

Les cahiers  
thématiques  
des Jours  
heureux

# Mobilités



---

# Table des matières

INTRODUCTION.....	3
1. Un programme applicable car financé, dans le cadre d'entreprises publiques de transports intégrées, nationales et libérées de la concurrence.....	6
2. Faire baisser de 30% les billets de train, tendre vers la gratuité des TER et des transports en commun .....	9
3. 10 milliards d'euros par an pendant 20 ans pour un plan d'investissements dans les infrastructures.....	11
4. Financement des RER métropolitains par la solidarité territoriale .....	12
5. Développer le couple fret ferroviaire fret maritime et fluvial.....	13
6. Produire en France la voiture électrique abordable, soutenir l'ensemble de la filière automobile contre son démantèlement.....	15
7. Une fiscalité plus incitative à l'achat de véhicules peu polluants et une aide renforcée aux ménages.....	17
8. Gratuité du permis de conduire pour les moins de 25 ans.....	18
9. Construire 100 000 km de pistes cyclables pour atteindre une part modale du vélo de 15% en 2030.....	19
10. Secteur aérien : l'enjeu de la régulation du secteur et des usages, une décarbonation nécessaire.....	20
CONCLUSION .....	22

---

# INTRODUCTION

Le transport est la croisée des chemins de plusieurs politiques publiques : écologie, aménagement du territoire, réduction des inégalités, réindustrialisation, emploi et formation des salariés, accès aux mobilités, fret ferroviaire, maritime et fluvial.

Le projet communiste est celui d'un droit effectif à la mobilité. Celui-ci s'entend par ses deux versants : diminuer les déplacements contraints par un aménagement du territoire repensé et un rapprochement domicile-travail et un accès renforcé aux mobilités dans le cadre de la vie quotidienne et des loisirs.

Chacune et chacun doit pouvoir se déplacer librement, en milieu rural comme en milieu urbain. Les classes populaires sont trop contraintes dans leur déplacement, notamment en raison du coût. Les vacances, conquête sociale, sont révélatrices de ces inégalités. Le taux de départ en vacances est de 54 %, en recul de 4 points depuis vingt ans et reste marqué par de fortes inégalités. 72 % des personnes avec des revenus supérieurs à 2 755 € partent en vacances, contre seulement 37 % des personnes avec des revenus inférieurs à 1 285 €. Bien sûr, cela ne s'explique pas que par le coût des transports mais par un système économique capitaliste qui ne rétribue pas le travail et est profondément inégalitaire. Toute politique des transports socialement juste doit s'accompagner d'une hausse des salaires et des pensions.

Ainsi, notre projet n'est pas de baisser le nombre des déplacements, mais bien de les démocratiser, en restreignant les plus polluants utilisés massivement par les classes aisées et en développant les solutions de mobilités pour les classes populaires.

Ce développement des mobilités concerne aussi bien les urbains que les ruraux, les habitantes et habitants des métropoles comme des villes moyennes ou des villages. Les modes de transports les plus pertinents dépendent de chaque territoire et aucun ne doit être mis de côté par principe. Calquer un modèle métropolitain, fait de réseaux denses de transport en commun dans l'ensemble de la France n'est pas pertinent.

C'est pour cela que la question de l'accès à la voiture individuelle reste centrale. Aussi, même si nous sommes en faveur du développement massif du rail et surtout des lignes de vie, cela ne doit pas mettre de côté les autres moyens de transports, comme les autocars, incontournables en zone rurale.

En somme, le projet communiste a un objectif global de développement des mobilités et de démocratisation de celles-ci, tout en prenant en compte les spécificités territoriales, sans opposer les uns aux autres. Cela ne se fera qu'avec un niveau d'investissements dans la recherche et le développement important, porté par un service public fort, constitué de travailleuses et travailleurs accédant aux meilleurs niveaux de formation.

Ce droit au transport doit s'articuler avec la lutte, vitale, contre le changement climatique.

L'urgence est là. Le transport représente 31% des rejets de gaz à effets de serre. Le transport est le premier secteur émetteur en France. Il est aussi celui qui est le plus dépendant des énergies fossiles et celui dont les émissions baissent le moins vite. À cela s'ajoute un enjeu majeur de santé publique. Le transport est un secteur majeur d'émission de polluants dans l'air, un facteur qui entraîne au moins 40 000 décès par an en France.

***La transition écologique ne pourra se faire qu'en sortant du modèle social et économique actuel. Sans prise en compte des inégalités sociales et territoriales en matière de transports, nous n'aboutirons qu'à des politiques violentes, rejetées massivement. La mobilisation massive des gilets jaunes en 2018 et 2019 l'illustre.***

A contrario, il faut permettre au plus grand nombre d'avoir accès aux transports décarbonés : trains, voitures abordables et peu polluantes, vélos, transports publics. Cela nécessite un investissement massif dans les infrastructures ferroviaires (grandes lignes, LGV comme lignes de vie, embranchements, ports, pôles logistiques, industries...), à hauteur de 10 milliards d'euros par an pendant 20 ans. Cet investissement, c'est aussi pour celui du transport de marchandises par le fret ferroviaire, scandaleusement démantelé par la concurrence alors qu'il est une solution incontournable pour la décarbonation du transport.

Le renforcement de filières industrielles permettant la production de voitures électriques abordables est incontournable, tout comme l'accompagnement des ménages modestes à l'achat d'un tel véhicule par des aides renforcées. Dans le même temps, la production de voitures thermiques peu polluantes doit être développée, à travers un score environnemental renforcé, des limites de poids plus drastiques et le souci de soutenir la filière automobile française. La priorité est d'en finir avec le développement des gros véhicules, plus polluants, plus accidentogènes. Depuis une décennie, nos voitures prennent 1 cm tous les deux ans et 10 kg par an !

***L'électrification des transports s'inscrit pleinement dans le plan climat des communistes, empreinte 2050, à travers le développement conjoint des énergies nucléaires et renouvelables.***

Le vélo doit trouver sa place pour devenir un moyen de transport pertinent pour les petites distances à travers le développement des pistes cyclables et l'amélioration de l'intermodalité, notamment avec les trains. L'évolution du matériel roulant ferroviaire, capable d'accueillir les vélos, le développement de pôles multimodaux qui répondent aux besoins des citoyens, permettront de développer la multimodalité.

Enfin, le secteur aérien doit être profondément repensé, lui qui souffre d'une dérégulation totale sur laquelle il est urgent de revenir. Les trajets aériens sont les plus émetteurs de gaz à effets de serre par kilomètres parcourus et représentent 5 à 6% de l'empreinte climatique d'origine humaine. La contribution du secteur aérien au réchauffement climatique continue d'augmenter. De plus, une forte majorité des déplacements en avion est effectuée par les classes favorisées, et 20% des Français n'ont tout simplement jamais pris l'avion. En 2018, les ouvriers représentaient que 8,3% des passagers, les cadres 36,9%. Dans le même temps, le secteur aérien est en souci d'innovation et de transformation, porté par des centaines de milliers de salariés. L'enjeu de la régulation des usages et du secteur doit s'aborder avec ambition et équilibre.

De manière transversale, nous développerons l'accessibilité des transports, pour rendre effectif l'article 45 de la loi du 11 février 2005 en faveur de l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Nous accompagnerons les collectivités territoriales et les autorités organisatrices dans ce sens, en particulier pour la mise en place de moyens de substitutions lorsque les contraintes techniques sont indépassables.

***Notre priorité est de garantir le droit effectif à la mobilité de chacun, tout en baissant massivement les émissions générées par les transports travers une transition écologique socialement juste.***

1.

## Un programme applicable car financé, dans le cadre d'entreprises publiques de transports intégrées, nationales et libérées de la concurrence

Tout programme traduisant une politique publique ambitieuse doit au préalable répondre à deux questions : son financement et son cadre d'application. C'est pour cela que nous abrogerons les lois de transposition des différents paquets ferroviaires et la loi d'orientation sur les mobilités de 2019 qui entrent en contradiction avec les ambitions de ce programme.

Concernant le financement, notre programme agit sur deux axes. Tout d'abord, il s'inscrit dans notre programme général nous permettant de dégager les crédits budgétaires nécessaires aux investissements en matière de mobilités. Cela repose essentiellement sur une fiscalité plus juste avec un impôt plus progressif, la fin de niches fiscales coûteuses et inutiles, un régime fiscal nettement plus favorable au travail qu'au capital, un meilleur ciblage des crédits d'impôts comme le crédit impôt recherche, la fin des exonérations de cotisations sans aucune contrepartie.

Nous ajoutons à cela des leviers de financements par la création monétaire et la mobilisation d'un fond au niveau de l'Union européenne, dédiés à la transition écologique et aux services publics.

De plus et comme cela est détaillé tout le long de ce cahier, nous mobilisons des financements supplémentaires à travers des recettes dédiées et identifiées : taxe sur les bureaux en zone premium, versement mobilités, malus écologique, tarif de solidarité pour la taxe sur le transport aérien de passagers, taxe sur l'aviation d'affaire.

Tout cela existe déjà, nous proposons de faire évoluer leurs taux et assiettes en fonction de notre priorité : financer les infrastructures et favoriser les mobilités bas carbone. Nous estimons ces recettes supplémentaires à 8 milliards d'euros par an. Ces recettes supplémentaires peuvent servir de base à des emprunts de longs termes à travers certaines structures comme l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et générer au moins deux fois la somme de départ. Cet effet levier est indispensable au financement de la transition écologique du transport. Nous sommes particu-

lièrement attentifs à ce que cette fiscalité soit ciblée et ne pèse pas sur la consommation des classes populaires.

## Un exemple à suivre : le Grand Paris Express

Le financement du Grand Paris Express est un modèle duplicable. La société du Grand Paris, devenu Société des Grands Projets (SGP), bénéficie de taxes affectées, assises sur les bureaux en Île-de-France. Ces recettes, couplées à un statut juridique adéquat, permettent à la SGP d'émettre des obligations et de se financer par la dette, dont le remboursement prendra fin en 2070. Cela permet de dégager 40 milliards d'euros pour mener à bien ce chantier venant doubler le nombre de kilomètres de métros en région parisienne. Ce modèle doit inspirer les pouvoirs publics, notamment pour développer les réseaux de transports métropolitains dans toute la France, tout en trouvant la meilleure formule pour ne pas dépendre des marchés financiers.

***Le transport est un service public. Son ouverture à la concurrence, dans tous les secteurs, se traduit par une dégradation du service et la détérioration des conditions de travail.***

L'ouverture à la concurrence du service public ferroviaire est mise en place depuis 15 ans. Le gouvernement français, en lien avec l'Union Européenne, a décidé d'accélérer le processus avec le plan de discontinuité de Fret SNCF, engendrant sa disparition au profit de deux autres entreprises de droits privés à partir du 1er janvier 2025. Ce plan de discontinuité impose l'abandon de 23 flux parmi les plus rentables, la suppression de 500 emplois et la cession de terrains et matériels roulants. A terme, c'est le fret ferroviaire public qui est en danger comme outil d'aménagement et de transition écologique. Nous demandons la reconstruction de Fret SNCF.

L'ouverture à la concurrence de tous les types de trains en 2018 vient à la suite d'un détricotage méticuleux du service public du train à travers les différents paquets ferroviaires. Les nouveaux acteurs viennent se concurrencer sur les lignes les plus rentables pendant que les autres, tout aussi importantes, sont délaissées. Une nouvelle fois, la socialisation des pertes et la privatisation des profits est en marche, au détriment des usagers devenus clients et des travailleurs et travailleuses du ferroviaire.

***Que cela soit pour le fret ou les voyageurs, nous demandons l'arrêt de l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire et le retour d'une entreprise publique SNCF intégrée.***

Nous créerons un Pôle Public de Transport de Voyageurs qui commencera par réunir toutes les entreprises publiques (SNCF, RATP, etc.) et parapubliques (Keolis, Transdev, etc.) pour doter les collectivités d'un outil au service de l'intérêt général permettant à chacun, quel que soit le territoire dans lequel il réside, d'avoir accès à un moyen de trans-

port correspondant à ses besoins. La qualité de ce service public reposera sur la garantie de présence humaine dans les gares, les espaces d'accueil, les trains, bus, métros et tramways. C'est pourquoi il sera nécessaire de mettre en place un statut de haut niveau pour l'ensemble des salariés du transport de voyageurs par route, métro et tramway, et ainsi mettre fin au dumping social et au moins disant social, et rendre l'égalité d'accès aux transports effective.

En Ile-de-France, comme dans d'autres régions, nous combattons l'ouverture progressive à la concurrence des réseaux de bus, de métros, de TER et Transilien. Cette ouverture à la concurrence dégrade les conditions de travail, entraînant ainsi une pénurie de travailleurs et une dégradation du service. Ce cercle vicieux du nivellement par le bas doit être immédiatement stoppé. Le droit de l'Union européenne nous le permet. La gestion directe, en régie publique, est la condition d'un service public performant.

Dans notre modèle intégré, la place des usagers est centrale. C'est un enjeu de planification démocratique des transports. Nous pouvons nous appuyer sur les comités des usagers déjà existants mais en leur donnant une véritable place. Ces modalités d'intervention démocratique, en lien étroits avec les entreprises intégrées et leurs salariés sont à développer.

La répartition des compétences doit également être un sujet d'attention particulier, notamment du transport scolaire. Enjeu important pour les collectivités territoriales, son fonctionnement fait face à de nombreuses difficultés, notamment en milieu rural. La crise de recrutement liée à des conditions de travail dégradées notamment doit trouver des réponses concrètes, en particulier par une répartition des compétences plus claires sur l'ensemble du territoire.

Concernant l'aviation et les aéroports, nous souhaitons leur maîtrise publique, en revenant sur les privatisations pour aboutir à une gestion 100% publique.



## 2.

## Faire baisser de 30% les billets de train, tendre vers la gratuité des TER et des transports en commun

La première des priorités est de faire baisser de 30% les billets de train. 40% du prix est composé des péages ferroviaires versés à SNCF réseau. Cela fait reposer sur l'usagers le poids des investissements dans le réseau. Or, c'est à l'État de prendre ses responsabilités en trouvant d'autres sources de financement, comme nous le détaillons au point 3. En baissant ces redevances, nous favorisons l'usage du train, devenu bien trop cher pour bon nombre de nos concitoyennes et concitoyens.

La gratuité des transports en commun est loin d'être une utopie. Elle est une politique sociale et écologique cohérente, déjà à l'œuvre dans de nombreux territoires. Elle est une réalité dans de petites agglomérations comme Bernay en Normandie où dans de grandes agglomérations comme Montpellier, la plus grande d'Europe à l'avoir mise en place. Des municipalités communistes ont été précurseurs, à l'instar d'Aubagne en 2009.

***L'action des élus communistes partout sur le territoire en faveur de la gratuité des transports est payante, de plus en plus de collectivités la mettent en place.***

Une logique similaire est mobilisée pour la construction progressive de la gratuité des TER. Celle-ci vise à massifier leur usage, briser les barrières tarifaires, favoriser l'intermodalité.

Cependant, la gratuité ne se décrète pas, elle se construit par des sources de financements diversifiées. Elle doit reposer sur les entreprises et la puissance publique. Elle fera l'objet d'un travail avec les collectivités territoriales pour identifier les marges financières nécessaires à sa mise en place progressive. Des outils fiscaux, comme la taxe sur les bureaux en Ile-de-France et en particulier dans la zone premium au potentiel fiscal très important, l'augmentation des versements mobilités, une taxation renforcée des billets d'avions notamment internationaux, des malus écologiques mieux ciblés sont rapidement mobilisables pour dégager de nouveaux financements nécessaires à la mise en place progressive de la gratuité. Cette gratuité passera également par une prise en charge renforcée des abonnements par les employeurs, comme cela se pratique déjà

parfois, à 75% du coût. L'instauration de la gratuité a des impacts sur les nombreux métiers qui seront amenés à évoluer sur des missions d'accueil-service, sûreté et sécurité. L'augmentation très importante à terme des trafics des réseaux ferrés et de transports publics crée de nombreuses perspectives d'évolution dans le cadre de l'augmentation nécessaire des effectifs.

Il ne faut pas oublier que l'autocar, dans certains territoires notamment ruraux, constitue un moyen de transport en commun efficace, qui là aussi doit pouvoir être développé et accessible, en permettant aux collectivités territoriales de mettre en place un cadencement en phase avec les besoins des usagers et des tarifs adaptés, pouvant aller jusqu'à la gratuité.

Nous devons favoriser la création d'une flotte d'autocars peu polluants, au maillage territorial fin. C'est indispensable pour les territoires ruraux et là où le maillage en train est défaillant ou impossible.

## 3.

## 10 milliards d'euros par an pendant 20 ans pour un plan d'investissements dans les infrastructures

Le changement climatique que nous subissons commande la décarbonation massive de nos mobilités. Cela passe par le développement des infrastructures, notamment le rail.

***Nous estimons les besoins de financements supplémentaires pour la revitalisation des lignes de vie et le développement de nouveaux axes à 10 milliards d'euros par an avec une montée en charge sur 20 ans.***

La Suisse fait le choix d'investir 477 euros par an par habitant, l'Allemagne 115, la France 51 selon l'association allemande « Alliance rail ».

L'État doit amplifier la relance des TER, Intercités et des trains de nuit en s'engageant prioritairement à relancer ou améliorer la qualité des liaisons suivantes : Paris-Clermont, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Bordeaux-Nantes, Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon, transversale sud Bordeaux-Nice, transversale Est Lille-Strasbourg.

Le développement de la grande vitesse ferroviaire devra également se poursuivre pour concurrencer le secteur aérien et routier. Les projets à engager seront : le Grand Projet Sud-Ouest (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax), la liaison TGV Perpignan-Montpellier, la ligne Nouvelle Paris-Normandie, la ligne nouvelle Provence-Côte d'azur, le bouclage du TGV Rhin-Rhône, l'interconnexion des TGV au Sud de Paris pour améliorer la desserte de l'aéroport d'Orly et développer l'intermodalité fer-air, la ligne nouvelle TGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, l'amélioration de la ligne Toulouse-Narbonne.

Ces investissements pour une alternative ferroviaire consolidée sont souvent attendus au niveau local, comme à la frontière franco-italienne, engorgée de poids-lourds notamment sur l'A8, posant de fortes difficultés environnementales et sanitaires.

***Cet équilibre entre grandes lignes, lignes urbaines, lignes capillaires est une question de justice sociale, de développement économique harmonieux, d'aménagement du territoire et un impératif écologique.***

## 4.

# Financement des RER métropolitains par la solidarité territoriale

Toujours dans notre volonté de développer le rail comme une alternative à l'avion ou à la route, nous soutenons la volonté des métropoles de mettre en place les Services express régionaux métropolitains.

***Le développement des SERM est une opportunité qu'il faut pouvoir concrétiser par un financement consolidé, de la part des collectivités territoriales mais aussi de l'État.***

Cela permet de contourner le tout autoroutier. De même, cela vient offrir une solution au sein de la mise en place des ZFE, qui sont bien souvent injustes socialement.

Les leviers financiers existent, à l'instar de ceux mobilisés pour financer le Grand Paris Express comme la taxe sur les bureaux en Ile-de-France, en particulier dans la zone premium ou encore l'augmentation des versements mobilités. Nous proposons de doubler la taxe sur les bureaux en zone premium, là où les prix sont les plus élevés et la vacance la plus faible. Avec ces recettes supplémentaires, nous pouvons activer un effet levier permettant de financer partout en France ces réseaux métropolitains de proximité.

***Ce système traduit le besoin de solidarité territoriale et la nécessité d'un aménagement équilibré du territoire.***

Dans le même temps, il convient de rappeler que les SERM ne sont pas pour nous un outil supplémentaire vers une métropolisation ayant comme conséquence l'abandon de pans entiers de territoires ruraux. C'est pour cela que notre programme défend, dans le même temps, les petites lignes capillaires, lignes de vie, indispensables au quotidien de millions de personnes si nous voulons offrir une alternative crédible aux véhicules individuels.

---

## 5. Développer le couple fret ferroviaire fret maritime et fluvial

A l'heure actuelle, près de 90% des marchandises sont transportées en camions. Par ailleurs, l'essor du commerce en ligne contribue à augmenter le nombre des véhicules utilitaires légers qui circulent en ville. Ce trafic génère une pollution importante et participe de l'encombrement et des routes. Les modes alternatifs doivent donc être développés pour répondre ces défis majeurs. De surcroît, le développement du fret aérien, même s'il constitue encore une part marginale, doit nous alerter sur le fait de renforcer le fret sur rail et sur l'eau.

***La part modale du fret ferroviaire est passée de 17% en 2000 à 10,6% actuellement, en raison d'un manque de soutien public à ce mode de transport bas carbone et d'une ouverture à la concurrence désastreuse depuis le début des années 2000.***

Nous proposons d'inverser ce désengagement en augmentant à 30% la part du fret ferroviaire pour le transport de marchandises. Pour ce faire, nous investirons 4 milliards d'euros dans un grand plan pour le fret ferroviaire visant à réduire le nombre de camions sur les routes pour améliorer la sécurité routière, réduire l'impact carbone des marchandises transportées et en définitive améliorer la qualité de l'air. Cette politique passe par le développement du « wagon isolé » pour permettre aux transporteurs de faire appel au train quel que soit les volumes à transporter. L'État doit également soutenir la création d'embranchements ferroviaires aux abords des sites de production et de stockage pour permettre le ferroutage.

L'incitation au fret ferroviaire doit faire l'objet, à terme, de mesures contraignantes et d'un avantage comparatif à la route renforcé. A mesure que le fret et le ferroutage se développent, l'usage du camion, lorsque l'alternative ferrée existe, doit être restreint voire interdit. L'objectif est de diminuer drastiquement le transit de poids lourds dans notre pays.

En lien étroit avec le fret ferroviaire, le fret maritime et fluvial ne représente qu'un peu moins de 3% du transport de marchandise. Il a permis le transport de 43,7 millions de tonnes de marchandises en 2023, pour deux tiers liées au BTP et des céréales. Il est impératif de le développer pour lui faire atteindre les 10% de part modale. Cela passe par

des investissements portuaires, dans des lieux de stockages adaptés et des incitations à utiliser ce type de transport. Nous reprenons la revendication des salariés des ports de porter à 10 milliards d'euros l'investissement sur nos ports.

***Le fret maritime et fluvial est l'une des solutions pour baisser les émissions liées au transport. En 2023, il a permis d'enlever 2 170 000 camions de la route et d'empêcher le rejet de 390 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.*** L'enjeu pour nos ports est de capter une part plus importante du trafic maritime et d'en faire de véritables outils d'aménagement du territoire.

Ces investissements supplémentaires devront être principalement fléchés vers Voies navigables de France (VNF). La trajectoire financière, définie dans un nouveau contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et VNF, devra tendre vers 1 milliard d'euros par an, notamment à travers une augmentation de la part d'investissements qui est actuellement définie à 3 milliards d'euros sur 10 ans.

Nos ports sont soumis à une rude concurrence européenne et mondiale.

Le secteur représente 180 000 emplois directs et plus de 350 000 emplois directs et indirects. 40% des conteneurs à destination de la France s'arrêtent aux ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg, pour ensuite être acheminés par camions, ce qui contrevient à nos ambitions écologiques.

La France doit affirmer l'intérêt du développement de ses ports nationaux et régionaux au niveau européen face aux ports du nord de l'Europe. Nos ports doivent mieux capter le trafic maritime, au-delà des conteneurs qui représentent un modèle de la mondialisation dérégulée et de l'importation massive de produits manufacturés, qui engendre tout un tas de conséquences néfastes.

Ainsi, nos ports doivent être mieux connectés aux grandes voies ferroviaires européennes. Ils doivent être considérés comme ils sont, c'est-à-dire des outils d'aménagement du territoire, permettant de construire un tissu industriel dans sa proximité et le développement de leurs hinterlands, c'est-à-dire de leur aire d'attraction continentale. Cela nécessite un investissement public massif, que nous chiffrons à 10 milliards d'euros.

Cela doit s'accompagner d'une amélioration, comme évoquée plus haut, de la desserte massifiée de l'arrière-pays de ces ports. Moins de 3% des investissements dans les infrastructures de transports sont dirigés vers les ports. Nous savons que le port de Rouen, un des principaux ports céréaliers en Europe, souffre de l'état catastrophique du réseau de fret ferroviaire.

Cette inscription dans les routes internationales du transport de marchandises se pose aussi de manière terrestre avec le développement, par exemple, des nouvelles routes de la soie.

## 6.

## Produire en France la voiture électrique abordable, soutenir l'ensemble de la filière automobile contre son démantèlement

La dépendance à l'automobile est une réalité pour une majorité d'entre nous. Pointer du doigt l'automobile sans donner les moyens aux personnes d'avoir un mode de transport alternatif ou d'acheter un véhicule moins polluant est une violence sociale aux conséquences désastreuses.

Nous voulons une augmentation de la production d'automobiles françaises et de l'ensemble de la filière avec les sous-traitants, sur la base de véhicules plus vertueux écologiquement. Cette réindustrialisation est similaire à celle que nous prévoyons pour la filière ferroviaire.

***Plutôt que de pénaliser les automobilistes de manière indiscriminée et qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser un véhicule individuel, notre projet part de la réalité concrète des personnes et s'attache à permettre à chacune et chacun de disposer d'un véhicule moins polluant.***

Les automobiles représentent en 2021 la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, soit 15% des émissions totales de la France. Ce secteur est également une source majeure de pollution de l'air en émettant 15% des particules fines, 63% des oxydes d'azote et 30% du benzène. Les répercussions de ces pollutions sont désastreuses en matière de changement climatique et de conséquences sanitaires avec 40 000 décès par an, imputables à la pollution de l'air.

La décarbonation de l'automobile est une nécessité, posant la question du rôle et développement de la voiture électrique et l'articulation avec des voitures thermiques nécessairement plus écologiques.

C'est pour cela que notre programme s'axe sur le déploiement progressif d'un certain type de voiture électrique tout en favorisant les voitures thermiques les plus vertueuses écologiquement, dans leur phase de production comme d'utilisation.

***Nous proposons la production d'une petite voiture électrique abordable et une aide à l'achat consolidée, notamment à travers un prêt à taux zéro et la mise en place de produits d'épargne dédiés.***

Dans un premier temps, cette voiture électrique pourrait venir remplacer la deuxième voiture », celle utilisée au quotidien sans besoin d'autonomie importante. A terme et la technologie avançant, l'objectif est de pouvoir couvrir les besoins comme partir en vacances sur de longues distances avec l'électrique. Des leviers de financements peuvent être mobilisés dans ce sens en changeant les barèmes de la taxe sur la masse en ordre de marché des véhicules de tourisme notamment. L'augmentation en 20 ans de 40% du poids des véhicules est un véritable fléau à combattre.

Les voitures des entreprises représentent plus de 50% des ventes. La transition de ce parc vers les véhicules à faible émission est donc nécessaire. Les obligations actuelles contenues dans la loi LOM puis dans la loi climat et résilience peinent à être respectées. Les véhicules à faibles émissions (électrique, hybride rechargeable, hydrogène) doivent atteindre les 20 % des achats en 2024, 40 % en 2027, 70 % en 2030. 66% des entreprises ne respectent pas ces objectifs.

Il convient donc d'accompagner cette obligation de sanctions en cas de non-respect, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

***Le développement de l'électrique ne doit ni se faire à marche forcée ni mettre de côté la production de modèles thermiques répondant aux plus hauts standards environnementaux, en particulier sur notre territoire. Les attaques subies par notre secteur automobile, sous le coup de stratégies court-termistes guidées par le seul profit immédiat, fragilisent grandement ce fleuron français, le savoir-faire de ses salariés et l'ensemble du tissu industriel qui en dépend.***



## 7.

## Une fiscalité plus incitative à l'achat de véhicules peu polluants et une aide renforcée aux ménages

Produire des voitures électriques ne peut suffire à mener la nécessaire transition du parc automobile. La principale barrière est avant tout économique pour les personnes dépendantes de la voiture. Il convient donc de mieux accompagner l'achat de la voiture électrique en travaillant et sur le prix d'achat et sur le reste à charge aux ménages, en particulier les plus modestes. Un dispositif de leasing social existe pour les ménages les plus précaires. Mais celui-ci est trop restreint pour être véritablement une aide massive aux ménages.

***Nous proposons un dispositif de prêt à taux zéro ouvert à une large partie des ménages pour se doter d'un véhicule électrique. Nous proposons également une prime à la conversion pour les véhicules thermiques peu polluants (critère 1), allant jusqu'à 10 000 euros.***

Dans le même temps, le bonus écologique doit être mieux calibré pour cibler les véhicules moins polluants à la production. Nous proposons une évolution réglementaire de l'article D 251-1 du code de l'énergie et suivant afin d'accentuer encore la prise en compte de l'empreinte carbone dans le score environnemental mais surtout restreindre ce bonus aux véhicules pesant moins de 1,8 tonne (contre 2,4 tonnes actuellement) et au prix inférieur à 35 000 euros (contre 47 000 actuellement).

De même, nous souhaitons réformer le « malus écologique » pour le rendre plus sévère avec les très gros véhicules démesurés par rapport aux besoins, plus polluants à la production et en termes de consommation de carburants. Depuis une décennie, nos voitures prennent 1 cm tous les deux ans et 10 kg par an. Les véhicules sont passés de 1,68 m de large en moyenne en 1996 à 1,78 m en 2016. Côté poids, en 50 ans les véhicules ont gagné 500 kilos. Il faut mettre fin à cette fuite en avant. Bien sûr, cela exclut les voitures spacieuses nécessaires aux familles et à un usage normal : partir en vacances etc. Il s'agit de cibler les très gros véhicules disproportionnés aux besoins.

Enfin, une réflexion doit être menée sur la location sociale de véhicules, pour les usagères et usagers occasionnels, par exemple pour partir en vacances. La mutualisation, à travers un service public dédié, est une des pistes que nous proposons.

## 8.

## Gratuité du permis de conduire pour les moins de 25 ans

En moyenne, le permis de conduire coûte 1800 euros. Or, pour beaucoup de familles, cette somme, et malgré les quelques aides qui existent, constitue un frein pour financer l'apprentissage de la conduite de leurs enfants. La bataille de la gratuité du permis est à mener, en particulier dans la ruralité, la voiture restant incontournable.

***Avoir le permis de conduire est une obligation pour des millions de personnes en France. Obligation pour étudier, travailler, avoir accès aux loisirs, aux services publics.***

Le coût prohibitif pour les classes populaires doit trouver une réponse structurelle, par la gratuité pour les moins de 25 ans. Dans le même temps, il nous faut lutter contre le phénomène d'uberisation de l'apprentissage de la conduite à travers les plateformes numériques d'auto-écoles. Le financement de cette mesure, environ 1 milliard d'euros, peut s'assurer par une taxe majorée sur les concessionnaires d'autoroute. Rappelons que ces derniers vont verser environ 40 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires entre 2022 et 2036, année de fin des concessions<sup>1</sup>, et ont des taux de rentabilité avoisinant les 8%.

***Nous rappelons dans ce cadre notre volonté de nationaliser les autoroutes, dont la privatisation a constitué un scandaleux hold-up.***

[https://www.senat.fr/rap/r19-709-1/r19-709-1\\_mono.html](https://www.senat.fr/rap/r19-709-1/r19-709-1_mono.html)

## 9.

## Construire 100 000 km de pistes cyclables pour atteindre une part modale du vélo de 15% en 2030.

La France est en retard en matière d'aménagements cyclables : les Pays-Bas peuvent ainsi compter sur un réseau d'aménagement 3 fois plus important que le réseau français alors que le pays est 10 fois plus petit. La marche à pied n'est pas mieux traitée à l'échelle nationale. Seuls les habitants des centres villes peuvent faire le choix de se déplacer principalement à pied, tandis que le reste de la population est obligée d'avoir recours à la voiture.

L'État doit se donner pour objectif la création d'un réseau de 100 000 kilomètres de pistes cyclables (4 fois plus important qu'aujourd'hui) en consacrant 500 millions d'euros par an pour aider les collectivités, et à terme (en 2027) 1 milliard d'euros par an. C'est une nécessité pour sécuriser celles et ceux, toujours plus nombreux, qui ont pu faire le choix de se déplacer en vélo ces dernières années. C'est ainsi que la part modale du vélo atteindra 15% en 2030.

***Développer les infrastructures ne suffit pas, il faut donner dès le plus jeune âge l'habitude et le goût du vélo, tout en apprenant à rouler en sécurité.***

Il convient de généraliser l'apprentissage du vélo à l'école pour permettre de se familiariser à ce mode de déplacement et d'apprendre les règles élémentaires de sécurité dès le plus jeune âge et continuer cette formation tout le long de la vie à travers les vélos-écoles associatives pour les jeunes et les adultes.

Enfin, le vélo est aussi un moyen de transport intermodal, en particulier avec le train. Les places réservées aux vélos doivent être augmentées et cela nécessite un travail avec les industriels et la SNCF dans la conception des trains. De même, les voies d'accès aux gares, les quais et les places de parkings sécurisées devront être multipliées.

Tout cela doit pouvoir se développer, en fonction des spécificités des territoires, à travers un service public piloté par une Agence nationale vélos, sur le modèle de Voies navigables de France.

## 10.

## Secteur aérien : l'enjeu de la régulation du secteur et des usages, une décarbonation nécessaire

Le secteur aérien a fait l'objet d'une dérégulation totale, d'un partage du ciel entre compagnies qui a dégradé les conditions de travail des salarié.es

Le développement du low-cost a permis à certains de voyager de manière abordable, mais n'est pas sans poser de véritables difficultés sociales et environnementales. Nous proposons premièrement de remettre une régulation plus importante dans ce secteur, pour éviter que la simple loi du marché guide ses orientations.

L'enjeu ici est de démocratiser l'usage de l'avion tout en restreignant son volume global au regard de l'évolution de son coût écologique.

Certaines personnes des catégories populaires ont pu accéder au voyage grâce à l'avion. Cela est d'autant plus important pour celles et ceux qui vont rejoindre leur famille, nous pensons notamment à nos compatriotes des territoires dit « d'Outremers » qui ont à subir des tarifs exorbitants. Pour eux, l'enjeu est de diminuer le coût et non de restreindre leurs déplacements.

Reste que les trajets en avion sont encore les plus émetteurs de gaz à effet de serre par kilomètres parcourus. Ils sont également les plus discriminants sur le plan social. 20% des Français ne prennent pas l'avion. Les réponses technologiques permettant la baisse de la consommation (travaux sur l'aérodynamisme) ou le développement de carburants moins polluants ne pourront suffire en l'état actuel de la recherche.

***Il faut réduire l'usage de l'avion pour celles et ceux qui sont amenés à beaucoup le prendre. Rééquilibrer les usages, favoriser les alternatives en train, augmenter les taxes pour les usagers réguliers en la rendant progressive en fonction du nombre de voyages, en affectant les recettes sur le développement des infrastructures de transports peu polluants, voilà le travail à engager.***

Il convient d'interdire la vente de billets en dessous du niveau des taxes, que nous pouvons assimiler à de la vente à perte. L'Autriche a mis en place une telle mesure. Les avantages fiscaux injustifiés doivent être aussi supprimés, en particulier l'absence de taxation sur le kérosène, aberration économique et écologique.

---

# CONCLUSION

Les communistes sont ainsi engagés pour rendre effectif le droit à la mobilité. Les politiques de transports doivent résolument se tourner vers l'avenir, tant les enjeux sociaux, environnementaux et en termes de développement sont structurants pour le futur de notre pays.

***La nécessaire transition écologique ne pourra se faire que si elle est socialement juste et s'inscrit dans un programme de rupture avec les politiques menées ces dernières décennies.***

Au sein du modèle capitaliste actuel, seul le profit immédiat, l'accumulation et donc une vision de court terme peut prospérer, au détriment de l'intérêt général. Sans toucher aux problèmes structurels, les politiques menées actuellement se traduisent soit par des mesures d'affichages, soit par des restrictions de déplacements sans donner les moyens aux personnes d'accéder à des alternatives, ce qui est une politique de classe que nous combattons.

***Au contraire, notre projet pour les mobilités, fidèles aux orientations générales du Parti communiste français, s'attache à partir de la réalité concrète des personnes pour déployer une série de propositions ambitieuses et structurantes, financées et participant à construire la France des jours heureux que nous souhaitons.***

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

