

Politique des transports : penser à long terme, agir avec détermination

**9 enjeux pour une politique des transports, mobilité et logistique
pour le mandat 2017-2022**

TDIE a reçu 5 réponses au questionnaire préparé par le conseil scientifique, présenté à la presse le 22 février dernier : François Fillon, Benoît Hamon, Marine Le Pen, Emmanuel Macron et Jean-Luc Mélenchon.

Dans le document qui suit, le conseil scientifique de TDIE propose quelques éléments d'analyse des réponses des candidats. Chacun d'entre eux a choisi de répondre à sa manière au questionnaire : question par question, ou groupe de questions par groupe de question, de manière plus ou moins développée. Cette synthèse est une invitation à lire l'intégralité des réponses, que TDIE publie dans le même temps.

TDIE remercie vivement et chaleureusement les candidats et leurs équipes qui ont contribué à cet exercice démocratique important pour l'avenir de nos systèmes de mobilité.

9 enjeux pour une politique des transports, mobilité et logistique, pour le mandat 2017-2022 :

1. Etat stratège ou Etat organisateur ?
2. La dimension européenne de la politique des transports
3. Financement : priorité à l'entretien et pour une plus grande visibilité de long terme
4. Un nouveau regard sur la route
5. Transports urbains
6. Les candidats sont favorables aux nouvelles mobilités, dans un cadre défini par les pouvoirs publics
7. Quel avenir pour le système ferroviaire français ?
8. Décarbonation des transports
9. Fret et logistique, un thème bien identifié mais peu de propositions

1. Etat stratège ou Etat organisateur ?

La politique des transports est fortement marquée par la gouvernance issue de la décentralisation.

- La proposition d'un Ministère des transports de plein exercice n'est pas reprise, les candidats préférant lier les transports à d'autres problématiques telles que l'aménagement du territoire, le logement, l'environnement. Les candidats s'accordent cependant sur la nécessité de renforcer la place du secteur dans la hiérarchie gouvernementale. Par ailleurs, Benoit Hamon, Emmanuel Macron et Jean-Luc Mélenchon proposent de rétablir le caractère interministériel de la sécurité routière.
- Les candidats Le Pen et Mélenchon souhaitent renforcer le rôle de l'Etat, qui deviendrait stratège, en centralisant les compétences transports. Ils considèrent la décentralisation comme un désengagement de l'Etat. Marine Le Pen souhaite supprimer les régions, Jean-Luc Mélenchon les départements.
- A l'inverse, les candidats Fillon, Hamon et Macron souhaitent poursuivre le mouvement de décentralisation engagé par les lois NOTRe et MAPTAM, en consolidant le couple métropole/région. L'Etat se voit limité à ses missions essentielles : régulation, entretien des réseaux, incitations financières. Un renforcement de l'ARAFER accompagne cette mise en retrait.

2. La dimension européenne de la politique des transports

- La vision de l'Union Européenne portée par les candidats Fillon, Hamon et Macron, consiste à la considérer comme un cadre réglementaire, permettant de renforcer et d'harmoniser les normes en matière d'innovation technologique, d'environnement, de gouvernance du ferroviaire et de défendre le cadre social. L'Europe est présentée comme un acteur décisif grâce à ses subventions, pour la réalisation de projets qui ne se réaliseraient pas autrement, et comme la bonne échelle pour définir des politiques communes et créer des projets communs structurants. Les candidats Fillon, Hamon et Macron citent tous les trois le MIE comme un de ces outils.
- Les candidats Le Pen et Mélenchon remettent en cause la légitimité de l'Union européenne, lui préférant des partenariats directs avec d'autres pays. Ils souhaitent un retour des compétences transport au sein de l'Etat.
- Tous les candidats évoquent l'avenir de la Directive européenne sur les travailleurs détachés. François Fillon, Benoit Hamon et Emmanuel Macron proposent une réforme de la Directive afin de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social dans les transports. A l'inverse, Marine Le Pen et Jean-Luc Mélenchon estiment que la baisse de compétitivité du pavillon français du transport routier de marchandises est due à une concurrence déloyale des pavillons d'Europe de l'est et souhaitent la suppression de la Directive.

3. Financement : priorité à l'entretien et pour une plus grande visibilité de long terme

- La réalisation d'un débat parlementaire et d'une loi de programmation, servant de cadre de hiérarchisation des projets, de planification de leur financement et de sanctuarisation des crédits d'entretien, est relayée dans tous les discours. Cette proposition illustre la prise de conscience par les candidats des enjeux de long terme spécifiques au transport et à ses infrastructures.
- La priorité donnée à l'entretien, à la régénération et à la modernisation des réseaux routiers et ferrés apparaît comme un principe largement partagé. Tous les discours évoquent la nécessité d'enrayer la dégradation des réseaux. Les candidats Fillon et Le Pen souhaitent une augmentation des crédits, les autres candidats proposant une sanctuarisation des montants actuels.
- Des propositions sont faites pour de nouveaux investissements. Deux programmes tournés vers la transition/planification écologique sont portés par les candidats Hamon et Mélenchon, le premier propose 1 000Mrd€ d'investissements européens pour la transition écologique reposant sur des fonds publics. Emmanuel Macron propose 5Mrd€ d'investissements dans les transports, notamment pour l'intermodalité, sur un plan de 50Mrd€. François Fillon propose une ouverture du financement des infrastructures aux capitaux privés, notamment par la multiplication des partenariats publics-privés. Il propose de consacrer les bénéfices des privatisations d'entreprises au financement de nouvelles infrastructures.
- La mise en place d'une nouvelle ressource pérenne, cumulée à celle plus polémique d'une fiscalité écologique, se traduit chez certains candidats par la proposition d'une taxation d'usage de l'infrastructure routière, donnant ainsi suite à l'écotaxe. Les candidats Le Pen et Mélenchon proposent une tarification d'usage à la frontière pour les poids-lourds étrangers. François Fillon et Benoit Hamon privilégient une écotaxe régionale, dont le produit serait partagé avec l'AFITF.
- Sur les grands projets, la position des candidats est la suivante :

Position des candidats sur les trois grands projets

	Canal Seine Nord Europe	Notre-Dame-des-Landes	Tunnel Lyon-Turin
F. Fillon	Oui	Oui	Oui
B. Hamon	Conférence de consensus	Abandon du site actuel et Conférence de consensus	Conférence de consensus
M. Le Pen	Oui	Oui	Non
J.-L. Mélenchon	Non	Non	Non
E. Macron	Oui	Médiateur de 6 mois	Oui

4. Un nouveau regard sur la route

- La nécessité d'accorder une attention particulière à l'entretien du réseau routier confirme le nouveau regard porté sur la route, qui accueille une part importante des innovations en matière de mobilité, et forme un élément structurant de l'intermodalité. L'intermodalité est présentée comme une source d'optimisation des réseaux et des ressources et son développement fait l'unanimité. Les candidats la considèrent comme un outil permettant d'éviter la construction de nouvelles infrastructures en adaptant l'offre actuelle aux besoins des usagers. Sa mise en place doit s'accompagner du numérique et de l'intégration tarifaire. Emmanuel Macron propose 5Mrd€ d'investissements supplémentaires sur deux volets, dont le premier porte sur les gares routières et les pôles multimodaux.
- Si les candidats sont unanimes sur la nécessité d'entretenir le réseau routier, ils développent des discours plus nuancés sur le développement du réseau.
 - Les candidats Mélenchon et Hamon, engagés sur les thèmes de la transition/planification écologique, s'opposent à tout nouveau projet routier et privilégient le report modal.
 - Les candidats Fillon et Le Pen tiennent un discours favorable à la route. Elle est perçue comme la desserte la plus adaptée aux territoires ruraux. François Fillon la présente comme la seule option économiquement viable pour les territoires peu denses. Marine Le Pen souhaite utiliser tous les modes pour maintenir la densité et garantir l'accès aux services publics dans les territoires ruraux.
- Les candidats Le Pen et Mélenchon souhaitent renationaliser les autoroutes, démarche accompagnant le retour d'un Etat stratégique et centralisateur.

5. Transports urbains

- Le versement transport sera maintenu par l'ensemble des candidats ayant répondu au questionnaire. François Fillon souhaite associer les acteurs publics et privés s'acquittant du versement transport à la définition des politiques locales de mobilité. Benoit Hamon propose des modulations particulières à chaque AOM de manière à mieux répondre aux spécificités locales de déplacement.
- François Fillon, Benoit Hamon et Jean-Luc Mélenchon s'accordent sur la nécessité de rétablir la TVA à 5,5% en considérant la mobilité comme un bien de première nécessité. Marine Le Pen s'y oppose au nom de la continuité et de la stabilité, au service des acteurs privés. Emmanuel Macron s'y oppose pour des raisons budgétaires, estimant qu'il s'agit là d'une recette utile pour l'Etat.
- François Fillon, Benoit Hamon et Emmanuel Macron proposent un quatrième appel à projets TCSP. Le premier au service des mobilités durables, le second au service de l'intermodalité, et le troisième pour la desserte des quartiers de la politique de la ville.
- Sur la question de la pollution, tous s'accordent à dire que l'Etat doit proposer aux collectivités des solutions de long terme. Le candidat Mélenchon est favorable à une recentralisation des compétences, l'Etat devant impulser des mesures qui seront appliquées par les collectivités. A l'inverse, les candidats Fillon, Hamon, Le Pen et Macron sont favorables à une plus grande autonomie des collectivités, plus réactives en cas de crise.

6. Les candidats sont favorables aux nouvelles mobilités, dans un cadre défini par les pouvoirs publics

- Les bouleversements issus de la révolution numérique remettent en cause les équilibres de l'économie des transports et introduisent des dynamiques de court terme auxquelles les pouvoirs publics doivent rapidement s'adapter. Les candidats souhaitent encourager la recherche, tout en lui dressant un cadre. Benoit Hamon et Jean-Luc Mélenchon sont favorables à un rôle moteur de l'Etat sur le sujet, ce premier proposant de relancer le PREDIT en complémentarité du PCRD. François Fillon, Marine Le Pen et Emmanuel Macron souhaitent laisser plus de libertés au secteur privé, l'Etat devant l'encourager (soutien aux innovations, PPP, Crédit Impôt Recherche, capital-risque) et l'orienter (voiture électrique, autonome, digitalisation, open data). Pour tous, l'Etat doit agir en régulateur et être réactif. Benoit Hamon souhaite par ailleurs un Grenelle des nouvelles mobilités.
- La perspective du développement de la voiture autonome suscite des positions divergentes. Jean-Luc Mélenchon s'y oppose, Marine Le Pen ne s'engage pas. François Fillon, Benoit Hamon et Emmanuel Macron y sont favorables, les trois souhaitant tout de même un cadre clair pour les expérimentations (responsabilité du conducteur, périmètre défini, respect de la législation, localisable par les pouvoirs publics).

7. Quel avenir pour le système ferroviaire français ?

- Avec l'ouverture à la concurrence prévue par le quatrième paquet ferroviaire et la réforme ferroviaire de 2014, l'avenir de la gouvernance du système ferroviaire français fait débat.
 - o Le candidat Mélenchon souhaite revenir sur la réforme ferroviaire de 2014 en unifiant le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur historique en un seul pôle public. Les candidats Hamon et Macron souhaitent transformer Gares & Connexions en un troisième EPIC. François Fillon souhaite supprimer l'EPIC de tête pour séparer totalement SNCF Mobilité et SNCF Réseau.
 - o Jean-Luc Mélenchon et Marine Le Pen s'opposent à l'ouverture à la concurrence prévue par le quatrième paquet ferroviaire européen. Benoit Hamon souhaite une loi d'expérimentation sur la concurrence, garante du cadre social des cheminots. Les candidats Fillon et Macron souhaitent une ouverture rapide à la concurrence en début de mandat avec une loi globale allant au-delà de la simple expérimentation. Le premier met fin au recrutement sous statut, le second rend ces recrutements hors-statut possibles pour la SNCF.
- La reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat est évoquée, sous condition d'efforts de productivité. Marine Le Pen souhaite un audit. Emmanuel Macron souhaite une consultation du Parlement et des acteurs publics et privés du secteur pour définir le meilleur scénario financier et industriel pour le groupe SNCF, en lien avec les finances publiques. Benoit Hamon annonce envisager une reprise et Jean-Luc Mélenchon prévoit son appuration sur plusieurs quinquennats sans en préciser la méthode. Benoit Hamon estime que des gains de productivité sont possibles en interne, sans recourir à la concurrence. Il recommande un certain nombre de réformes à partir de constats précis : frais de structure trop élevés, marchés de prestations monopolistiques, segmentation des missions, etc.

8. Décarbonation des transports

La décarbonation des transports est présentée comme une priorité par l'ensemble des candidats, en particulier ceux promouvant une transition ou une planification écologique. La variété des propositions souligne cependant la difficulté des candidats à imaginer des solutions concrètes à moyen terme.

- Les candidats Le Pen et Macron souhaitent mettre à contribution l'aménagement du territoire en développant les circuits courts, soit par la relocalisation des outils de production, soit par la limitation de l'étalement urbain. Les deux propositions ont pour objectif de réduire l'impact des transports sans toucher aux modes de transport.
- Un certain nombre de propositions sont faites visant à accompagner une évolution des pratiques de mobilité individuelle : développement du numérique pour favoriser le covoiturage et l'intermodalité dans les transports en commun, encouragement aux mobilités douces et émergentes, etc. Le candidat Mélenchon émet des propositions précises pour l'usage du vélo. Des propositions visent également à faire évoluer la mobilité individuelle vers des véhicules plus propres : renforcement des normes et des contrôles des motorisations, primes à la voiture électrique, convergence des fiscalités essence et diesel, interdiction partielle ou totale du diesel à terme. François Fillon énonce des mesures précises, notamment sur le plan industriel, en proposant un « Airbus » de la batterie et l'interopérabilité des infrastructures de recharge. François Fillon, Benoit Hamon, Emmanuel Macron et Jean-Luc Mélenchon proposent une évolution des avantages fiscaux liés au diesel, mais de manière différenciée pour les flottes d'entreprise.
- La mise en place d'un signal prix carbone croissant régulièrement prôné par les économistes ne fait pas non plus consensus. Benoit Hamon et Emmanuel Macron prévoient une augmentation de ce signal jusqu'à 100€ la tonne de CO₂ en 2030, Jean-Luc Mélenchon propose d'appliquer cette contribution carbone au transport routier de marchandises, Marine Le Pen en refuse le principe et François Fillon, sans se prononcer sur ce point, préfère évoquer des subventions modulables aux transporteurs routiers.

9. Fret et logistique, un thème bien identifié mais peu de propositions

- Sur la question du fret, tous les candidats appellent au report modal. Quatre candidats, François Fillon, Benoit Hamon, Marine Le Pen et Jean-Luc Mélenchon soutiennent, conformément au principe pollueur-payeur, la mise en place d'une tarification d'usage de l'infrastructure routière pour participer à un rééquilibrage modal. Le développement des modes alternatifs à la route est également évoqué. Le mode ferroviaire, pour un report depuis la route, est privilégié par les candidats Fillon, Hamon, Le Pen et Mélenchon. Les candidats Fillon et Macron insistent sur l'importance des plateformes multimodales. Jean-Luc Mélenchon met également en avant le réseau fluvial, qu'il souhaite exploiter jusque dans les villes.
- La question portuaire est bien identifiée par les candidats. François Fillon souhaite transformer les ports en SA afin de les rendre plus autonomes, tandis que Marine Le Pen souhaite un nouveau schéma directeur des ports, permettant aux armateurs d'acquérir leurs propres installations de chargement. Benoit Hamon propose un schéma directeur national pour la logistique. Emmanuel Macron souhaite mettre en place la stratégie « France logistique 2025 ». Jean-Luc Mélenchon propose un Schéma logistique multimodal national.
- Les candidats Fillon, Hamon et Macron sont favorables à un partage des compétences sur la logistique et l'intermodalité du transport de marchandises avec les collectivités, notamment les régions et les métropoles. Elles seraient notamment responsables de la réalisation des infrastructures. Marine Le Pen ne s'exprime pas sur le futur partage des compétences une fois, comme elle le propose, les régions supprimées. Pour Jean-Luc Mélenchon, les politiques de report modal et d'intermodalité doivent venir de l'Etat.



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI- 75008 PARIS - TEL 01 44 13 31 08 - FAX 01 44 13 31 21
E-MAIL : secretariat@tdie.eu. SITE : www.tdie.eu