



OBSERVER. COMPRENDRE. CONSTRUIRE.

07

PÔLE BLEU

VÉRITÉ & COMMANDEMENT

COMMUNICATIONS, MOBILITÉS ET MAILLAGE TERRITORIAL

PROGRAMME COMPLET • VERSION V4



DJILALI HAKIKI • FONDATEUR DE LPE

OBSERVER. COMPRENDRE. CONSTRUIRE.

ARCHITECTURE DU PROGRAMME

Ministère n°07

COMMUNICATIONS, MOBILITÉS ET MAILLAGE TERRITORIAL



Pôle

PÔLE BLEU — VÉRITÉ & COMMANDEMENT

Fonction du pôle

Le Bleu révèle.

Place du document

07 / 21 — COMMUNICATIONS

Le Bleu révèle. Le Blanc conçoit. Le Rouge réalise.

SOMMAIRE

Lecture structurée du diagnostic à l'exécution, puis aux annexes et instruments de contrôle.

PRÉAMBULE DOCTRINAL - NE PAS TRAHIR L'HÉRITAGE

PRINCIPE TRANSVERSAL — DISCRIMINATION ZÉRO

- 1. IDENTITÉ**
- 2. PREUVES D'ENTRÉE — VERSION CHIFFRÉE ET DOCTRINALE**
- 3. AUJOURD'HUI**
- 4. CE QUI A ÉTÉ FAIT JUSQU'ICI**
- 5. CE QUE NOUS CHANGEONS**
- 6. CADRAGE ET AUTORITÉ**
- 7. COMPÉTENCES TERRITORIALES**
- 8. ARCHITECTURE PUBLIC / PRIVÉ / MUTUALISÉ / CAPITALISÉ**
- 9. RESPONSABILITÉ CITOYENNE**
- 10. BASE JURIDIQUE**
- 11. MOYENS ET MÉTIERS**
- 12. PLAN DES 100 JOURS**
- 13. EXÉCUTION ANNÉE 1 À 5 + HORIZON 10-15 ANS**
- 14. PREUVE PERMANENTE, RISQUES ET CONTRÔLE**
- 15. DONNÉES**
- 16. COORDINATION**
- 17. DÉPENDANCES**
- 18. PUBLICS CONCERNÉS**
- 19. ENNEMIS STRUCTURELS**
- 20. CONDITIONS DE VICTOIRE**
- 21. COÛT POLITIQUE — VERSION CHIFFRÉE**
- 22. IRRÉVERSIBILITÉ**
- 23. PROFIL DU MINISTRE / COMMANDANT**
- 24. TABLEAU DE BORD PUBLIC**
- 25. RISQUES DE DÉRIVE ET GARDE-FOUS**
- 26. ATTAQUES / RÉPONSES**
- 27. TROIS NIVEAUX DE LECTURE**
- 28. SIMULATEURS LIÉS**
- 29. ARTICLES LIÉS**
- 30. QUIZ LIÉS**
- 31. SONDAGES LIÉS**
- 32. LEXIQUE LIÉ**
- 33. INFOS PRATIQUES**
- 34. MATÉRIEL DE CAMPAGNE**
- 35. RÉSULTAT POLITIQUE**

PRÉAMBULE DOCTRINAL - NE PAS TRAHIR L'HÉRITAGE

Une République qui ne relie plus ses territoires devient une promesse théorique.

Elle peut écrire l'égalité dans ses textes, afficher la modernité dans ses métropoles, parler de 5G, de fibre, de transition écologique, de trains, de plateformes numériques et de mobilité durable. Mais si un ancien ne peut pas aller chez le médecin, si un jeune ne peut pas rejoindre son stage, si une mère isolée ne peut pas se déplacer, si un artisan ne capte pas chez son client, si un agriculteur travaille dans une zone blanche, si un pont fermé coupe un bassin de vie, si une gare devient un décor, si un village n'a plus de bus, si un patient renonce à un soin faute de transport, alors la République ne fonctionne plus dans la vie réelle.

Un pays n'est pas seulement une carte. C'est un réseau vivant.

Une route n'est pas seulement du bitume. C'est l'accès au travail, aux soins, à l'école, à la famille, au commerce, au secours, à la dignité quotidienne.

Un pont n'est pas seulement un ouvrage. C'est parfois le lien entre un village et l'hôpital, entre une exploitation et son marché, entre un enfant et son collègue, entre un ancien et son autonomie.

Une antenne n'est pas seulement une installation technique. C'est la possibilité d'appeler les secours, de travailler, d'apprendre, de vendre, de s'orienter, de prévenir, de rester relié.

Une gare n'est pas seulement un arrêt. C'est une centralité, une promesse de mobilité, un point de rencontre, un accès au pays.

Un minibus territorial n'est pas un gadget. C'est parfois la différence entre une vie digne et une assignation à résidence.

LPE refuse une France moderne sur les cartes et cassée dans les usages.

Nous refusons une France où les opérateurs annoncent une couverture qui ne tient pas dans la main de l'habitant. Nous refusons une France où le numérique devient obligatoire pour ceux qu'on n'a pas accompagnés. Nous refusons une France où l'on parle de transition écologique en oubliant ceux qui n'ont pas d'alternative à la voiture. Nous refusons une France où un pont communal peut rester fermé trop longtemps parce que la commune n'a ni ingénierie, ni budget, ni interlocuteur clair. Nous refusons une France où les départements portent des charges immenses sans moyens d'exécution suffisants. Nous refusons une France où les outre-mer sont traités comme des marges alors qu'ils cumulent éloignement, insularité, coût de la vie, risques climatiques, contraintes logistiques et besoins de continuité. Nous refusons une France où l'égalité territoriale est proclamée depuis Paris mais vécue comme une humiliation dans les territoires.

Le ministère n°7 est le ministère de la République praticable.

Il ne promet pas seulement de construire. Il promet de relier.

Relier les villages aux soins. Relier les jeunes aux formations. Relier les anciens aux services. Relier les patients aux rendez-vous. Relier les agriculteurs aux marchés. Relier les artisans à leurs clients. Relier les gares aux bassins de vie. Relier les routes aux trains. Relier les transporteurs routiers aux plateformes multimodales. Relier les communes aux départements.

Relier les départements à la Nation. Relier les outre-mer au même niveau d'ambition nationale, avec des moyens adaptés à leurs réalités.

Une nation forte ne se mesure pas seulement à ses grandes infrastructures. Elle se mesure à sa capacité à ne laisser aucun territoire décrocher.

Le Pôle Bleu a rétabli l'ordre des fonctions vitales : compter juste, protéger les données, tenir l'intérieur, exécuter la loi, défendre le territoire, parler au monde. Le ministère n°7 ferme cette première chaîne en posant une vérité simple : une puissance qui ne circule pas reste bloquée.

La France doit peser. Mais pour peser, elle doit rester reliée.

La continuité territoriale n'est pas une faveur. C'est une condition de l'égalité nationale.

PRINCIPE TRANSVERSAL — DISCRIMINATION ZÉRO

Aucun Français ne doit être assigné à résidence par son territoire.

La discrimination territoriale est l'une des plus silencieuses. Elle ne se voit pas toujours dans une insulte ou dans une loi. Elle se voit dans un bus qui ne passe pas, une antenne qui ne couvre pas, une gare qui ferme, une route qui se dégrade, un pont qui coupe la vie, une démarche devenue numérique sans aide humaine, une zone d'activité sans réseau, une exploitation agricole mal connectée, un quartier mal desservi, un village oublié ou un territoire ultramarin traité comme une exception permanente.

LPE applique la discrimination zéro aux communications, aux mobilités et au maillage territorial.¹

Cela signifie qu'aucune personne âgée ne doit perdre l'accès aux soins parce qu'elle ne conduit plus. Aucun jeune ne doit renoncer à une formation parce qu'il vit loin d'une gare. Aucune personne handicapée ne doit dépendre du hasard pour se déplacer. Aucun travailleur pauvre ne doit perdre une opportunité parce qu'il n'a pas de transport. Aucun agriculteur ne doit être privé d'outils numériques essentiels parce que son exploitation n'est pas rentable pour un opérateur. Aucun artisan ne doit perdre du temps, des clients ou des chantiers parce que le réseau ne suit pas. Aucun élève ne doit être abandonné devant une démarche numérique. Aucun habitant des outre-mer ne doit recevoir une version diminuée du service national. Aucune commune rurale ne doit être considérée comme trop petite pour mériter l'exécution. Aucun quartier populaire ne doit être enclavé au point de réduire les chances de ses habitants. Aucun patient ne doit être isolé par l'absence de mobilité. Aucun territoire ne doit être condamné parce qu'il coûte plus cher à relier.

Le ministère n°7 combattra trois formes d'injustice.

La première est l'injustice d'accès. Elle frappe ceux qui n'ont pas de véhicule, pas de permis, pas de réseau, pas de gare, pas de bus, pas de borne, pas d'accompagnement numérique ou pas de solution de secours.

La deuxième est l'injustice d'usage. Elle frappe ceux qui sont officiellement couverts, officiellement desservis, officiellement connectés, mais qui, dans la réalité, n'arrivent pas à téléphoner, naviguer, réserver, rejoindre un rendez-vous, charger un véhicule ou faire une démarche.

La troisième est l'injustice de considération. Elle frappe les territoires auxquels on explique que tout progresse alors que la vie quotidienne leur prouve le contraire.

LPE ne se contentera plus de demander : la commune est-elle couverte ? LPE demandera : l'habitant peut-il utiliser le service ?

Capter sur une carte n'est pas capter dans une cuisine. Avoir une ligne sur un schéma n'est pas avoir un bus quand on en a besoin. Avoir une gare sur un plan n'est pas avoir une correspondance utile. Avoir une borne dans une statistique n'est pas pouvoir charger là où l'on vit. Avoir une démarche en ligne n'est pas être accompagné.

La discrimination zéro territoriale impose donc une règle de preuve : carte, mesure terrain, signalement citoyen et test d'usage réel.

La République ne doit pas seulement être présente dans les textes. Elle doit être praticable dans les trajets.

1. IDENTITÉ

Pôle : Pôle Bleu — Vérité, Commandement, Puissance.

Formule du pôle : la France qui voit clair, compte juste, commande, sécurise et rayonne.

Formule courte : la France qui pèse.

¹ Organisation géographique des services et infrastructures afin d'assurer une couverture effective de tous les territoires.

Classement : ministère n°7.

Nom complet : Ministère des Communications, des Mobilités et du Maillage territorial.

Le ministère des Communications, des Mobilités et du Maillage territorial garantit la continuité physique, numérique et humaine de la France.

Il n'est pas seulement un ministère des transports. Il n'est pas seulement un ministère des réseaux. Il n'est pas seulement un ministère de l'aménagement. Il est le ministère du lien réel.

Sa fonction est de reconnecter les campagnes, les villes moyennes, les quartiers enclavés, les outre-mer en appui du ministère n°21, les axes routiers, les axes ferroviaires, les bassins de vie, les écoles, les personnes âgées, les personnes handicapées, les entreprises, les hôpitaux, les ports, les gares, les zones industrielles, les agriculteurs, les commerces, les services publics, les familles, les jeunes, les patients et les territoires oubliés.

Sa mission courte est simple : rendre la France praticable partout.

La France n'est pas seulement souveraine lorsqu'elle possède une armée, une justice ou un budget. Elle est souveraine lorsqu'un habitant peut vivre dignement dans son territoire sans être obligé de partir pour accéder à tout.

Une route qui tient, un pont qui rouvre, un réseau qui fonctionne, un train qui correspond, un minibus qui passe, une gare qui devient un hub, une permanence numérique qui aide, une borne qui sert, un fret qui circule, une radio de crise qui fonctionne : ce sont des morceaux de souveraineté populaire.

Le ministère n°7 agit en coordination avec le ministère n°2 pour le numérique, le ministère n°3 pour l'administration territoriale, le ministère n°5 pour la résilience et les crises, le ministère n°9 pour l'accès aux soins, le ministère n°8 pour l'école, le ministère n°15 pour l'industrie et les batteries, le ministère n°17 pour l'agriculture, le ministère n°18 pour le commerce, le ministère n°19 pour l'écologie productive et le ministère n°21 pour les outre-mer, les ports, les littoraux et les contraintes insulaires.

Le ministère portera le Plan France Reconnectée — Continuité territoriale intégrale.

Ce plan repose sur une doctrine simple : la continuité territoriale doit être prouvée par l'usage.

Il ne suffit pas de dire que la fibre arrive. Il faut que l'habitant puisse travailler.

Il ne suffit pas de dire que la 5G existe. Il faut qu'elle serve les axes, les secours, les trains, les zones d'activité, les exploitations, les hôpitaux, les ports, les usages agricoles et les trajets réels.

Il ne suffit pas de dire qu'une autorité organisatrice existe. Il faut que quelqu'un puisse réserver, monter, arriver à l'heure et rentrer.

Il ne suffit pas de dire qu'un pont est surveillé. Il faut qu'un calendrier soit donné, qu'une solution provisoire existe et que le territoire ne soit pas abandonné.

La formule centrale du ministère est :

Une nation n'est forte que si ses territoires restent reliés.

2. PREUVES D'ENTRÉE — VERSION CHIFFRÉE ET DOCTRINALE

La France ne part pas d'un sentiment vague d'abandon. Elle part de réalités mesurables.

La France possède environ 1,1 million de kilomètres de routes, l'un des réseaux les plus longs et les plus denses d'Europe. Ce chiffre devrait être une force. Il peut devenir une fragilité si l'entretien, les ponts, les ouvrages, les routes communales, les routes départementales et les axes secondaires ne suivent pas.

Le Programme national Ponts, piloté par le Cerema, a montré l'ampleur du sujet. Son premier bilan 2021-2023 indique 45 894 ouvrages communaux recensés, avec plus de 42 000 carnets de santé

remis. Ce n'est pas un détail d'ingénieur. C'est une alerte politique : pendant longtemps, la France a mal connu l'état réel d'une partie de ses ouvrages communaux.

L'Arcep publie déjà des cartes de couverture, des tests de qualité et l'outil "Mon réseau mobile". Elle met aussi en open data de nombreuses informations utiles. Au premier trimestre 2025, l'Arcep dénombrait près de 63 300 sites 5G mis en service en France métropolitaine, dont 30 140 sites en bande 3,5 GHz. Ces données prouvent que le déploiement avance. Mais elles prouvent aussi que l'enjeu n'est plus seulement d'installer des sites : l'enjeu est de garantir l'usage réel.

Un territoire peut être couvert dans une statistique et rester mal connecté dans la vie quotidienne. Les habitants connaissent cette différence mieux que les tableaux : l'appel qui coupe, le GPS qui saute, le terminal qui ne passe pas, le télétravail impossible, l'exploitation agricole mal couverte, le train où l'on décroche, la route où l'on ne peut pas prévenir.

La France doit donc passer de la couverture déclarée à la couverture prouvée.

Donnée 1 — Réseau routier national et local

La France dispose d'environ 1,1 million de kilomètres de routes.

Statut : OFFICIELLE_BRUTE À ACTUALISER. Source : données publiques nationales / Cour des comptes / réseaux routiers.

Lecture LPE : La route reste l'infrastructure quotidienne principale du pays. La transition écologique ne doit pas conduire à mépriser la route, mais à mieux l'articuler avec le rail, le fret, les minibuses, les gares-hubs, le covoiturage utile et les véhicules réparables.

Donnée 2 — Ponts communaux

Le premier bilan du Programme national Ponts 2021-2023 recense 45 894 ouvrages communaux, avec plus de 42 000 carnets de santé remis.

Statut : OFFICIELLE_BRUTE. Source : Cerema, Programme national Ponts.

Lecture LPE : Un pont communal peut être vital. Il faut passer du recensement à l'exécution : priorisation, financement, travaux, solutions provisoires et calendrier.

Donnée 3 — Couverture mobile et 5G

Au 31 mars 2025, l'Arcep dénombrait près de 63 300 sites 5G mis en service en France métropolitaine, dont 30 140 en bande 3,5 GHz.

Statut : OFFICIELLE_BRUTE À ACTUALISER. Source : Arcep, couverture mobile, T1 2025.

Lecture LPE : La France déploie, mais le déploiement ne suffit pas. LPE demande la preuve d'usage sur les axes routiers, les axes ferroviaires, les villages, les zones d'activité, les exploitations, les bâtiments et les situations de crise.

Donnée 4 — Mon réseau mobile

L'Arcep dispose déjà d'un outil permettant de comparer couverture et qualité de service des opérateurs, avec cartes, tests, antennes, zones à couvrir et signalements.

Statut : OFFICIELLE_BRUTE. Source : Arcep, Mon réseau mobile.

Lecture LPE : L'outil existe. LPE veut lui donner une conséquence politique plus forte : quand la carte, la mesure terrain, le signalement citoyen et le test d'usage convergent, l'opérateur doit corriger ou être sanctionné.

Donnée 5 — Bornes et recharge

Le besoin de recharge électrique doit être pensé au-delà des métropoles, autoroutes et centres commerciaux.

Statut : À AUDITER / PROJECTION_PROGRAMME.

Lecture LPE : Les bornes doivent suivre les usages de continuité territoriale : gares-hubs, sites de soins, villages, minibuses territoriaux, zones rurales, zones touristiques, outre-mer et flottes publiques.

Donnée 6 — Fret ferroviaire et multimodalité

Les stratégies nationales de fret ferroviaire existent, mais doivent être articulées aux transporteurs routiers.

Statut : OFFICIELLE_BRUTE / À ACTUALISER.

Lecture LPE : Le rail doit reprendre les grands flux quand c'est pertinent, mais les routiers français ne doivent pas être traités comme des ennemis. Ils deviennent partenaires du premier et dernier kilomètre, de la logistique fine et du multimodal.

Ces preuves imposent une conclusion : la France n'a pas besoin d'un discours supplémentaire sur les territoires.

Elle a besoin d'une chaîne d'exécution.

3. AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, beaucoup de Français vivent dans une France officiellement moderne mais pratiquement compliquée.

On leur parle de fibre, de 5G, de transition écologique, de mobilité douce, de plateformes, de trains, de smart city, d'innovation, de services en ligne et de simplification administrative. Mais dans leur vie réelle, ils voient souvent autre chose.

Ils voient des routes abîmées. Ils voient des ponts fermés. Ils voient des gares désertées. Ils voient des bus rares. Ils voient des zones grises. Ils voient des appels qui coupent. Ils voient des démarches numériques imposées sans accompagnement. Ils voient des anciens dépendre de leur famille pour un rendez-vous médical. Ils voient des jeunes reporter un stage faute de transport. Ils voient des artisans perdre du temps parce que le réseau ne suit pas. Ils voient des agriculteurs utiliser des outils connectés dans des zones qui ne le sont pas assez. Ils voient des villages mourir doucement parce que le lien se retire morceau par morceau.

Le problème n'est pas que rien n'a été fait. Le problème est que la France a trop souvent confondu déploiement et service rendu.

Déployer une infrastructure n'est pas encore garantir un usage. Créer une compétence administrative n'est pas encore produire un trajet. Afficher une couverture n'est pas encore permettre à l'habitant de capter. Publier une stratégie n'est pas encore rouvrir un pont. Financer un programme n'est pas encore changer une vie.

Les territoires ne demandent pas des mots plus modernes. Ils demandent que ça fonctionne.

Le téléphone doit fonctionner. Le bus doit passer. Le pont doit rouvrir. La route doit tenir. La gare doit servir. La borne doit être là où elle est utile. La démarche numérique doit être accompagnée. Le train doit correspondre. Le fret doit circuler. Le territoire doit rester relié.

Aujourd'hui, une partie de la France se sent punie par la géographie. LPE refuse cette idée.

Vivre loin d'une métropole ne doit pas condamner à moins de République. Vivre en outre-mer ne doit pas condamner à une version retardée du service. Vivre en zone rurale ne doit pas condamner à dépendre de la voiture pour tout. Vivre dans un quartier enclavé ne doit pas réduire l'accès au travail. Vieillir sans conduire ne doit pas devenir une prison. Être jeune sans permis ne doit pas limiter l'avenir.

La modernité ne vaut rien si elle ne descend pas jusqu'au dernier kilomètre.

4. CE QUI A ÉTÉ FAIT JUSQU'ICI

La France a déjà engagé des politiques importantes : plans fibre, New Deal mobile, cartes de couverture, programmes de ponts, investissements ferroviaires, loi d'orientation des mobilités, autorités organisatrices de la mobilité, dispositifs de transport à la demande, stratégies de fret, soutien aux

bornes, aides à la mobilité, plateformes numériques, politiques de covoiturage, rénovation de certaines gares et programmes de désenclavement.

Ces actions ont produit des résultats réels. Il serait malhonnête de dire que rien n'a avancé. Des lignes ont été raccordées, des antennes installées, des ponts recensés, des communes aidées, des zones couvertes, des gares rénovées, des bus créés et des données ouvertes.

Mais les résultats restent inégaux.

La faiblesse principale est l'éparpillement de la responsabilité. L'État fixe des cadres, les régions organisent, les départements connaissent le terrain, les communes alertent, les opérateurs déploient, les citoyens subissent ou signalent, les AOM planifient, les entreprises exploitent, mais personne ne semble toujours responsable du résultat final dans la vie quotidienne.

Or un habitant ne vit pas dans un organigramme.

Il ne se demande pas si la compétence est régionale, départementale, communale, privée, nationale ou européenne. Il veut savoir s'il peut aller chez le médecin, appeler les secours, prendre un bus, faire sa démarche, traverser le pont, rejoindre la gare ou travailler correctement.

LPE ne supprime pas les compétences existantes. Elle les ordonne vers le résultat.

L'État doit garantir. La région doit organiser. L'AOM doit coordonner. Le département doit exécuter au plus près. La commune doit signaler et prioriser. L'opérateur doit prouver. Le citoyen doit pouvoir alerter. Le financement national doit péréquater.

La décentralisation ne doit pas devenir l'abandon poli de l'État. La privatisation partielle des réseaux ne doit pas devenir l'irresponsabilité des opérateurs. La transition écologique ne doit pas devenir l'immobilité des pauvres. Le numérique ne doit pas devenir la disparition du guichet humain. La modernité ne doit pas être réservée aux métropoles.

LPE reprend ce qui existe, mais lui impose une finalité : la continuité territoriale intégrale.

5. CE QUE NOUS CHANGEONS

LPE change la question.

Avant, on demandait : combien avons-nous déployé ? Maintenant, on demandera : qui peut réellement utiliser ?

Cette bascule transforme tout.

Un réseau télécom ne sera plus jugé seulement par carte opérateur, mais par carte, mesure terrain, signalement citoyen et test d'usage réel.

Une mobilité ne sera plus jugée seulement par existence administrative, mais par utilité concrète : horaires, réservation, correspondances, accès aux soins, écoles, gares, commerces, travail, associations et retour possible.

Un pont ne sera plus traité comme un dossier local perdu dans une file d'attente. Lorsqu'un ouvrage vital est dangereux ou fermé, un calendrier, une solution provisoire ou un engagement de travaux devra être produit rapidement.

Une borne ne sera plus installée seulement là où elle est rentable ou visible. Elle devra suivre les besoins : gares-hubs, villages, minibuses, sites de soins, zones rurales, zones touristiques, flottes publiques et outre-mer.

Un opérateur ne pourra plus confondre autorisation publique et rente privée. Les fréquences et obligations de couverture sont des responsabilités nationales.

Le Plan France Reconnectée reposera sur quelques ruptures structurantes.

La première rupture est la preuve d'usage. LPE ne croira plus une couverture tant qu'elle n'est pas confirmée par l'expérience réelle.

La deuxième rupture est l'exécution départementale. Les départements deviendront les bras opérationnels de proximité, en convention avec les AOM et les régions, sans créer une couche bureaucratique supplémentaire.

La troisième rupture est la mobilité minimale utile. Chaque bassin de vie devra disposer d'une solution de déplacement adaptée, multi-usage, simple à réserver et compatible avec les réalités locales.

La quatrième rupture est l'urgence ouvrages vitaux. Ponts, routes, ouvrages dangereux ou fermés devront sortir de la lenteur administrative dès qu'ils coupent l'accès à des fonctions essentielles.

La cinquième rupture est la 5G utile. La priorité ne sera pas le marketing, mais les axes routiers, ferroviaires, secours, santé, agriculture, industrie, entreprises, ports, gares et zones de crise.

La sixième rupture est la permanence numérique humaine. On ne peut pas imposer le numérique à ceux qu'on laisse seuls devant l'écran.

La septième rupture est le fret multimodal. Les grands flux doivent reprendre le rail lorsque c'est pertinent, sans sacrifier les transporteurs routiers français, qui resteront essentiels au premier et dernier kilomètre.

La huitième rupture est l'égalité territoriale adaptée aux outre-mer. Même ambition de service, mais moyens adaptés aux îles, aux distances, au climat, aux ports, aux reliefs et aux réalités locales.

La formule politique du changement est simple :

On veut que ça capte, que le bus passe, que le pont rouvre, que le train corresponde, que la borne serve, que le guichet aide, que le fret circule et que personne ne soit abandonné.

6. CADRAGE ET AUTORITÉ

Le ministère des Communications, des Mobilités et du Maillage territorial fixe la garantie nationale de continuité territoriale.

Il ne remplace pas les régions, les départements, les communes, les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs télécoms, les transporteurs, les industriels ou le ministère des Outre-mer. Il donne une colonne vertébrale commune : partout

où la République demande aux Français de vivre, travailler, étudier, se soigner, vieillir, produire et faire leurs démarches, elle doit garantir un minimum réel de lien.

La compétence locale ne doit plus servir d'excuse au décrochage national. L'État peut décentraliser l'exécution, mais il ne peut pas décentraliser l'abandon. Lorsqu'un territoire n'a plus de mobilité utile, plus de réseau réel, plus de pont praticable, plus d'accès numérique accompagné ou plus de solution de crise, ce n'est pas seulement une difficulté locale. C'est une rupture de continuité nationale.

L'autorité du ministère repose sur quatre principes.

Le premier est la preuve d'usage. Une infrastructure ne sera pas considérée comme réussie parce qu'elle existe dans une base de données. Elle sera réussie lorsqu'elle fonctionne pour ceux qui en ont besoin. La carte, la mesure terrain, le signallement citoyen et le test d'usage devront être croisés.

Le deuxième est l'exécution proche. Le département devient l'échelon d'exécution opérationnelle, parce qu'il connaît les routes, les ponts, les bassins de vie, les fragilités, les collèges, les zones rurales, les dépendances aux soins, les réalités de transport et les communes isolées. Il n'organise pas seul la mobilité à la place des AOM, mais il devient le bras d'exécution conventionné lorsque le service réel manque.

Le troisième est la responsabilité des opérateurs. Les fréquences, les droits de passage, les autorisations et les marchés publics ne sont pas des cadeaux. Ils créent des devoirs. Un opérateur qui promet mais ne livre pas doit corriger, prouver, indemniser ou être sanctionné. En cas de carence grave et répétée, un réexamen ciblé de ses droits sur une zone devient possible dans le respect du contradictoire.

Le quatrième est la péréquation nationale. Les territoires les plus difficiles à relier sont souvent ceux qui ont les moyens les plus faibles. La Nation doit donc financer une part de la continuité territoriale par un fonds spécifique, hors DGF, avec des critères transparents : routes, ponts, superficie, pauvreté, vieillissement, éloignement, montagne, insularité, outre-mer, zones blanches, zones grises, distance aux soins et potentiel financier.

Le ministère n°7 sera l'autorité de cohérence.

Il ne devra pas tomber dans la tentation du grand plan parisien qui ignore le terrain. Son rôle sera de fixer les garanties, financer les urgences, contrôler les preuves, sanctionner les carences, publier les résultats et faire coopérer ceux qui travaillent encore trop souvent séparément.

Doctrine de l'État :

L'État garantit la continuité nationale, fixe les obligations, finance la péréquation, contrôle les opérateurs, suit les ouvrages vitaux, définit les priorités réseau, coordonne les crises, publie les indicateurs et intervient quand une carence locale ou privée met en cause l'égalité territoriale.

Doctrine des opérateurs :

Les opérateurs privés peuvent exploiter, innover et investir. Mais lorsqu'ils utilisent des fréquences publiques ou des infrastructures d'intérêt général, ils assument une obligation de résultat. La couverture déclarée ne suffit plus. L'usage réel devient la preuve.

Doctrine mobilité :

La mobilité utile prime sur la mobilité décorative. Un service doit être pensé pour les patients, les anciens, les jeunes, les travailleurs, les personnes handicapées, les associations, les familles, les gares, les commerces, les écoles et les rendez-vous essentiels.

Doctrine travaux :

Lorsqu'un pont, une route ou un ouvrage vital coupe l'accès à un service essentiel, l'État et le territoire concerné doivent produire rapidement un diagnostic, un calendrier et, lorsque c'est possible, une solution provisoire.

Doctrine Outre-mer :

Le ministère n°21 pilote les outre-mer. Le ministère n°7 appuie la continuité numérique, mobile, routière, portuaire, radio/satellite, logistique, plateformes, mobilité locale et résilience de crise. Même ambition nationale, moyens adaptés au territoire.

7. COMPÉTENCES TERRITORIALES

La continuité territoriale ne peut pas fonctionner si chacun défend seulement son périmètre administratif.

L'habitant, lui, ne vit pas dans un schéma de compétences. Il part de chez lui, traverse une route communale, emprunte une route départementale, rejoint une gare régionale, utilise une application nationale, dépend d'un opérateur privé, va dans un hôpital public, travaille pour une entreprise locale et paie ses impôts à plusieurs niveaux. Si l'un des maillons casse, c'est toute sa journée qui se dérègle.

LPE clarifie donc les responsabilités sans tout centraliser.

L'État garantit le socle national. Il fixe les obligations de couverture réelle, les critères de péréquation, les standards de données, les règles de sanction, les priorités de crise, les objectifs de 5G utile, le suivi des ponts et routes vitales, la cohérence fret, la doctrine bornes, les exigences de recyclabilité et l'appui aux outre-mer.

La région reste l'échelon de planification des mobilités structurantes. Elle coordonne les TER, les cars régionaux, les grandes correspondances, les gares-hubs, les bassins d'emploi, les formations, les grands flux de fret et l'articulation avec les schémas économiques.

L'AOM conserve l'organisation de la mobilité sur son ressort. Elle définit le cadre, les horaires, la tarification, l'intégration des services, la cohérence des lignes, la billettique et les objectifs de desserte.

Le département devient l'échelon d'exécution territoriale conventionnée. Il intervient sur les routes, les ponts, les minibus territoriaux, les plateformes de transport à la demande, l'accès aux collèges, l'accès aux soins non urgents, les personnes âgées, les personnes handicapées, les communes rurales, les zones isolées, les travaux urgents et la coordination avec les communes.

La commune devient l'échelon du signalement et de la priorité locale. Elle connaît les arrêts inutiles, les trajets manquants, les ponts sensibles, les zones sans réseau, les besoins des anciens, les difficultés des familles, les lieux de permanence numérique, les commerces, les écoles et les associations.

Le citoyen devient un capteur de réalité. Ses signalements ne remplacent pas l'expertise, mais ils déclenchent l'attention. Plusieurs signalements concordants sur un même problème doivent ouvrir un examen, puis une réponse motivée.

Les opérateurs télécoms et transporteurs privés restent des acteurs essentiels, mais ils ne doivent plus pouvoir se cacher derrière la complexité administrative. Lorsqu'ils assurent un service d'intérêt territorial, ils doivent publier, prouver, corriger et répondre.

Cette répartition repose sur une idée simple : l'État garantit, le territoire exécute, l'habitant vérifie.

Il ne s'agit pas de créer une bureaucratie supplémentaire. Il s'agit de faire cesser la dilution.

8. ARCHITECTURE PUBLIC / PRIVÉ / MUTUALISÉ / CAPITALISÉ

Le ministère n°7 doit utiliser toutes les formes d'action sans les confondre.

Tout ne doit pas être public. Mais tout ce qui structure la continuité nationale doit être contrôlé par la puissance publique. LPE n'a pas pour objectif de nationaliser par réflexe ni de privatiser par dogme. L'objectif est que le service fonctionne.

Ce qui reste public ou garanti par le public concerne les infrastructures vitales, la péréquation, les standards, les données, les urgences, les ponts et routes essentiels, la protection des usagers, les obligations des opérateurs, la continuité numérique minimale, les crises, les outre-mer et les tableaux de bord.

La puissance publique ne doit pas nécessairement tout exploiter, mais elle doit garder la main sur la garantie. Une antenne privée peut servir une mission publique. Un minibus peut être exploité par une entreprise locale. Une plateforme peut être développée par un prestataire. Un transporteur peut participer au fret multimodal. Mais la finalité, les données essentielles, les obligations et les sanctions restent publiques.

Ce qui devient mutualisé concerne les usages de proximité. Un minibus territorial ne doit pas servir seulement un public. Il doit pouvoir transporter, selon organisation locale, des anciens, des patients, des jeunes, des actifs, des personnes handicapées, des usagers associatifs, des habitants sans permis, des touristes selon les zones, et parfois des petits colis ou services compatibles. C'est parce qu'il sera multi-usage qu'il sera viable.

La plateforme départementale mutualisée devra rester accessible par téléphone, papier et numérique. Si elle n'existe que par application, elle exclura ceux qu'elle prétend aider.

Ce qui peut être privé ou capitalisé concerne l'exploitation, la maintenance, les véhicules, les bornes, les outils numériques, les batteries, les travaux, certains services de transport, la logistique, les

plateformes, les équipements ferroviaires, les capteurs de ponts, les services de mesure réseau et les solutions de réservation.

Mais LPE posera une doctrine économique : le capital vient après l'utilité réelle. Jamais avant.

Une entreprise privée peut gagner de l'argent si elle rend un service réel. Elle ne doit pas capter une rente parce que le territoire n'a pas d'alternative. Les marchés publics devront intégrer le coût global, la réparabilité, la maintenance, la souveraineté critique, la sécurité d'approvisionnement, l'empreinte environnementale, la cybersécurité, le service après-vente et la résilience.

Le plan de financement cible du ministère sera de 20 à 30 milliards d'euros sur cinq ans, à auditer et ajuster annuellement. Ce chiffrage doit être présenté comme une enveloppe de transformation, pas comme une dépense aveugle.

Ordres de grandeur à auditer :

- routes, ponts et ouvrages vitaux : 6 à 10 milliards d'euros ;
- minibus, transport à la demande et plateformes : 3 à 5 milliards ;
- 5G utile, couverture réelle et axes : 4 à 6 milliards ;
- bornes, batteries, recharge territoriale : 2 à 4 milliards ;
- fret, gares-hubs et multimodalité : 2 à 4 milliards ;
- permanence numérique, radio/satellite de crise et données : 1 à 2 milliards.

Ces montants ne devront pas être distribués selon la capacité des territoires à monter des dossiers élégants. Ils devront suivre les besoins réels : isolement, pauvreté, vieillissement, distance aux soins, ruptures de ponts, zones grises, absence de transport, fragilité des réseaux, outre-mer, montagne, ruralité et bassins de vie mal reliés.

LPE ne finance pas des infrastructures pour faire beau. LPE finance des organes de vie nationale.

9. RESPONSABILITÉ CITOYENNE

Le citoyen n'est pas seulement un usager.

Il est celui qui connaît le réel.

Il sait où ça coupe. Il sait quel arrêt ne sert à rien. Il sait quelle route devient dangereuse. Il sait quel pont inquiète. Il sait quel ancien ne peut plus sortir. Il sait quel jeune refuse une formation faute de transport. Il sait quel commerce perd des clients parce qu'il n'y a pas de stationnement, de bus ou de réseau. Il sait quelle démarche numérique a humilié quelqu'un.

LPE donnera donc une place officielle au signalement citoyen.

Mais un signalement n'est pas un ordre. Il déclenche un examen. La puissance publique garde l'expertise, le contradictoire et la priorisation. Le système doit éviter à la fois l'inaction et l'hystérie.

Un signalement sérieux devra recevoir une réponse. Plusieurs signalements concordants devront ouvrir un diagnostic. Un diagnostic grave devra produire une décision : intervention, calendrier, solution provisoire, refus motivé ou classement avec justification.

La responsabilité citoyenne concerne aussi l'usage.

Un service territorial ne peut fonctionner que si les habitants l'utilisent correctement. Les minibus mutualisés ne devront pas être transformés en véhicules privés déguisés. Les plateformes de réservation devront éviter les abus. Les permanences numériques devront aider sans faire à la place de façon systématique. Les signalements devront être honnêtes. Les équipements publics devront être respectés.

La mobilité utile repose sur une alliance entre l'État, les territoires et les usagers.

Le citoyen aura des droits :

- droit de signaler une zone sans réseau réel ;

- droit de signaler un pont, une route ou un ouvrage dangereux ;
- droit de demander une réponse motivée ;
- droit d'accéder à une permanence numérique ;
- droit d'utiliser une plateforme non exclusivement numérique ;
- droit de connaître les délais ;
- droit de consulter le tableau de bord public.

Mais il aura aussi des devoirs : ne pas frauder, ne pas dégrader, ne pas réserver abusivement, ne pas produire de faux signalements, respecter les priorités sanitaires ou sociales, respecter les chauffeurs et agents, et accepter que l'urgence soit hiérarchisée.

Doctrine sociale :

La continuité territoriale n'est pas l'assistanat. C'est la condition minimale pour que chacun puisse faire sa part.

On ne demande pas à un jeune de travailler s'il ne peut pas rejoindre son emploi. On ne demande pas à un ancien de se soigner s'il ne peut pas se déplacer. On ne demande pas à un artisan de produire s'il n'a pas de réseau. On ne demande pas à une commune de vivre si on la laisse se couper du pays.

La responsabilité commence lorsque le lien existe.

10. BASE JURIDIQUE

Le ministère n°7 doit être juridiquement solide, car il touche à des compétences partagées, des opérateurs privés, des marchés publics, des collectivités, des données personnelles, des sanctions, des fréquences, des transports et des infrastructures.

La loi-cadre "France Reconnectée" devra respecter la Constitution, le principe de libre administration des collectivités territoriales, le droit de la commande publique, le droit européen, le droit de la concurrence, le droit des télécommunications, le droit des transports, le RGPD, les compétences des AOM, les règles environnementales, les normes de sécurité et les obligations de service public.

LPE ne peut pas simplement dire : "l'État reprend tout". Ce serait juridiquement fragile et politiquement lourd. La méthode sera plus intelligente : garantie nationale, conventionnement, péréquation, objectifs, contrats, sanctions proportionnées, substitutions ciblées et contrôle de résultat.

Pour les opérateurs télécoms, la chaîne juridique sera graduée.

Il faudra d'abord mesurer. Ensuite mettre en demeure. Ensuite laisser un délai de correction. Ensuite sanctionner si la carence persiste. Ensuite, en cas de carence grave, répétée et documentée sur une zone ciblée, ouvrir un réexamen des droits, obligations ou conditions d'exploitation. Le transfert temporaire ou la substitution ne devra intervenir qu'en dernier recours, pour une zone définie, avec contrôle juridique, contradictoire et proportionnalité.

Pour les entreprises départementales, la loi devra préciser qu'elles ne remplacent pas les AOM. Elles exécutent des services locaux par convention, selon des besoins opérationnels définis, dans le respect des compétences régionales et locales. Elles peuvent gérer des flottes, plateformes, travaux, coordination de proximité, minibus, signalements, interventions rapides ou permanences, mais elles ne deviennent pas un État dans l'État.

Pour les ponts et ouvrages vitaux, la loi devra créer un droit d'alerte renforcé. Lorsqu'un ouvrage menace la continuité d'un bassin de vie, le territoire concerné devra recevoir une expertise, une priorisation et un calendrier. L'obligation ne sera pas toujours d'achever les travaux en trois mois. Elle sera d'engager une réponse sous trois mois : diagnostic, sécurisation, solution provisoire, financement, marché ou travaux selon gravité.

Pour les données citoyennes, le RGPD sera strict. Les signalements devront être utilisés pour la finalité déclarée, anonymisés autant que possible, conservés pour une durée limitée et protégés contre tout détournement.

Pour les achats publics, la priorité française ou européenne devra être juridiquement propre. Elle ne pourra pas être formulée comme une préférence illégale brute. Elle devra passer par des critères objectifs : coût global, maintenance, réparabilité,

empreinte carbone, sécurité d'approvisionnement, délais, cybersécurité, souveraineté critique, disponibilité des pièces, recyclabilité, service après-vente et résilience industrielle.

La doctrine juridique tient en une phrase :

LPE ne contourne pas le droit pour reconnecter la France. Elle utilise le droit pour obliger le réel à suivre.

11. MOYENS ET MÉTIERS

Le ministère n°7 devra réhabiliter les métiers du terrain.

La France a trop souvent valorisé l'annonce, l'ingénierie de dossier, la plateforme numérique ou le grand projet, en oubliant ceux qui rendent le lien possible : agents routiers, chauffeurs, mécaniciens, techniciens fibre, monteurs télécoms, conducteurs de train, aiguilleurs, agents de gare, réparateurs, ingénieurs ouvrages d'art, logisticiens, électromécaniciens, médiateurs numériques, planificateurs, agents d'accueil, exploitants de transport, équipes de maintenance, personnels communaux et départementaux.

La continuité territoriale est un travail quotidien.

Il faut des femmes et des hommes qui savent où la route s'effondre, quel pont bouge, quel hameau ne capte pas, quel ancien ne peut pas réserver en ligne, quelle ligne de bus ne correspond pas, quel camion peut livrer, quelle gare pourrait redevenir utile, quelle borne est mal placée, quelle entreprise locale peut intervenir vite.

Le ministère renforcera plusieurs métiers critiques.

Les ingénieurs et techniciens des ouvrages d'art seront indispensables pour transformer les carnets de santé des ponts en priorités de travaux. Les agents routiers départementaux et communaux devront être revalorisés, car ils tiennent une partie immense de la continuité nationale. Les techniciens télécoms et fibre devront être formés, contrôlés, certifiés et mieux coordonnés avec les besoins locaux. Les chauffeurs de minibus territoriaux devront être considérés comme des agents de lien, pas seulement comme des conducteurs.

Les médiateurs numériques seront essentiels. Une permanence numérique ne doit pas être un ordinateur posé dans une salle. Elle doit être une présence humaine capable d'aider un ancien, un parent, un élève, un demandeur d'emploi, un artisan, une personne handicapée ou un étranger en règle à accomplir une démarche sans humiliation.

Le fret multimodal nécessitera aussi des métiers spécifiques : opérateurs de plateformes, agents de tri, conducteurs, planificateurs, logisticiens, manutentionnaires, spécialistes du combiné rail-route, experts portuaires, coordinateurs de dernier kilomètre.

Les métiers des batteries, bornes et véhicules recyclables devront être reliés au ministère n°15. LPE veut des minibus, véhicules publics, batteries et bornes réparables, maintenables et recyclables. Cela suppose une filière industrielle, pas seulement des achats.

Doctrine RH :

Le ministère n°7 n'est pas un ministère de PowerPoint.

Il est un ministère d'agents qui réparent, conduisent, installent, mesurent, accueillent, maintiennent, sécurisent, répondent et reviennent sur le terrain quand ça ne marche pas.

Le prestige doit revenir aux métiers qui relient.

12. PLAN DES 100 JOURS

Les 100 premiers jours devront installer une rupture de méthode.

Dans les trente premiers jours, l'État annoncera la doctrine France Reconnectée : continuité territoriale intégrale, preuve d'usage, signalement citoyen, sanctions opérateurs, priorité aux ouvrages vitaux, minibus territoriaux, exécution départementale conventionnée, 5G utile sur axes, permanences numériques et fonds national hors DGF.

Cette annonce devra être accompagnée d'une phrase simple : on ne jugera plus un réseau, un transport ou un pont uniquement par dossier, mais par usage réel.

Entre le jour 31 et le jour 60, le ministère lancera quatre audits rapides.

Le premier portera sur les ponts, routes et ouvrages vitaux déjà identifiés comme dangereux, fermés ou limitant la vie d'un bassin. Le deuxième portera sur les zones blanches et grises prioritaires, notamment sur axes routiers, ferroviaires, zones de soins, zones agricoles, zones industrielles et communes isolées. Le troisième portera sur les bassins de vie sans mobilité minimale utile. Le quatrième portera sur les départements prêts à expérimenter les entreprises départementales d'exécution et les plateformes mutualisées.

Dans le même temps, l'État ouvrira un chantier juridique avec l'Arcep, les AOM, les régions, les départements, les communes, les opérateurs, les transporteurs et les associations d'usagers. Le but sera de sécuriser les sanctions, le conventionnement, les données et la péréquation.

Entre le jour 61 et le jour 100, les premières décisions visibles devront être prises.

Il faudra publier une liste prioritaire d'ouvrages vitaux à traiter, lancer les premiers territoires pilotes de minibus mutualisés, identifier les premiers axes 5G utile à vérifier, ouvrir la plateforme nationale de signalement interconnectée aux départements, fixer le cahier des charges des permanences numériques et annoncer le Fonds national de continuité territoriale.

La preuve des 100 jours ne sera pas d'avoir tout réglé.

La preuve sera que le pays voit enfin une chaîne d'action.

Un problème signalé. Un diagnostic. Un responsable. Un calendrier. Une solution provisoire quand c'est possible. Un financement. Un indicateur public.

La France ne sera pas reconnectée en 100 jours.

Mais en 100 jours, elle devra voir que l'abandon n'est plus la méthode.

13. EXÉCUTION ANNÉE 1 À 5 + HORIZON 10-15 ANS

L'exécution du ministère n°7 doit être progressive, mais visible très vite.

La France ne peut pas promettre de réparer en quelques mois des décennies d'abandon, de dispersion, de sous-investissement local, de zones grises, de ponts mal connus, de gares affaiblies, de services éclatés et de réseaux inégalement contrôlés.

Mais elle peut changer immédiatement de méthode.

La première année sera l'année de la vérité territoriale.

Le ministère publiera une première cartographie nationale de la continuité réelle : routes et ponts vitaux, zones blanches et grises, axes routiers mal couverts, axes ferroviaires mal couverts, bassins sans mobilité minimale, gares secondaires stratégiques, sites de soins mal reliés, communes sans permanence numérique, territoires ultramarins nécessitant un appui spécifique, besoins de bornes utiles, fret multimodal prioritaire.

Cette cartographie ne devra pas être une carte décorative. Elle devra croiser les données publiques, les opérateurs, les collectivités, les signalements citoyens, les mesures terrain et les tests d'usage. Le ministère n°7 ne doit pas produire une France rêvée. Il doit produire une France vérifiée.

L'année 1 lancera aussi les premiers départements pilotes. Ces pilotes devront tester les entreprises départementales d'exécution, les minibus territoriaux, les plateformes de réservation par téléphone, papier et numérique, les permanences numériques renforcées, les diagnostics d'ouvrages vitaux et les mesures de couverture réelle.

La règle sera simple : expérimenter vite, corriger vite, publier vite.

L'année 2 sera l'année du déploiement ciblé.

Les premiers résultats permettront d'étendre les dispositifs aux territoires prioritaires. Les routes, ponts et ouvrages vitaux les plus critiques devront disposer d'un calendrier. Les bassins de vie sans mobilité utile devront entrer dans un plan de minibus, transport à la demande ou correspondance renforcée. Les opérateurs télécoms devront recevoir leurs premières mises en demeure sur les zones où l'écart entre couverture déclarée et usage réel est documenté.

L'année 2 devra également installer les premières gares-hubs. Une gare-hub n'est pas seulement une gare rénovée. C'est un nœud de vie : train, bus, minibus, vélo, covoiturage utile, borne, permanence numérique, services, livraison, santé, tourisme, commerces et accès aux formations.

L'année 3 sera l'année du changement d'échelle.

La 5G utile devra être fortement avancée sur les axes routiers et ferroviaires prioritaires. Les territoires pilotes devront devenir des modèles reproductibles. Les plateformes départementales devront être interopérables. Les premières données publiques devront montrer la réduction des zones grises, la baisse des renoncements aux soins faute de transport, l'amélioration des délais sur les ouvrages vitaux, la montée en puissance des minibus, et la progression des usages ferroviaires et multimodaux.

Le fret devra entrer dans une phase sérieuse. Les grands flux ne doivent plus être traités seulement comme une affaire de transporteurs ou d'écologie. Ils concernent la souveraineté logistique. LPE fera monter le rail et le combiné quand ils sont pertinents, tout en protégeant les transporteurs routiers français, indispensables au maillage fin.

L'année 4 sera l'année de la consolidation.

Le ministère devra corriger les dispositifs qui ne fonctionnent pas. Un minibus vide est un signal d'erreur. Une permanence numérique peu utilisée est peut-être mal placée ou mal expliquée. Une gare-hub sans correspondances utiles reste un bâtiment. Une borne mal située est une dépense morte. Une sanction opérateur non suivie d'effet devient une posture.

LPE ne s'attachera pas à ses propres dispositifs par orgueil. Si un outil ne sert pas, il sera adapté, déplacé, mutualisé ou supprimé.

L'année 5 sera l'année du bilan national.

Le ministère devra publier ce qui a réellement changé : ponts sécurisés, routes vitales traitées, zones grises corrigées, axes mieux couverts, minibus en service, utilisateurs accompagnés, permanences numériques actives, gares-hubs opérationnelles, bornes utiles installées, fret multimodal renforcé, départements engagés, outre-mer mieux appuyés, opérateurs sanctionnés ou corrigés.

Horizon 10-15 ans : la France devra avoir changé de réflexe.

Les territoires ne devront plus attendre l'effondrement d'un service pour obtenir une réponse. Les cartes de couverture ne devront plus être acceptées sans preuve d'usage. Les ponts et routes vitales devront être suivis comme un patrimoine stratégique. Les mobilités rurales devront devenir normales. Les gares secondaires devront retrouver un rôle. Les bornes devront accompagner les besoins réels. Le fret devra être redevenu une colonne logistique nationale. Les outre-mer devront bénéficier d'un niveau d'ambition équivalent, adapté aux contraintes locales.

La réussite du ministère n°7 se mesurera à une phrase simple :

La France est-elle plus facile à vivre partout ?

Si la réponse est non, la politique échoue.

14. PREUVE PERMANENTE, RISQUES ET CONTRÔLE

Le ministère n°7 sera soumis à une preuve permanente.

Il ne suffira pas d'annoncer des kilomètres, des antennes, des véhicules, des bornes ou des budgets. Le ministère devra prouver l'effet dans la vie des habitants. La continuité territoriale n'est pas une somme d'équipements. C'est une expérience quotidienne.

Un territoire est réellement relié lorsque les habitants peuvent se déplacer, capter, être secourus, apprendre, travailler, se soigner, commercer, livrer, recevoir, visiter, vieillir et faire leurs démarches sans humiliation ni dépendance excessive.

Le tableau de preuve devra rester lisible. Trop d'indicateurs tuent la responsabilité. Mais trop peu d'indicateurs protègent le flou. LPE retiendra des familles d'indicateurs compréhensibles.

Indicateurs routes, ponts et ouvrages :

- ouvrages recensés ;
- ouvrages diagnostiqués ;
- ouvrages vitaux priorités ;
- ponts fermés ;
- limitations de tonnage ;
- délais de diagnostic ;
- délais d'engagement de réponse ;
- solutions provisoires ;
- travaux lancés ;
- travaux terminés.

Indicateurs réseau :

- zones blanches ;
- zones grises ;
- couverture réelle sur axes routiers ;
- couverture réelle sur axes ferroviaires ;
- tests d'appel ;
- tests internet ;
- mesures en intérieur ;
- signalements citoyens ;
- délais de correction ;
- opérateurs mis en demeure ;
- opérateurs sanctionnés.

Indicateurs mobilité :

- bassins de vie couverts ;
- minibus en service ;
- réservations par téléphone, papier et numérique ;
- trajets santé ;
- trajets école/formation ;
- trajets travail ;
- trajets anciens ;
- usagers handicapés accompagnés ;

- taux de remplissage ;
- kilomètres utiles ;
- renoncements aux soins évités.

Indicateurs numérique humain :

- permanences numériques ouvertes ;
- usagers accompagnés ;
- démarches réalisées ;
- zones prioritaires couvertes ;
- publics âgés aidés ;
- élèves accompagnés ;
- artisans et agriculteurs aidés ;
- satisfaction usagers.

Indicateurs bornes, batteries et véhicules :

- bornes utiles installées ;
- bornes en état de fonctionnement ;
- bornes près des gares-hubs ;
- bornes près des sites de soins ;
- bornes pour minibus ;
- véhicules territoriaux en service ;
- taux de disponibilité ;
- réparabilité ;
- recyclabilité ;
- maintenance.

Indicateurs fret :

- gares-hubs logistiques ;
- flux ferroviaires renforcés ;
- transport combiné ;
- transporteurs routiers intégrés ;
- tonnages transférés quand pertinent ;
- délais ;
- coûts ;
- émissions évitées ;
- satisfaction chargeurs ;
- emplois routiers protégés ou transformés.

Indicateurs financiers :

- crédits engagés ;
- crédits exécutés ;
- part État ;
- part régions ;
- part départements ;
- part opérateurs ;
- part fonds national ;
- coût par usage réel ;
- dépenses corrigées ;
- projets arrêtés.

Les risques sont connus.

Le premier risque est la bureaucratisation. Créer des entreprises départementales pourrait devenir une nouvelle couche administrative si elles ne sont pas orientées vers l'exécution. Le garde-fou sera le résultat : nombre de trajets, délais, ouvrages traités, usagers servis, coûts et satisfaction.

Le deuxième risque est la confusion des compétences. Les AOM, régions et départements doivent coopérer sans se neutraliser. Le garde-fou sera le conventionnement clair : qui organise, qui exécute, qui finance, qui contrôle.

Le troisième risque est le minibus vide. Une flotte mal pensée devient un symbole coûteux. Le garde-fou sera l'usage multi-public : santé, école, anciens, personnes handicapées, associations, formation, travail, commerces, tourisme local et horaires adaptés.

Le quatrième risque est le conflit avec les taxis, ambulanciers, transporteurs ou services existants. LPE ne doit pas écraser les acteurs locaux. Le garde-fou sera la complémentarité : conventionner, intégrer, éviter les doublons, réserver les véhicules publics aux manques réels et associer les professionnels.

Le cinquième risque est la contestation des opérateurs. Les sanctions télécoms devront être solides juridiquement. Le garde-fou sera la méthode : mesures terrain, contradictoire, délai de correction, proportionnalité, recours et publication des critères.

Le sixième risque est l'inégalité entre départements. Certains seront prêts plus vite que d'autres. Le garde-fou sera la péréquation nationale et l'appui en ingénierie aux territoires faibles.

Le septième risque est le gadget numérique. Une plateforme peut exclure ceux qui ont le plus besoin d'aide. Le garde-fou sera l'accès triple : téléphone, papier, numérique.

Le huitième risque est l'oubli des outre-mer. Le garde-fou sera une coordination obligatoire avec le ministère n°21 : adaptation locale, pilotage ultramarin, objectifs équivalents, moyens adaptés.

Le neuvième risque est la guerre rail-route. LPE refuse cette guerre. Le garde-fou sera la multimodalité : rail pour les flux massifs pertinents, route pour la souplesse, la capillarité, le dernier kilomètre et les urgences.

Le dixième risque est l'annonce sans maintenance. Un véhicule, une borne, une antenne, un pont ou une gare ne valent rien sans maintenance. Le garde-fou sera le coût complet : achat, entretien, réparation, pièces, énergie, logiciel, remplacement et recyclage.

La preuve permanente sera donc simple : chaque euro doit produire un lien réel.

15. DONNÉES

Le ministère n°7 reposera sur une donnée territoriale fiable, ouverte autant que possible, protégée quand nécessaire et orientée vers l'action.

La donnée ne doit pas devenir une fin en soi. Elle doit permettre de décider, prioriser, contrôler, corriger et rendre compte. Un tableau de bord qui ne déclenche aucune action est une décoration technocratique.

Les données seront classées en cinq statuts.

1. OFFICIELLE_BRUTE

Donnée issue d'une source publique : Cerema, Arcep, collectivités, INSEE, ministère des Transports, Banque des Territoires, SNCF Réseau, agences, observatoires publics, rapports parlementaires, Cour des comptes.

2. CALCULÉE

Donnée produite à partir de sources officielles : distance moyenne aux soins, taux de couverture réelle, délai moyen de réponse, coût par trajet utile, coût par ouvrage traité, taux d'usage d'une permanence.

3. À AUDITER

Donnée utile mais nécessitant vérification : état réel d'un ouvrage, qualité réseau ressentie, efficacité d'une ligne, satisfaction usager, coût complet d'un service, impact d'une gare-hub.

4. PROJECTION_PROGRAMME

Objectifs LPE : nombre de minibus, axes 5G utile, permanences numériques, bornes utiles, gares-hubs, délais d'engagement de travaux, recyclabilité des véhicules.

5. À ACTUALISER

Donnée changeante : couverture mobile, sites 5G, état des ponts, signalements, travaux, flottes, bornes, fréquentations, budgets, zones prioritaires.

Les données principales du ministère seront :

- kilomètres de routes ;
- routes départementales ;
- routes communales ;
- ponts et ouvrages d'art ;
- ponts diagnostiqués ;
- ponts fermés ou limités ;
- zones blanches ;
- zones grises ;
- mesures réseau ;
- signalements citoyens ;
- couverture 5G sur axes routiers ;
- couverture 5G sur axes ferroviaires ;
- très haut débit réel ;
- bassins de vie sans mobilité ;
- distances aux soins ;
- distances aux gares ;
- minibus en service ;
- taux de remplissage ;
- demandes non satisfaites ;
- permanences numériques ;
- bornes utiles ;
- gares-hubs ;
- flux de fret ;
- transport combiné ;
- transporteurs routiers intégrés ;
- véhicules publics recyclables ;
- coûts complets ;
- crédits engagés ;
- crédits exécutés.

La donnée citoyenne sera protégée. Un signalement n'est pas une surveillance. Il ne doit pas devenir un outil de profilage ou de contrôle social. Les signalements seront utilisés pour diagnostiquer les infrastructures, pas pour suivre les personnes.

La donnée opérateur sera encadrée. Les opérateurs devront fournir les informations nécessaires à l'évaluation réelle du service, dans le respect des secrets légitimes, mais sans pouvoir cacher derrière le secret commercial une carence d'intérêt général.

La donnée publique devra être compréhensible. Un maire, un habitant, un artisan, un agriculteur ou un parent d'élève doit pouvoir savoir si son problème est connu, priorisé, en cours, refusé ou traité.

La phrase de doctrine sera :

La donnée ne sert pas à décrire l'abandon. Elle sert à déclencher la réparation.

16. COORDINATION

Le ministère n°7 est un ministère de coordination permanente.

Il ne peut pas réussir seul, parce que les communications, les mobilités et le maillage territorial traversent tous les ministères.

Avec le ministère n°2, Numérique, il coordonne la fibre, la 5G utile, les données, la cybersécurité, les plateformes de réservation, les cartes d'usage réel, l'IA d'optimisation, la permanence numérique et la souveraineté logicielle.

Avec le ministère n°3, Intérieur, il travaille sur l'administration territoriale, les préfetures, les crises, la sécurité des axes, les alertes, les secours, les zones isolées, les signalements et la continuité du service public.

Avec le ministère n°5, Armée, il coordonne les communications de crise, radio/satellite, logistique stratégique, transport de crise, résilience des infrastructures, axes vitaux, ports, gares et évacuations.

Avec le ministère n°8, Éducation, il garantit que les élèves, apprentis et étudiants puissent rejoindre les écoles, collèges, lycées, formations, stages, internats, campus et permanences numériques.

Avec le ministère n°9, Santé, il traite les mobilités sanitaires non urgentes, les rendez-vous médicaux, les personnes âgées, les personnes handicapées, les déserts médicaux, les sites de soins prioritaires et les trajets qui évitent le renoncement.

Avec le ministère n°10, Travail, il relie les bassins d'emploi, zones d'activité, formations, missions locales, apprentissages, horaires décalés, travailleurs précaires et mobilités du quotidien.

Avec le ministère n°15, Industrie et Énergie, il coordonne les minibus français ou européens, les batteries, les bornes, la maintenance, les véhicules recyclables, les pièces, les filières de réparation et les critères de commande publique.

Avec le ministère n°17, Agriculture, il traite les routes agricoles, la couverture réseau des exploitations, les capteurs, le fret alimentaire, l'accès aux marchés, les coopératives, les circuits logistiques et la mobilité rurale.

Avec le ministère n°18, Commerce, il traite l'accès aux commerces, livraisons, zones commerciales, centres-bourgs, logistique de proximité, attractivité des marchés locaux et transport des salariés.

Avec le ministère n°19, Écologie productive, il articule mobilité utile, sobriété réelle, véhicules propres, recyclabilité, émissions, rail, bornes, batteries, infrastructures résilientes et adaptation climatique.

Avec le ministère n°21, Mer, Pêches, Aquaculture, Littoraux et Outre-mer, il appuie les ports, les îles, les câbles, les mobilités ultramarines, la continuité numérique, les routes exposées, les risques climatiques, les liaisons maritimes et l'adaptation locale.

Avec les régions, il planifie les mobilités structurantes, les TER, les cars, les gares-hubs, les grands flux de fret et la cohérence économique.

Avec les départements, il exécute les solutions de proximité : routes, ponts, minibus, plateformes, transport à la demande, signalements, permanences et accès aux soins.

Avec les communes, il recueille le réel : arrêts, besoins, dangers, zones sans réseau, personnes isolées, lieux de permanence, priorités locales.

Avec les opérateurs, il fixe l'obligation de résultat.

Avec les citoyens, il vérifie.

Le ministère n°7 est donc le ministère qui transforme une somme d'acteurs en chaîne de continuité.

17. DÉPENDANCES

Le ministère n°7 dépend d'abord d'une chose : l'exécution.

Son risque n'est pas de manquer d'idées. Son risque est de produire encore un plan de plus.

La France sait déjà écrire des stratégies. Elle sait produire des cartes, des schémas, des observatoires, des plateformes et des appels à projets. Ce qui manque trop souvent, c'est la transformation de ces outils en service réel pour l'habitant.

La première dépendance est financière. Sans Fonds national de continuité territoriale, les territoires les plus fragiles resteront coincés entre besoins immenses et moyens faibles. Le financement doit être pluriannuel, péréquisiteur, lisible et contrôlé.

La deuxième dépendance est juridique. Les sanctions opérateurs, les entreprises départementales, les substitutions ciblées, les données citoyennes, les achats publics et les priorités industrielles devront être juridiquement solides. Une mesure populaire mais fragile peut être détruite en contentieux.

La troisième dépendance est industrielle. Minibus, batteries, bornes, pièces, capteurs, véhicules recyclables, équipements ferroviaires et infrastructures numériques ne doivent pas créer de nouvelles dépendances étrangères inutiles. La commande publique devra soutenir la production française ou européenne quand les critères objectifs le permettent.

La quatrième dépendance est humaine. Le ministère aura besoin de chauffeurs, techniciens, agents routiers, médiateurs numériques, réparateurs, ingénieurs, planificateurs, agents de gare, logisticiens et équipes de maintenance. Sans métiers, pas de service.

La cinquième dépendance est locale. Un plan national peut financer, mais il ne peut pas deviner toutes les réalités. Les communes, départements, associations, habitants, professionnels de santé, établissements scolaires, entreprises et transporteurs doivent être associés.

La sixième dépendance est la donnée. Si les données sont fausses, incomplètes ou trop lentes, les priorités seront mauvaises. LPE devra imposer une donnée utile, pas une donnée décorative.

La septième dépendance est la confiance. Si les citoyens signalent et ne reçoivent jamais de réponse, ils n'utiliseront plus le système. Si les opérateurs sont sanctionnés sans méthode, ils contesteront. Si les départements sont chargés sans moyens, ils bloqueront. Si les transporteurs routiers se sentent attaqués, le fret multimodal échouera.

La dépendance principale est donc la cohérence entre parole et résultat.

Si LPE promet que ça capte mais que ça coupe encore, elle échoue. Si LPE promet des minibus mais qu'ils roulent vides, elle échoue. Si LPE promet des ponts traités mais ne donne pas de calendriers, elle échoue. Si LPE promet le numérique humain mais ferme les guichets, elle échoue. Si LPE promet l'égalité territoriale mais oublie les outre-mer, elle échoue. Si LPE promet le rail mais méprise les routiers, elle échoue.

La continuité territoriale ne pardonne pas le bluff.

18. PUBLICS CONCERNÉS

Le ministère n°7 concerne d'abord ceux qui subissent l'éloignement.

Les habitants des villages, des petites villes, des quartiers enclavés, des hameaux, des zones rurales, des zones de montagne, des territoires ultramarins, des zones touristiques mal desservies, des bassins industriels isolés, des territoires agricoles et des communes vieillissantes sont les premiers concernés.

Mais il ne concerne pas seulement les territoires ruraux.

Il concerne aussi les habitants des périphéries urbaines qui passent trop de temps dans les transports. Il concerne les quartiers populaires mal reliés à l'emploi. Il concerne les jeunes sans permis. Il concerne les personnes âgées. Il concerne les personnes handicapées. Il concerne les parents isolés. Il concerne les patients. Il concerne les travailleurs aux horaires décalés. Il concerne les artisans. Il concerne les agriculteurs. Il concerne les commerçants. Il concerne les élèves, apprentis et étudiants.

Il concerne également les collectivités.

Les communes ont besoin qu'on entende leurs alertes. Les départements ont besoin de moyens et de mandat clair. Les régions ont besoin de cohérence avec les services locaux. Les AOM ont besoin d'exécution réelle. Les outre-mer ont besoin d'une adaptation sérieuse et non d'un copier-coller métropolitain.

Il concerne les opérateurs.

Les opérateurs télécoms seront poussés vers l'obligation de résultat. Les transporteurs privés seront associés aux solutions de mobilité. Les taxis, ambulanciers, autocaristes, routiers, exploitants de plateformes, mainteneurs et installateurs ne doivent pas être traités comme des obstacles, mais comme des acteurs à intégrer dans une architecture claire.

Il concerne les industriels.

Le plan nécessitera des véhicules, minibus, batteries, bornes, outils numériques, capteurs, pièces, systèmes radio/satellite, équipements ferroviaires, solutions de maintenance, logiciels de réservation et dispositifs de mesure. LPE veut que cette commande publique serve aussi la souveraineté productive française et européenne.

Les gagnants immédiats devront être ceux dont la vie change vite : ancien transporté, patient accompagné, jeune relié à une formation, pont sécurisé, zone grise corrigée, commune écoutée, artisan connecté, gare réactivée, permanence numérique ouverte.

Les gagnants à moyen terme seront les bassins de vie : commerces, écoles, services publics, associations, tourisme, santé, emploi, agriculture, PME, logistique et cohésion locale.

Les perdants assumés seront les opérateurs défaillants, les promesses sans preuve, les cartes mensongères, les marchés inutiles, les infrastructures décoratives, les aides sans usage, les projets sans maintenance et les rentes privées construites sur l'abandon territorial.

Le ministère n°7 ne cherche pas seulement à déplacer des personnes ou des données.

Il cherche à rendre à chaque territoire sa possibilité de participer à la Nation.

19. ENNEMIS STRUCTURELS

Le ministère n°7 combat des ennemis très concrets.

Son premier ennemi est la France couverte sur le papier mais coupée dans la vie réelle.

C'est l'écart entre l'indicateur et l'habitant. Sur la carte, tout semble avancer. Dans le village, l'appel coupe. Dans le train, le réseau disparaît. Dans la zone d'activité, le terminal ne passe pas. Dans la maison, la fibre n'est pas là. Dans l'exploitation, l'outil connecté devient inutile. Cette contradiction mine la confiance plus sûrement qu'un mauvais chiffre assumé.

Le deuxième ennemi est la dilution des responsabilités.

Lorsqu'un service ne fonctionne pas, chacun peut expliquer pourquoi ce n'est pas totalement sa faute. L'État renvoie aux collectivités, la région renvoie à l'AOM, l'AOM renvoie au transporteur, l'opérateur

renvoie à la carte, la commune renvoie au manque de moyens, le citoyen renonce. LPE veut casser cette mécanique. Un problème vital doit avoir un responsable visible.

Le troisième ennemi est la lenteur des ouvrages vitaux.

Un pont fermé peut couper un territoire pendant des mois. Une route limitée peut désorganiser des tournées, des secours, des livraisons, des trajets scolaires et des exploitations. LPE ne prétend pas que tous les travaux sont simples. Mais elle refuse l'absence de calendrier, l'absence de solution provisoire et l'absence de réponse.

Le quatrième ennemi est la mobilité décorative.

Il ne suffit pas d'inaugurer une navette si elle ne sert pas. Il ne suffit pas d'ouvrir une ligne si ses horaires empêchent l'usage. Il ne suffit pas de poser une application si les personnes concernées n'ont pas les moyens de l'utiliser. Une mobilité utile part des vies réelles : soin, école, travail, gare, commerce, handicap, âge, horaires, météo, relief, coût et retour.

Le cinquième ennemi est le numérique sans humain.

La France impose de plus en plus de démarches en ligne, mais elle ne peut pas laisser seuls ceux qui ne maîtrisent pas les outils. La dématérialisation sans accompagnement est une discrimination déguisée. Une permanence numérique n'est pas un luxe social. C'est un guichet de dignité.

Le sixième ennemi est la métropolisation automatique.

Les grandes villes captent l'attention, les investissements, les talents et les services. LPE ne veut pas opposer les métropoles au reste du pays. Mais elle refuse que la modernité s'arrête aux périphéries. La France n'est pas une addition de grandes villes entourées de zones d'attente.

Le septième ennemi est la rente d'autorisation.

Un opérateur qui utilise des fréquences publiques, un exploitant qui reçoit un marché, un prestataire qui installe une infrastructure ou une entreprise qui bénéficie d'une commande publique ne reçoit pas seulement une opportunité économique. Il reçoit une responsabilité. L'autorisation publique ne doit pas devenir une rente privée.

Les ennemis structurels sont donc :

- les cartes sans usage ;
- les promesses sans sanction ;
- les ponts sans calendrier ;
- les routes sans entretien ;
- les gares sans correspondance ;
- les bus sans utilité ;
- les plateformes sans téléphone ;
- les bornes sans besoin ;
- les opérateurs sans preuve ;
- les collectivités sans moyens ;
- les plans sans exécution ;
- les territoires sans voix.

L'ennemi profond est l'abandon normalisé.

L'abandon normalisé, c'est quand tout le monde sait qu'un territoire décroche, mais que chacun s'habitue à le considérer comme trop petit, trop loin, trop cher ou trop compliqué.

LPE refuse cette habitude.

20. CONDITIONS DE VICTOIRE

La victoire du ministère n°7 ne sera pas de produire un grand plan de plus.

Elle sera de changer l'expérience quotidienne des Français.

La première condition de victoire est que les habitants voient une différence. Un ancien qui obtient un transport pour son rendez-vous médical. Un jeune qui rejoint son stage. Une commune qui reçoit une réponse sur un pont. Un artisan qui capte mieux. Une exploitation agricole qui peut utiliser ses outils. Une gare secondaire qui redevient un point de correspondance. Une permanence numérique qui évite une humiliation administrative. Voilà la preuve.

La deuxième condition est que les opérateurs comprennent que la période de la couverture déclarée sans usage réel est terminée. Les cartes resteront utiles, mais elles ne seront plus souveraines. Le terrain parlera aussi.

La troisième condition est que les départements deviennent réellement les bras de l'exécution territoriale. Pas des administrations supplémentaires, mais des structures capables d'agir vite, coordonner, conventionner, réserver, réparer, transporter, suivre et publier.

La quatrième condition est que la mobilité rurale cesse d'être pensée comme une charité. Elle doit devenir une infrastructure normale de la vie française. Un minibus territorial bien pensé peut sauver plus de dignité qu'un grand projet lointain.

La cinquième condition est que les ponts, routes et ouvrages vitaux soient enfin traités comme des sujets politiques. Un ouvrage local peut avoir un impact national dans la vie d'un territoire. LPE doit imposer une culture de l'alerte, du diagnostic et du calendrier.

La sixième condition est que le fret soit relancé sans opposer le rail et les routiers. Le pays a besoin des deux. Le rail pour les grands flux, quand il est pertinent. La route pour la capillarité, la souplesse, le dernier kilomètre, les urgences et les territoires que le rail ne peut pas desservir.

La septième condition est que les outre-mer ne soient pas une annexe. Chaque solution devra être adaptée aux contraintes locales : îles, reliefs, ports, risques climatiques, coûts, distances, réseaux, télécoms, routes, santé, énergie et crise.

Les conditions minimales de victoire sont les suivantes :

- cartographie de continuité réelle publiée ;
- fonds national créé ;
- départements pilotes lancés ;
- premiers minibus utiles en service ;
- plateformes accessibles par téléphone, papier et numérique ;
- premiers ouvrages vitaux priorités ;
- premières zones grises corrigées ;
- premières mises en demeure opérateurs ;
- premières permanences numériques renforcées ;
- premiers axes 5G utiles vérifiés ;
- premières gares-hubs activées ;
- premier tableau de bord public publié.

La victoire politique arrivera lorsque le peuple comprendra que la République n'est plus seulement promise, mais praticable.

21. COÛT POLITIQUE — VERSION CHIFFRÉE

Le ministère n°7 aura un coût budgétaire important, mais politiquement défendable.

La cible de transformation est de 20 à 30 milliards d'euros sur cinq ans, à auditer et ajuster annuellement. Ce montant peut sembler élevé. Mais il doit être comparé au coût invisible de l'abandon : renoncements aux soins, perte d'emploi, isolement des anciens, départ des jeunes, déclin des commerces, baisse d'attractivité, accidents, routes dégradées, ponts fermés, zones mal couvertes, dépendance à la voiture, perte de temps, fracture numérique et sentiment de déclassement.

Une route abandonnée coûte. Un pont fermé coûte. Un territoire sans transport coûte. Un patient qui renonce à un soin coûte. Un jeune qui refuse une formation coûte. Un commerce qui ferme coûte. Un artisan qui perd du temps coûte. Une zone industrielle mal connectée coûte. Un réseau de crise qui tombe coûte.

LPE ne présente donc pas ce plan comme une dépense de confort. C'est une dépense de continuité nationale.

Le coût politique viendra de plusieurs fronts.

Certains diront que l'État revient trop fort. LPE répondra que l'État ne vient pas tout gérer. Il vient garantir, financer, contrôler et péréquater. L'exécution reste territoriale.

Certains diront que les entreprises départementales créent une couche publique. LPE répondra qu'elles seront des bras d'exécution, pas des administrations de plus. Elles seront jugées aux trajets, aux délais, aux ponts, aux interventions, aux coûts et aux usagers servis.

Certains opérateurs contesteront les sanctions. LPE répondra par la méthode : mesures terrain, contradictoire, délai de correction, proportionnalité, recours et critères publics.

Certains transporteurs craindront le fret ferroviaire. LPE répondra qu'ils ne sont pas les ennemis du rail. Ils seront intégrés au multimodal et protégés comme acteurs français du premier et dernier kilomètre.

Certains écologistes diront que la route est trop présente. LPE répondra qu'on ne fait pas d'écologie réelle en niant la géographie. La sobriété doit être praticable. La route doit être mieux utilisée, mieux entretenue, articulée au rail et aux véhicules réparables, pas méprisée.

Certains diront que les minibus ne suffiront pas. LPE répondra qu'ils ne sont pas une solution unique. Ils sont une brique simple, rapide et utile parmi d'autres : trains, cars, covoiturage, vélo, transport à la demande, taxis conventionnés, gares-hubs et plateformes.

Le coût médiatique sera moins idéologique que pour d'autres ministères, mais il sera réel. On attaquera la faisabilité, le coût, les conflits de compétences, les marchés publics, l'efficacité des minibus, les sanctions opérateurs et la capacité d'exécution.

La réponse politique devra rester simple :

La France ne peut pas demander aux gens de travailler, se soigner, apprendre et faire leurs démarches si elle ne leur donne pas les moyens minimaux de se déplacer, capter et être accompagnés.

22. IRRÉVERSIBILITÉ

La réforme sera irréversible lorsqu'elle aura changé les attentes des citoyens.

Aujourd'hui, beaucoup de Français ont intégré l'abandon comme une fatalité. Ils savent que ça capte mal. Ils savent que le bus ne passe pas. Ils savent que le pont restera fermé. Ils savent que la démarche en ligne sera compliquée. Ils savent qu'il faudra demander à un voisin, à un enfant, à un parent, à un collègue. Ils savent que leur territoire compte moins.

LPE doit briser cette résignation.

La première irréversibilité sera la preuve d'usage. Une fois que les habitants auront compris que la carte ne suffit plus, aucun opérateur ne pourra revenir tranquillement à la couverture déclarée comme preuve unique.

La deuxième irréversibilité sera le signalement citoyen avec réponse. Quand un habitant aura vu qu'un signalement peut déclencher un diagnostic, il ne voudra plus revenir à l'alerte ignorée.

La troisième irréversibilité sera la mobilité territoriale utile. Si un ancien retrouve un accès aux soins, si un jeune rejoint sa formation, si une personne handicapée peut réserver, si un village retrouve un service, le retour en arrière deviendra politiquement coûteux.

La quatrième irréversibilité sera le suivi des ponts et ouvrages vitaux. Les carnets de santé ne devront pas rester des documents. Ils devront devenir une culture nationale de maintenance et d'anticipation.

La cinquième irréversibilité sera l'accès non numérique aux services numériques. Lorsque les permanences humaines seront installées, il deviendra inacceptable de renvoyer les personnes fragiles seules devant un écran.

La sixième irréversibilité sera la péréquation. Si le Fonds national de continuité territoriale fonctionne, les territoires isolés disposeront d'un outil politique durable pour faire valoir leurs besoins.

Ce qui doit devenir irréversible dès l'année 1 :

- doctrine de continuité territoriale intégrale ;
- preuve d'usage réseau ;
- droit au signalement motivé ;
- premiers départements pilotes ;
- fonds national hors DGF ;
- priorité ouvrages vitaux ;
- accès téléphone/papier/numérique aux plateformes ;
- permanences numériques humaines ;
- doctrine 5G utile sur axes ;
- doctrine opérateurs responsables.

Ce qui doit devenir irréversible à partir de l'année 2 :

- minibus territoriaux multi-usages ;
- gares-hubs ;
- sanctions opérateurs effectives ;
- tableaux de bord publics ;
- premières corrections de zones grises ;
- conventions AOM-départements ;
- intégration des transporteurs routiers au multimodal ;
- bornes utiles hors métropoles ;
- appui spécifique aux outre-mer.

L'irréversibilité ne viendra pas de la loi seule.

Elle viendra du soulagement.

Quand un territoire retrouve un lien, il défend ce lien.

23. PROFIL DU MINISTRE / COMMANDANT

Le ministre des Communications, des Mobilités et du Maillage territorial ne doit pas être un ministre de salon.

Il doit être un ministre de terrain, de cartes, de routes, de gares, d'antennes, de ponts, de minibus, de ports, de villages, de quartiers, d'outre-mer, de données et d'exécution.

Il doit être capable de comprendre un tableau de couverture mobile, mais aussi d'écouter un maire rural qui n'a plus de solution pour son pont. Il doit pouvoir parler à un opérateur télécom, à un président de département, à une région, à un chauffeur de minibus, à un agent routier, à un artisan, à un agriculteur, à un ancien, à un jeune sans permis, à un transporteur routier, à un ingénieur ferroviaire, à un maire ultramarin et à un médiateur numérique.

Ce ministre devra avoir trois obsessions.

La première : l'usage réel. Il devra refuser les réponses qui commencent par "sur la carte, c'est couvert" lorsque les habitants disent le contraire.

La deuxième : le délai. Un territoire qui attend n'attend pas abstraitement. Il perd des rendez-vous, des clients, des habitants, des jeunes, des commerces, des soins et de la confiance.

La troisième : la maintenance. La France adore inaugurer. LPE doit apprendre à entretenir. Une borne en panne, un pont non surveillé, un minibus sans pièces, une gare sans correspondance ou une antenne mal maintenue valent moins qu'une promesse modeste qui fonctionne.

Le ministre devra être ferme avec les opérateurs, loyal avec les collectivités, exigeant avec les prestataires, protecteur avec les usagers et obsédé par les preuves.

Ce qu'il ne doit surtout pas être :

- un ministre de cartes ;
- un ministre d'annonces ;
- un ministre qui confond innovation et application mobile ;
- un ministre qui méprise la route ;
- un ministre qui oppose rail et camion ;
- un ministre qui oublie les outre-mer ;
- un ministre qui laisse les départements seuls ;
- un ministre qui pense que le numérique remplace l'humain ;
- un ministre qui inaugure sans maintenir.

Phrase de commandement :

Je ne veux pas savoir seulement si c'est prévu. Je veux savoir si ça marche.

24. TABLEAU DE BORD PUBLIC

Le tableau de bord public du ministère n°7 devra être l'un des plus consultables du programme LPE.

Il ne devra pas être un document technique réservé aux experts. Il devra permettre à un habitant, un maire, un journaliste, un artisan, un agriculteur ou un président d'association de comprendre si son territoire avance ou non.

Le tableau de bord répondra à quatre questions.

Première question : est-ce que ça capte ?

Il affichera la couverture réelle, les zones blanches, les zones grises, les mesures terrain, les tests d'usage, les signalements, les délais de correction, les mises en demeure et les sanctions opérateurs.

Deuxième question : est-ce qu'on peut se déplacer ?

Il affichera les bassins de vie couverts, les minibus en service, les trajets santé, école, travail, formation, gare, anciens, handicap, associations, les taux de remplissage, les demandes refusées et les horaires utiles.

Troisième question : est-ce que les infrastructures tiennent ?

Il affichera les ponts recensés, diagnostiqués, fermés, limités, priorisés, engagés, sécurisés, les routes vitales traitées, les délais de réponse et les solutions provisoires.

Quatrième question : est-ce que la République reste accessible ?

Il affichera les permanences numériques, les usagers accompagnés, les démarches aidées, les publics fragiles soutenus, les plateformes accessibles sans smartphone, les communes couvertes et les délais de réponse.

Le tableau de bord devra aussi suivre :

- gares-hubs ;
- bornes utiles ;
- véhicules territoriaux ;

- réparabilité ;
- recyclabilité ;
- fret ferroviaire ;
- transport combiné ;
- transporteurs routiers intégrés ;
- crédits engagés ;
- crédits exécutés ;
- projets retardés ;
- projets arrêtés ;
- outre-mer appuyés ;
- satisfaction usagers.

La publication devra distinguer les données nationales, régionales, départementales et communales lorsque c'est possible.

Mais LPE devra éviter un piège : classer les territoires pour les humilier. Le tableau de bord ne doit pas être un palmarès de la honte. Il doit être un outil d'action.

Les territoires les plus fragiles ne doivent pas être montrés du doigt. Ils doivent être servis en priorité.

Règle :

La transparence ne doit pas humilier les territoires. Elle doit obliger l'État à les relever.

25. RISQUES DE DÉRIVE ET GARDE-FOUS

Le ministère n°7 est très concret. Justement pour cela, ses dérives possibles sont nombreuses.

Risque 1 — Créer une bureaucratie départementale

Les entreprises départementales pourraient devenir des structures lourdes.

Garde-fou : elles seront jugées sur l'exécution, pas sur leur organigramme. Trajets réalisés, délais, coûts, ouvrages traités, usagers servis, satisfaction.

Risque 2 — Confondre compétence et exécution

Les départements pourraient empiéter sur les AOM.

Garde-fou : convention obligatoire. L'AOM organise, le département exécute lorsque c'est prévu, la région coordonne, l'État garantit.

Risque 3 — Minibus gadget

Des véhicules pourraient rouler peu ou mal.

Garde-fou : multi-usages, réservation accessible, adaptation locale, taux de remplissage, révision des trajets, suppression ou déplacement si l'usage n'existe pas.

Risque 4 — Concurrence injuste avec acteurs existants

Taxis, ambulanciers, autocaristes ou transporteurs pourraient être fragilisés.

Garde-fou : priorité à l'intégration locale. Conventionner avant de remplacer. Compléter les manques, ne pas écraser les services utiles.

Risque 5 — Sanctions télécoms fragiles

Les opérateurs pourraient contester.

Garde-fou : critères publics, mesures terrain, contradictoire, délai de correction, proportionnalité, recours, décision ciblée par zone.

Risque 6 — Reprise publique excessive

L'État pourrait vouloir reprendre trop vite.

Garde-fou : transfert temporaire ou substitution seulement en dernier recours, carence grave documentée, zone ciblée, durée limitée, contrôle juridique.

Risque 7 — Surveillance par signalement

Les signalements citoyens pourraient devenir des données sensibles.

Garde-fou : RGPD, finalité limitée, anonymisation autant que possible, durée de conservation limitée, interdiction de profilage.

Risque 8 — Achats publics mal orientés

La priorité française/européenne pourrait être mal formulée.

Garde-fou : critères objectifs : coût global, maintenance, réparabilité, sécurité d’approvisionnement, empreinte carbone, cybersécurité, recyclabilité, disponibilité des pièces, droit européen.

Risque 9 — Oubli des outre-mer

Les solutions métropolitaines pourraient être copiées sans adaptation.

Garde-fou : ministère n°21 pilote, n°7 appuie, adaptation locale obligatoire, indicateurs spécifiques, consultation territoriale.

Risque 10 — Rail contre route

Le fret ferroviaire pourrait être présenté comme une guerre aux routiers.

Garde-fou : multimodalité, premier/dernier kilomètre routier, protection des transporteurs français, formation, intégration aux plateformes.

Risque 11 — Numérique sans humain

Les plateformes pourraient exclure.

Garde-fou : accès téléphone, papier et numérique. Permanences humaines obligatoires pour les publics fragiles.

Risque 12 — Inauguration sans maintenance

Les équipements pourraient se dégrader.

Garde-fou : coût complet obligatoire, contrat de maintenance, disponibilité, pièces, réparabilité, suivi public.

Le principe général est simple :

Un service public territorial ne se juge pas le jour de l’inauguration. Il se juge six mois plus tard, quand l’habitant en a besoin.

26. ATTAQUES / RÉPONSES

Attaque : “Votre plan coûte trop cher.”

Réponse : L’abandon coûte déjà très cher. Renoncements aux soins, emplois refusés, ponts fermés, commerces qui meurent, jeunes qui partent, anciens isolés, zones industrielles mal connectées, routes dégradées : tout cela a un coût. Nous préférons financer le lien plutôt que payer le décrochage.

Attaque : “Vous créez encore de l’administration.”

Réponse : Non. Les entreprises départementales seront des bras d’exécution. Elles ne sont pas là pour produire des rapports, mais pour faire rouler, réparer, coordonner, répondre et publier les résultats. Si elles n’exécutent pas, elles échouent.

Attaque : “Les départements n’ont pas la compétence mobilité.”

Réponse : Les AOM conservent l'organisation. Les départements exécutent par convention là où leur connaissance du terrain est décisive. Il ne s'agit pas de voler une compétence, mais de rendre le service réel.

Attaque : "Les opérateurs télécoms font déjà beaucoup."

Réponse : Oui, mais beaucoup ne suffit pas si l'usage réel ne suit pas. Une fréquence publique implique une responsabilité nationale. La carte ne sera plus la seule preuve. Le terrain comptera.

Attaque : "La 5G partout, c'est inutile."

Réponse : Nous ne parlons pas de 5G gadget. Nous parlons de 5G utile : axes routiers, axes ferroviaires, secours, santé, agriculture, industrie, ports, zones d'activité, gares et crise. Le sujet n'est pas le marketing. Le sujet est la continuité.

Attaque : "Les minibus ne régleront pas la ruralité."

Réponse : Ils ne règlent pas tout. Mais bien organisés, multi-usages et connectés aux gares, soins, écoles et commerces, ils peuvent changer des vies rapidement. LPE ne vend pas une solution magique. Elle construit une brique utile.

Attaque : "Vous allez tuer les taxis et transporteurs."

Réponse : Non. Nous voulons les intégrer. Les services existants utiles doivent être conventionnés. Le public intervient là où il y a manque réel, pas pour écraser les professionnels locaux.

Attaque : "Le fret ferroviaire va nuire aux routiers."

Réponse : Le pays a besoin des routiers. Le rail doit reprendre les grands flux pertinents, mais le premier et dernier kilomètre restent largement routiers. Les transporteurs français doivent être partenaires de la transition, pas victimes.

Attaque : "Vous promettez des travaux en trois mois, c'est impossible."

Réponse : Nous ne promettons pas toujours la fin des travaux en trois mois. Nous imposons une réponse sous trois mois après constat grave : diagnostic, sécurisation, calendrier, solution provisoire, financement ou engagement de travaux selon les cas.

Attaque : "Les signalements citoyens vont créer du bruit."

Réponse : Un signalement ne commande pas l'État. Il déclenche un examen. Plusieurs signalements concordants ouvrent un diagnostic. L'expertise reste nécessaire, mais l'habitant doit enfin compter.

Attaque : "Vous allez acheter français illégalement."

Réponse : Nous utiliserons des critères juridiquement solides : coût global, maintenance, réparabilité, sécurité d'approvisionnement, disponibilité des pièces, empreinte carbone, cybersécurité, recyclabilité et souveraineté critique. Ce n'est pas du protectionnisme illégal, c'est de l'achat public intelligent.

Attaque : "Vous oubliez l'écologie."

Réponse : Non. Nous faisons une écologie praticable. Moins de trajets inutiles, minibus mutualisés, fret ferroviaire quand pertinent, véhicules réparables, batteries recyclables, bornes utiles, gares-hubs, routes entretenues plutôt que reconstruites en urgence. L'écologie ne doit pas être une punition territoriale.

Attaque : "Encore un plan rural."

Réponse : Non. Ce ministère concerne les villages, mais aussi les quartiers enclavés, les périphéries, les personnes âgées, les jeunes sans permis, les patients, les travailleurs précaires, les outre-mer, les zones industrielles, les agriculteurs, les artisans et les Français qui vivent loin des grands centres.

Phrase de réponse centrale :

La France n'a pas besoin qu'on lui explique encore qu'elle est connectée. Elle a besoin que ça marche.

27. TROIS NIVEAUX DE LECTURE

Lecture citoyenne : ce ministère répond à une question simple, presque brutale : est-ce que je peux vivre normalement là où j'habite ? Est-ce que je capte ? Est-ce que je peux aller chez le médecin, au travail, à la formation, à la gare, à l'administration ? Est-ce que la route tient ? Est-ce que le pont est surveillé ? Est-ce que quelqu'un répond quand je signale un problème ? Est-ce que le numérique m'aide, ou est-ce qu'il m'exclut ?

Pour le citoyen, la promesse n'est pas abstraite. Elle tient en quelques phrases : ça capte, ça roule, ça répond, ça répare, ça accompagne. La France ne doit plus dire à certains habitants qu'ils ont les mêmes droits que les autres tout en leur laissant moins de transports, moins de réseau, moins d'accès, moins de guichets, moins de secours et moins de considération.

Lecture politique : ce ministère installe la continuité territoriale intégrale comme principe républicain. Il ne s'agit pas seulement d'améliorer des infrastructures. Il s'agit de refuser qu'un lieu de résidence devienne une peine silencieuse. Le village, le quartier enclavé, la petite ville, la montagne, l'île, l'Outre-mer, la périphérie et la commune pauvre ne doivent plus être traités comme des marges que l'on corrige quand il reste du budget.

La rupture LPE consiste à passer de la couverture annoncée à l'usage réel, de la promesse d'aménagement à la preuve d'accès, de la responsabilité diluée à l'exécution identifiée. L'État garantit, les territoires exécutent, les opérateurs rendent des comptes, les citoyens signalent, les données vérifient, les sanctions corrigent et les financements suivent l'utilité réelle.

Lecture institutionnelle : le ministère organise une chaîne complète. L'État fixe la norme de continuité territoriale, assure la péréquation nationale et protège les droits. Les régions et autorités organisatrices coordonnent les mobilités. Les départements deviennent les bras d'exécution de proximité, par convention, pour les routes, les ponts, les minibus territoriaux, les plateformes mutualisées et les urgences de maillage. Les communes signalent, priorisent, alertent et font remonter les réalités fines. Les opérateurs privés restent acteurs, mais cessent d'être juges de leurs propres résultats.

Cette lecture institutionnelle est essentielle : LPE ne transforme pas la continuité territoriale en slogan. Elle en fait une obligation suivie, mesurée, financée, contrôlée et corrigée. La République ne doit plus être seulement disponible en théorie. Elle doit être praticable.

28. SIMULATEURS LIÉS

Le premier outil sera le simulateur de continuité territoriale. Chaque citoyen, chaque commune, chaque élu local devra pouvoir entrer le nom d'un territoire et visualiser sa situation réelle : qualité du réseau mobile, couverture internet, présence de zones blanches ou grises, accès aux transports, distance aux services essentiels, état connu des ponts et routes stratégiques, présence d'une permanence numérique, bornes de recharge utiles, signalements en attente, délais de réponse et priorités d'intervention.

Ce simulateur ne servira pas à produire une carte décorative. Il devra montrer la vie réelle : peut-on télétravailler ? Appeler les secours ? Prendre un rendez-vous médical ? Rejoindre une gare ? Aller en formation sans voiture ? Signaler un pont dangereux ? Réserver un transport à la demande sans maîtriser internet ? Le ministère ne jugera plus un territoire uniquement par la présence d'une infrastructure, mais par la capacité réelle des habitants à l'utiliser.

Un simulateur réseau réel comparera les opérateurs selon l'usage constaté : domicile, travail, trajet routier, trajet ferroviaire, centre-bourg, zone d'activité, établissements de santé, établissements scolaires et axes vitaux. Il croisera les données existantes, les mesures publiques, les signalements citoyens et les tests de terrain. Une zone officiellement couverte mais inutilisable aux heures utiles devra être considérée comme une zone grise à corriger.

Un simulateur de mobilité utile permettra d'identifier les besoins de déplacement les plus urgents : soins, emploi, formation, démarches administratives, courses essentielles, visites familiales, accès aux

gares et continuité pour les personnes âgées, handicapées ou sans permis. Il aidera à dimensionner les minibus territoriaux, les horaires, les tournées, les réservations par téléphone, papier ou numérique, et les complémentarités avec les taxis, transporteurs, cars, trains et solutions locales existantes.

Un simulateur ponts-routes classera les interventions selon le risque réel : sécurité, accès aux secours, desserte scolaire, accès aux soins, activité économique, isolement possible d'un hameau ou d'une commune, trafic, coût d'entretien évité et urgence de sécurisation. Le but n'est pas de promettre que tout sera reconstruit immédiatement, mais qu'aucun ouvrage vital ne soit oublié, ignoré ou laissé sans réponse.

Un simulateur fret multimodal identifiera les flux qui peuvent basculer vers le rail, le combiné rail-route ou la logistique mutualisée, sans sacrifier les transporteurs routiers français. Il devra distinguer les flux lourds, réguliers et massifiés, qui relèvent davantage du rail, des livraisons fines, locales et flexibles, où le routier reste indispensable. La transition logistique ne doit pas devenir une guerre sociale entre modes de transport.

Un simulateur de bornes utiles évitera les installations de façade. Une borne n'a de sens que si elle sert réellement : minibus territoriaux, gares-hubs, centres-bourgs, services publics, zones de soins, zones d'activité, villages, itinéraires du quotidien et lieux où l'absence de recharge bloque l'usage. LPE ne financera pas des points de recharge pour produire une statistique flatteuse. LPE financera des usages.

Enfin, un simulateur financier départemental permettra de visualiser les crédits du Fonds national de continuité territoriale, les cofinancements, les priorités, les coûts évités et les engagements pluriannuels. Chaque euro devra pouvoir être relié à une amélioration concrète : un trajet rendu possible, un pont sécurisé, une zone grise corrigée, un accès aux soins rétabli, une permanence numérique ouverte, une ligne de fret utile ou une recharge réellement utilisée.

29. ARTICLES LIÉS

Pourquoi la France doit capter partout sur ses axes. La couverture mobile n'est pas un confort secondaire. Sur une route, dans un train, dans une zone isolée ou sur un axe professionnel, elle peut devenir une question de sécurité, de travail, de secours et de dignité. Une France où l'on perd le

réseau dès qu'on sort des centres denses n'est pas une France moderne. C'est une France qui maquille ses fractures sous des cartes trop optimistes.

Minibus territoriaux : le droit de bouger sans habiter une métropole. La mobilité ne peut pas être pensée uniquement autour des grandes lignes, des centres-villes et des habitants motorisés. Un minibus territorial bien organisé peut changer la vie d'une personne âgée, d'un jeune sans permis, d'un demandeur d'emploi, d'un patient, d'un apprenti, d'une mère isolée ou d'un habitant de hameau. La vraie question n'est pas de savoir si le minibus est spectaculaire. La vraie question est de savoir s'il rend possible une vie normale.

Ponts fermés : trois mois pour répondre, pas trois ans pour découvrir. Un pont communal peut sembler petit depuis Paris. Mais pour une commune, il peut être l'accès à l'école, au médecin, au travail, au champ, à l'entreprise, à la famille ou aux secours. LPE impose une doctrine simple : lorsqu'un ouvrage vital est signalé comme grave, il faut une réponse sous trois mois. Cette réponse peut être un diagnostic, une sécurisation, un itinéraire provisoire, un calendrier, un financement ou un engagement de travaux. Mais le silence ne doit plus être une option.

Zones grises : quand la carte dit oui et que le téléphone dit non. La France ne souffre pas seulement de zones blanches. Elle souffre aussi de zones grises : ces endroits où l'opérateur affirme que le service existe, mais où l'usage réel est médiocre, instable ou impossible. LPE introduit une logique de preuve : si les habitants, les mesures et les tests montrent que le service ne fonctionne pas, la carte officielle ne suffit plus.

Permanence numérique : aucun citoyen abandonné devant un écran. Numériser l'administration peut simplifier la vie. Mais imposer le numérique sans accompagnement peut aussi exclure. Les personnes âgées, handicapées, pauvres, isolées, mal équipées, peu alphabétisées ou privées de réseau stable ne doivent pas être humiliées par des procédures qu'elles ne peuvent pas accomplir. La permanence numérique n'est pas un retour en arrière. C'est la condition humaine du progrès technique.

Fret ferroviaire sans tuer les routiers français. LPE refuse les oppositions artificielles. Oui, les grands flux lourds et réguliers doivent davantage utiliser le rail lorsque c'est pertinent. Mais non, cela ne doit pas devenir une condamnation sociale des transporteurs routiers français. Le routier reste indispensable pour la desserte fine, la flexibilité, les territoires ruraux, les urgences et le dernier kilomètre. La bonne politique est multimodale, pas idéologique.

Entreprises départementales : exécuter près du terrain. La France ne manque pas seulement de plans. Elle manque souvent de bras organisés pour exécuter vite, près du terrain, avec une responsabilité identifiable. Les entreprises départementales d'exécution permettront de réparer, entretenir, organiser, transporter, sécuriser et intervenir sans attendre que chaque problème local devienne un dossier interminable.

Véhicules 90 % recyclables : ne pas remplacer une dépendance par une autre. La transition des mobilités ne doit pas fabriquer une nouvelle rente industrielle ni une nouvelle dépendance aux matières, aux batteries jetables ou aux importations fragiles. Les véhicules financés par argent public devront être durables, réparables, recyclables et compatibles avec une filière française ou européenne de maintenance et de réemploi.

Batteries réparables : l'écologie ne doit pas être un produit jetable. Une batterie non réparable, non traçable, non recyclée ou impossible à maintenir localement peut transformer une promesse écologique en impasse industrielle. LPE lie l'investissement public à la réparabilité, à la récupération, à la durée de vie et à la souveraineté d'approvisionnement.

Gares-hubs : reconnecter les lignes, les minibuses, le vélo, la recharge et le service public. Une gare ne doit pas être seulement un quai. Elle peut devenir un point de connexion complet : train, car, minibus territorial, covoiturage, vélo, recharge, permanence numérique, information publique, accès aux soins et orientation administrative. Le hub n'est pas un décor urbain. C'est une porte d'entrée vers la continuité territoriale.

Mobilité et santé : quand ne pas pouvoir se déplacer devient renoncer à se soigner. Beaucoup de renoncements aux soins ne viennent pas seulement du prix ou du délai médical. Ils viennent aussi de l'impossibilité d'aller au rendez-vous. Sans transport, sans réseau, sans accompagnement, sans accès simple, une politique de santé reste incomplète. Le ministère des Communications travaillera donc avec la Santé pour faire du déplacement médical un enjeu prioritaire.

Outre-mer : même ambition, moyens adaptés. L'égalité territoriale ne veut pas dire appliquer partout le même modèle technique. Les Outre-mer ont des contraintes propres : insularité, relief, climat, éloignement, coût logistique, dépendances d'approvisionnement, risques naturels, câbles, ports, aéroports, énergie et continuité avec l'Hexagone. LPE fixe la même ambition de service, mais adapte les moyens au réel.

Fréquences publiques : une ressource nationale ne doit pas devenir un trophée privé. Les fréquences sont une richesse collective. Lorsqu'un opérateur bénéficie d'une ressource publique, il doit prouver qu'il sert réellement le territoire. Le droit d'exploiter ne doit jamais devenir un droit d'abandonner.

Routes et ponts : la dette grise de la République. Une infrastructure non entretenue ne disparaît pas des comptes de la Nation. Elle devient une dette grise : moins visible qu'une dette financière, mais parfois plus dangereuse. Un pont fermé, une route dégradée, une liaison coupée, un axe mal couvert coûtent du temps, de l'argent, de la sécurité, de la santé et de la confiance.

30. QUIZ LIÉS

Les quiz liés à ce ministère devront servir à révéler la réalité concrète du territoire, pas à humilier les citoyens. Beaucoup de Français connaissent leur galère quotidienne, mais ne disposent pas toujours des mots, des chiffres ou des leviers pour la faire reconnaître. Le quiz doit transformer une expérience isolée en diagnostic collectif.

Exemples de questions utiles :

Votre commune dispose-t-elle d'une couverture mobile réellement utilisable à domicile, sur les axes routiers, dans les transports, près des écoles, près des services publics et dans les zones d'activité ?

Savez-vous distinguer une zone blanche, une zone grise et une couverture théorique ?

Avez-vous déjà renoncé à un soin, une formation, un emploi, une démarche ou une visite familiale faute de transport ?

Votre commune connaît-elle l'état de ses ponts et ouvrages sensibles ?

Existe-t-il une solution de transport à la demande accessible sans smartphone ?

Votre territoire dispose-t-il d'une permanence numérique humaine, avec accompagnement réel ?

Savez-vous à qui signaler une coupure de réseau, une absence de transport, une route dangereuse, un pont inquiétant ou un service inaccessible ?

Pensez-vous que les opérateurs télécoms doivent être sanctionnés quand la couverture annoncée ne correspond pas à l'usage réel ?

Une borne de recharge proche de chez vous serait-elle utile pour des véhicules publics, des minibus, des soins, des artisans ou seulement décorative ?

Votre territoire pourrait-il bénéficier d'une gare-hub reliant train, minibus, recharge, vélo, covoiturage et services publics ?

Les quiz doivent aussi permettre de distinguer les besoins. Un territoire peut manquer de réseau, un autre de transports, un autre de ponts entretenus, un autre de permanence numérique, un autre de fret, un autre de bornes utiles. La continuité territoriale n'est pas une réponse unique. C'est une méthode pour voir précisément ce qui bloque la vie.

31. SONDAGES LIÉS

Les sondages du ministère devront poser des questions claires, ancrées dans la vie réelle et utiles à la décision publique. Ils ne devront pas remplacer les données techniques, mais les compléter par l'expérience des habitants. Une politique de maillage territorial qui n'écoute pas ceux qui vivent les coupures finit toujours par sous-estimer les coupures.

Sondages nationaux proposés :

Les Français considèrent-ils que l'accès réel au réseau mobile et internet doit être reconnu comme une condition de l'égalité territoriale ?

Les habitants sont-ils favorables à des sanctions graduées contre les opérateurs lorsque la couverture annoncée ne correspond pas à l'usage réel ?

Les citoyens souhaitent-ils qu'un signalement répété et concordant déclenche automatiquement un diagnostic public ?

Les Français soutiennent-ils une obligation de réponse sous trois mois pour les ponts, routes ou ouvrages vitaux signalés comme graves ?

Les habitants des zones rurales et périurbaines utiliseraient-ils un minibus territorial s'il était fiable, régulier, réservable par téléphone et coordonné avec les soins, les gares, les marchés, les formations et les démarches ?

Les Français préfèrent-ils une mobilité publique utile, même modeste, à des projets spectaculaires mais éloignés de leurs besoins quotidiens ?

Les citoyens souhaitent-ils maintenir une aide humaine obligatoire pour les démarches numériques essentielles ?

Les Français sont-ils favorables à un réexamen des fréquences publiques lorsque les obligations de couverture réelle ne sont pas respectées ?

Les habitants soutiennent-ils le principe de gares-hubs, capables de regrouper transport, recharge, information, permanence numérique et accès aux services ?

Les transporteurs routiers français se sentent-ils menacés par les politiques de fret ferroviaire, ou prêts à participer à un modèle multimodal si leur rôle est protégé ?

Les citoyens acceptent-ils que l'argent public impose des critères de réparabilité, recyclabilité, maintenance locale et souveraineté industrielle pour les véhicules financés ?

Les habitants des Outre-mer considèrent-ils que la continuité territoriale est traitée comme une priorité nationale ou comme un sujet secondaire ?

Ces sondages devront être publiés par territoire, âge, situation sociale, type de commune, handicap, accès à la voiture, accès au numérique et situation de mobilité. Une moyenne nationale peut masquer une injustice locale. Le ministère devra donc toujours lire les résultats à hauteur de vie.

32. LEXIQUE LIÉ

Continuité territoriale intégrale : principe selon lequel chaque citoyen doit pouvoir accéder réellement aux communications, aux mobilités, aux services essentiels et aux infrastructures vitales, quel que soit son lieu de vie.

Zone blanche : territoire où l'accès à un réseau mobile ou internet est absent ou insuffisant de façon manifeste.

Zone grise : territoire officiellement couvert, mais où l'usage réel reste instable, lent, saturé, intermittent ou inutilisable dans les conditions ordinaires de vie.

Couverture réelle : couverture vérifiée par mesures de terrain, signalements citoyens, tests d'usage, qualité de service et capacité effective à appeler, travailler, se déplacer ou accéder aux services.

5G utile : déploiement prioritaire de la 5G là où elle sert la sécurité, le travail, les transports, les services publics, les zones d'activité, les axes routiers et ferroviaires, les soins, les territoires enclavés et les usages collectifs.

Entreprise départementale d'exécution : outil opérationnel de proximité, créé ou mobilisé par convention, pour réaliser des missions concrètes de maillage territorial : entretien, transport, signalement, intervention, logistique, appui aux communes et continuité de service.

Autorité organisatrice de mobilité : collectivité ou structure compétente pour organiser les services de mobilité sur un territoire donné.

Minibus territorial : véhicule collectif de proximité, adapté aux besoins locaux, utilisé pour relier les habitants aux soins, gares, marchés, écoles, formations, démarches, services publics, zones d'emploi et lieux essentiels.

Plateforme départementale mutualisée : outil commun permettant de réserver, coordonner, suivre et optimiser les transports de proximité, avec accès numérique, téléphonique et papier.

Gare-hub : gare ou point de connexion renforcé combinant train, car, minibus, covoiturage, vélo, recharge, information, permanence numérique et services utiles.

Pôle express ponts-routes : dispositif d'intervention rapide pour diagnostiquer, sécuriser, programmer ou engager les travaux sur les routes, ponts et ouvrages vitaux.

Signalement concordant : alerte citoyenne ou locale confirmée par plusieurs sources, mesures ou constats, déclenchant une obligation de réponse ou de diagnostic.

Disqualification opérateur : procédure graduée permettant de retirer temporairement ou durablement certains droits, marchés, avantages ou zones d'exploitation à un opérateur défaillant, dans un cadre juridiquement proportionné.

Permanence numérique : présence humaine permettant d'accompagner les citoyens dans les démarches numériques essentielles, sans les abandonner face à un écran.

Radio et satellite de crise : moyens de communication de secours destinés à maintenir un lien minimal en cas de catastrophe, panne majeure, isolement, rupture de réseau ou événement grave.

Fonds national de continuité territoriale : financement dédié au maillage territorial, distinct des dotations ordinaires, destiné à soutenir les infrastructures, mobilités, réseaux et services essentiels là où l'abandon coûterait plus cher que l'action.

Recyclabilité réelle : capacité vérifiable d'un véhicule, d'une batterie ou d'un équipement à être réparé, réemployé, démonté, recyclé et intégré à une filière durable, au lieu d'être simplement déclaré écologique.

33. INFOS PRATIQUES

Pour les citoyens, le ministère ouvrira un droit simple : signaler ce qui coupe la vie. Une mauvaise couverture, un trajet impossible, une route dangereuse, un pont inquiétant, une borne inutile, une absence de transport, une démarche numérique inaccessible ou une rupture de service devront pouvoir être signalés par voie numérique, téléphone, mairie, permanence locale ou formulaire papier. Le citoyen ne devra pas prouver seul toute la défaillance. Son signalement déclenchera une vérification, surtout lorsqu'il rejoint d'autres alertes concordantes.

Pour les communes, la priorité sera de faire remonter les besoins sans être noyées dans la complexité administrative. Chaque commune pourra identifier ses points de rupture : hameaux isolés, zones sans réseau, ouvrages sensibles, habitants sans mobilité, besoins médicaux, accès scolaire, routes vitales, zones d'activité, difficultés numériques et priorités de continuité. La commune ne sera pas seule responsable de tout. Elle deviendra le capteur de réalité du territoire.

Pour les départements, la mission sera d'exécuter. Par convention, ils pourront piloter ou accueillir les entreprises départementales d'exécution, organiser les minibuses territoriaux, structurer les plateformes mutualisées, appuyer les communes, suivre les ponts et routes, coordonner les urgences locales et porter les dossiers auprès du Fonds national de continuité territoriale. Le département est l'échelle naturelle de beaucoup de problèmes concrets : assez proche pour connaître le terrain, assez large pour mutualiser.

Pour les régions et autorités organisatrices, l'enjeu sera de coordonner les réseaux existants avec les nouveaux outils de proximité. Les minibuses territoriaux ne devront pas concurrencer inutilement les lignes existantes. Ils devront les compléter, rabattre vers les gares, combler les trous, adapter les horaires et éviter les ruptures de trajet. La mobilité utile n'est pas une superposition de dispositifs. C'est une chaîne qui fonctionne.

Pour les opérateurs télécoms, la règle sera claire : la ressource publique impose une responsabilité publique. Les cartes, déclarations et obligations devront être confrontées à l'usage réel. En cas d'écart répété, l'opérateur devra corriger, financer, expliquer et rendre compte. En cas de mauvaise foi, de défaillance persistante ou de captation sans service réel, des sanctions graduées seront appliquées, jusqu'à la disqualification partielle, le transfert temporaire ou la reprise publique provisoire en dernier recours.

Pour les associations, entreprises locales, taxis, transporteurs, artisans, établissements de santé, écoles, gares, centres sociaux et services publics, le ministère ouvrira une logique de coopération. Le maillage territorial ne réussira pas si chaque acteur travaille seul dans son couloir. Une tournée de minibus peut servir un centre médical, une gare, un marché, une formation et une mairie. Une borne peut servir des véhicules publics, des artisans, des minibus et des habitants. Une permanence numérique peut aider les anciens, les demandeurs d'emploi, les personnes handicapées et les familles.

Pour les Outre-mer, les informations pratiques devront être adaptées territoire par territoire. Les contraintes d'insularité, de climat, de relief, de câbles, de ports, d'aéroports, de risques naturels, de coût logistique et de dépendances d'approvisionnement imposent une méthode spécifique. Mais l'objectif reste le même : un Français d'Outre-mer ne doit pas être traité comme un citoyen de seconde zone parce que son territoire coûte plus cher à relier.

34. MATÉRIEL DE CAMPAGNE

Nom politique du plan : Plan France Reconnectée.

Formule centrale : *continuité territoriale intégrale.*

Slogan principal : Reconnecter la France, partout, pour tous.

Phrase de terrain : On veut que ça capte, que le bus passe, que le pont rouvre, que la route tienne et que quelqu'un réponde.

Formules de campagne :

Une France couverte sur papier mais coupée dans l'usage reste une France mal couverte.

Aucun Français ne doit être assigné à résidence par son territoire.

Une fréquence publique n'est pas un trophée privé.

La République ne s'arrête pas à la sortie des métropoles.

Un pont communal peut couper une vie entière.

Un village sans mobilité devient un village sous respiration artificielle.

Aucun ancien ne doit renoncer à un soin parce qu'il n'a plus de voiture.

Aucun jeune ne doit perdre une formation parce qu'il habite trop loin d'un bus.

Aucun citoyen ne doit être humilié par une démarche numérique impossible.

La modernité ne consiste pas à supprimer le guichet. Elle consiste à ne laisser personne dehors.

Les cartes ne suffisent plus. Nous voulons la preuve d'usage.

Quand l'État donne une fréquence, le territoire doit recevoir un service.

Le téléphone doit passer là où la vie passe.

Les grands flux au train quand c'est possible, les routiers protégés quand ils sont indispensables.

La mobilité utile avant la mobilité vitrine.

La borne de recharge doit servir une vie réelle, pas une photo d'inauguration.

Même ambition de service pour l'Outre-mer, moyens adaptés à chaque territoire.

L'écologie sérieuse répare, recycle, entretient et relocalise.

La route, le pont, le réseau, le train, le minibus, le guichet : c'est tout cela, la République concrète.

Arguments courts :

LPE ne promet pas seulement plus de réseau. LPE promet un réseau qui marche.

LPE ne promet pas seulement plus de transports. LPE promet des trajets qui changent la vie.

LPE ne promet pas seulement plus de numérique. LPE garantit une aide humaine quand le numérique exclut.

LPE ne promet pas seulement plus d'infrastructures. LPE impose l'entretien, la preuve, la réponse et la responsabilité.

LPE ne veut pas opposer rural, périurbain, ville, quartier, montagne, île et Outre-mer. LPE veut que chaque territoire retrouve un lien réel avec la Nation.

Phrase de clôture de campagne :

La France n'est pas une addition de métropoles. C'est un peuple relié par des routes, des ponts, des réseaux, des gares, des ports, des villages, des quartiers, des familles, des services et des promesses tenues. Quand ces liens cassent, la République devient théorique. Quand on les répare, la Nation respire à nouveau.

35. RÉSULTAT POLITIQUE

Le résultat politique attendu est simple : faire redevenir la France praticable.

Ce ministère doit être celui qui transforme une promesse abstraite en expérience quotidienne. Il doit dire à l'habitant d'un village : tu ne seras plus oublié. Il doit dire à la personne âgée : tu ne seras pas prisonnière de ton isolement. Il doit dire au jeune sans permis : ton avenir ne doit pas dépendre uniquement d'une voiture. Il doit dire au patient : l'accès au soin ne s'arrête pas au rendez-vous médical, il commence aussi par le trajet. Il doit dire au travailleur : ton territoire ne doit pas t'empêcher de produire, livrer, apprendre ou te déplacer. Il doit dire aux communes : vos alertes seront entendues. Il doit dire aux départements : vous aurez un rôle d'exécution reconnu. Il doit dire aux opérateurs : exploiter une ressource publique oblige à servir réellement. Il doit dire aux Outre-mer : l'éloignement ne justifie pas l'abandon.

LPE ne veut pas une France où les habitants sont officiellement égaux mais concrètement séparés. Elle ne veut pas une France où l'on parle de transition sans transports utiles, de numérique sans accompagnement humain, de couverture sans réseau réel, d'écologie sans réparabilité, de mobilité sans soins, de fret sans protéger les routiers, d'aménagement sans entretien, d'infrastructure sans responsabilité.

Sans communications, sans mobilité et sans maillage territorial, la République devient théorique. Elle existe dans les textes, mais elle s'éloigne dans la vie. Elle promet l'égalité, mais laisse certains territoires dans le silence, l'attente, la panne, la dépendance ou le renoncement.

Avec ce ministère, la République redevient concrète. Elle capte. Elle circule. Elle répare. Elle relie. Elle accompagne. Elle transporte. Elle sécurise. Elle répond. Elle protège. Elle permet de travailler, de se former, de se soigner, de livrer, de visiter, de vieillir dignement, de rester dans son territoire sans être condamné à l'isolement.

La France ne sera pas reconstruite seulement par de grands discours nationaux. Elle le sera aussi par une route entretenue, un pont rouvert, un minibus qui passe, une gare qui revit, une borne qui sert, un réseau qui fonctionne, un guichet qui aide, un opérateur qui assume, un département qui exécute, une commune qui signale et un citoyen qui retrouve le sentiment d'être compté.

Le ministère des Communications, Mobilités et Maillage territorial porte donc une idée majeure : un pays n'est pas seulement gouverné depuis son centre. Il tient par ses liens. Quand les liens cassent, le peuple se fragmente. Quand les liens reviennent, la Nation se remet debout.



OBSERVER. COMPRENDRE. CONSTRUIRE.

LE BLEU RÉVÈLE.
LE BLANC CONÇOIT.
LE ROUGE RÉALISE.

MINISTÈRE N°07

COMMUNICATIONS, MOBILITÉS ET MAILLAGE TERRITORIAL

Ce document présente le diagnostic, la doctrine, les instruments, les garde-fous et la trajectoire d'exécution du ministère dans l'architecture complète des vingt-et-un ministères LPE.



DJILALI HAKIKI

Fondateur de LPE

Document de travail • Version V4

OBSERVER. COMPRENDRE. CONSTRUIRE.