baisser la TVA à 5,5% sur les transports publics du quotidien, et de rendre le forfait mobilité durable obligatoire et cumulable avec le remboursement transports en commun par les employeurs. »</b></p>		<p align="center"><b>redonner aux salariés du pouvoir de vivre. »</b></p>
Jean-Luc Mélanchon	<p>« Nous <b>baisserons la TVA sur la tarification des transports en commun à 5,5% contre 10% actuellement</b>. Nous nous engageons <b>d'investir en lien avec les collectivités au moins 500 Millions par an pour le développement des transports publics et nous souhaitons développer les transports publics à la demande hors zone dense de transport public</b>. il est impératif de développer les transports collectifs que se soit au niveau du cadencement ou de l'offre de transport qui doit se développer afin d'offrir aux usagers dans leur quotidien une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Nous <b>ferons intervenir l'État dans le financement des AOM, en particulier sur les projets d'investissement structurants pour les territoires, et les inciterons à se développer sur des périmètres correspondant à des logiques de bassins de vie, pour intervenir en priorité sur les déplacements quotidiens et en particulier les déplacements domicile-travail</b>. L'offre de transport doit être diversifiée en fonction des besoins des territoires : bus, tram, métro, mais aussi transport par câble, lignes ferroviaires urbaines (trams-trains, RER d'agglomérations), transport fluvial, plateformes de covoiturage, autopartage, services de location de vélo ou de trottinette, etc... Les territoires ruraux, de montagne ou de littoral ont des besoins et des spécificités qui justifient des approches ciblées en harmonie avec différentes logiques d'aménagements du territoire. »</p>	<p align="center"><b>« Oui, nous nous engageons à doter les fédérations d'utilisateur d'une ressource pérenne annuelle comme l'ensemble du milieu associatif afin que les associations puissent assurer leur mission. Également, nous imposerons aux régions avec financement le retour aux comités de lignes des usagers qui seront composés des élus, des syndicats et des associations d'utilisateur. »</b></p>	<p>« Nous sommes pour la défense du droit de grève et par conséquence <b>nous abrogerons tout simplement la loi sur "le service garanti"</b>. Nous nous engageons par ailleurs à tenir avec les représentants des salariés un véritable <b>dialogue social qui permettra de réduire significativement les conflits</b>, ce qui n'est pas le cas actuellement. De plus, un haut niveau de garanties sociales et de bonnes conditions de travail et de rémunération évitant le dumping social pour assurer un service de qualité est gage à notre sens d'assurer la continuité de service du Service Public. »</p>

## SYNTHÈSE

Candidats	1) FERROVIAIRE	2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES	3) TRANSPORT URBAIN	4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS	5) DROIT DE GRÈVE
<b>Marine Le Pen</b>	<i>Sa réponse ne nous est pas parvenue</i>				
<b>Éric Zemmour (réponse prévue le 9 mars)</b>	- Augmenter de 200 millions par an l'engagement de l'État : travaux de rénovation et dédoublement des voies	- Aérien : contre la taxe du kérosène mais ne se prononce pas au niveau européen - Pour le report modal, favorise les décisions régionales plutôt que nationales - Met au cœur de la question l'insécurité dans les transports en commun : souhaite une politique migratoire ferme avec déchéance de nationalité et renvoi des personnes non françaises	- Selon lui, la France est trop « petite » pour que nos changements soient utiles, pire, ils nuiraient à l'économie. - Relancer le nucléaire et l'électricité - Souhaite impacter le coût de l'électricité sur tous les citoyens (véhicule électrique) - Contre la taxe à 5,5 %	Contre : propose de lever des fonds auprès des usagers et adhérents Selon lui, le financement public équivaut à l'achat de voix Insiste sur le fait que l'intérêt de l'État n'est pas toujours celui des usagers	Ne compte pas toucher au droit de grève mais souhaite une concertation avec les syndicats notamment, après les élections
<b>Valérie Pécresse</b>	A minima à 3,5 milliards d'euros par an au lieu des 2,8 + investissement dans la modernisation du réseau, avec notamment la commande centralisée des aiguillages et une signalisation plus performante pour améliorer la fiabilité de nos transports ferrés.	D'accord avec la mise en place d'une tarification du carbone et souhaite aider les opérateurs à opter pour des véhicules moins polluants mais ne veut pas opposer les modes de transports. Souhaite améliorer les transports en commun sans surtaxer la route : opte pour des financements complémentaires (recettes de péage des sociétés d'autoroutes, qui permettront d'alimenter l'AFIT après la fin des actuels contrats de concessions qui est maintenant proche)	Augmenter la contribution de l'État aux investissements dans les transports : - poursuivre les appels à projet pour les transports collectifs publics et les pôles multimodaux en régions. - Lutter contre l'autosolisme : lancera un appel à projet en faveur des mobilités rurales	Favorable à la création d'une ressource plus pérenne pour la FNAUT lui permettant de poursuivre ses missions en toute indépendance	Voter une nouvelle loi instaurant un service minimum garanti aux heures de pointe, de manière à assurer cet équilibre + augmenter le délai de préavis de grève, en le faisant passer de 48h à 72h

Candidats	1) FERROVIAIRE	2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES	3) TRANSPORT URBAIN	4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS	5) DROIT DE GRÈVE
<b>Emmanuel Macron</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le plan de relance consacre une grande partie de l'enveloppe de 4,7 Md€ dévolue au secteur ferroviaire</li> <li>- Accélération de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire</li> <li>- Développement de RER métropolitains</li> <li>- Poursuite du financement de l'ouverture de lignes « Intercités » transversales de jour de lignes de nuits nationales</li> <li>- Participation au financement de plusieurs lignes de nuit à l'international sous concession pour relier davantage de capitales européennes</li> <li>- Support au développement des TGV province-province par une offre adaptée</li> <li>Accélération du plan de trains légers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La directive Eurovignette a été adoptée par le parlement européen le 17 février dernier</li> <li>- Support à l'offre ferroviaire</li> <li>- Nous portons par ailleurs les objectifs du pacte Vert européen,</li> <li>- Nous développerons des lignes intercités de jour ou de nuit sous forme de trains d'équilibre du territoire (TET).</li> <li>- S'agissant du fret, nous poursuivrons les efforts mis en place dans le cadre du plan de relance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La suppression la TREF et la CST (220 Millions €) a déjà permis de donner des marges de manœuvre au secteur.</li> <li>- Solutions de déplacement décarbonées aux habitants des 2ème couronne et milieux ruraux</li> <li>- Co voiturage, meilleur chaînage des transports par l'organisation d'un « rabatement » multimodal efficace vers les gares (ferroviaires et routières), en vélos, voiture, ou transports organisés.</li> <li>débats locaux et nationaux sur les Transports,</li> </ul>	<p>Travailler avec les associations d'usagers afin de garantir qu'elles disposent des moyens nécessaires à leur activité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir des engagements entre usagers et syndicats sur une base volontaire</li> <li>-Le dialogue entre les voyageurs et les personnels des transports pourra être facilité dans les instances locales organisées par les AOM</li> </ul>



Candidats	1) FERROVIAIRE	2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES	3) TRANSPORT URBAIN	4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS	5) DROIT DE GRÈVE
<p><b>Yannick Jadot</b></p>	<p>7 milliards par an en lieu et place des 2,8 + une révision des CPER pour réorienter les financements d'investissements routier vers le ferroviaire. Les contrats seront signés d'ici décembre 2022.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transposer de la nouvelle directive Eurovignette 7</li> <li>- Garantie de l'exécution des propositions du "Green Deal" relatives à l'internalisation des coûts et au report modal</li> <li>- un soutien, à minima compensatoire aux ménages en situation de difficulté</li> <li>- la fin de la fiscalité avantageuse sur le kérosène et la mise en place d'un prix plancher et d'une tarification carbone pour l'aérien</li> </ul>	<p>5 milliards le soutien au transport collectif hors ferroviaires sur l'ensemble du quinquennat + TVA à 5,5 % sur l'ensemble des transports publics + pass liberté-climat pour les 16-25 ans pour circuler sur l'ensemble du réseau ferroviaire national, TER et réseaux de transport urbain.</p>	<p>Renforcer le financement dont bénéficient les fédérations d'utilisateurs mais pas de modalité particulière de financement</p>	<p>Investir dans les infrastructures de transport, les conditions de travail et le renforcement du dialogue social au sein des opérateurs de transport</p>
<p><b>Anne Hidalgo</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030</li> <li>La France prévoit de consacrer 10Mds€ sur plusieurs années : souhaite accélérer ce mouvement</li> <li>- Toutefois tout ne pourra pas être réalisé. 15Mds€ supplémentaires par an d'investissement seront réalisés sur le quinquennat pour la transition écologique. S'engage sur 3,8Mds€/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oui la directive Eurovignette récemment révisée par les institutions européennes sera transposée</li> <li>- Réduire de 55% nos émissions continentales en 2030</li> <li>- Nous avons fixé l'objectif de doublement de la part du fret ferroviaire et fait nôtres les propositions de l'alliance 4F.</li> <li>- La dynamisation des autoroutes ferroviaires doit être pensée au niveau européen et se faire en lien avec un plan de modernisation de nos ports afin d'assurer une véritable intermodalité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nous ne prenons donc pas d'engagements financiers bruts à ce stade concernant les transports publics locaux.</li> <li>- Propose d'investir 2 milliards d'euros sur le quinquennat pour développer un « système vélo » (et donc des infrastructures), de baisser la TVA à 5,5% sur les transports publics du quotidien, et de rendre le forfait mobilité durable obligatoire et cumulable avec le remboursement transports en commun par les employeurs.</li> </ul>	<p>Si on peut s'engager sur le fait de leur octroyer des ressources, il n'est pas envisageable à l'heure actuelle de définir le circuit de financement qui serait retenu.</p>	<p>Nous croyons au dialogue social et à l'intelligence collective : les grèves et interruptions de travail se font généralement sur la question des salaires, la hausse du SMIC de 15% et une grande négociation sur les salaires pour redonner aux salariés du pouvoir de vivre</p>

Candidats	1) FERROVIAIRE	2) ÉQUITÉ ENTRE LES MODES	3) TRANSPORT URBAIN	4) FINANCEMENT DES FÉDÉRATIONS	5) DROIT DE GRÈVE
<p><b>Jean-Luc Mélanchon</b></p>	<p>« Un grand plan de rénovation des lignes de 6 milliards par an voire plus »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression progressive des vignettes pour les camions sur le réseau principal du RTE-T sur une période de huit ans et par le passage à une tarification basée sur la distance.</li> <li>- Système de tarification combiné intégrant des critères de distance, de temps et d'émissions de CO2. Une redevance pour coût externe de la pollution atmosphérique sera introduite pour les poids lourds après une période de quatre ans suivant l'introduction des péages.</li> </ul> <p>Cette directive donne donc trop de flexibilité qui est laissé aux Etats membres, elle n'est malheureusement pas assez contraignante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baisse de la TVA sur la tarification des transports en commun à 5,5%</li> <li>- Investir en lien avec les collectivités au moins 500 Millions par an pour le développement des transports publics et nous souhaitons développer les transports publics à la demande hors zone dense de transport public.</li> <li>- Intervention de l'État dans le financement des AOM, en particulier sur les projets d'investissement structurants pour les territoires, et les inciterons à se développer sur des périmètres correspondant à des logiques de bassins de vie, pour intervenir en priorité sur les déplacements quotidiens et en particulier les déplacements domicile-travail.</li> </ul>	<p>Oui, nous nous engageons à doter les fédérations d'usager d'une ressource pérenne annuelle comme l'ensemble du milieu associatif afin que les associations puissent assurer leur mission.</p> <p>- Impose aux régions avec financement le retour aux comités de lignes des usagers qui seront composés des élu·es, des syndicats et des associations d'usager·es.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abroge la loi sur "le service garanti"</li> <li>- Croit en le dialogue social qui permettra de réduire significativement les conflits</li> </ul>