

Election européenne du 26 mai 2019 en France

Synthèse

Europe 2019 : « l'Initiative TDIE »

**La politique commune des transports
face aux défis de l'Union européenne**

TDIE tient à rappeler l'importance du Parlement européen qui, par son pouvoir de colégislateur, est au cœur de la construction européenne. TDIE remercie vivement et chaleureusement les candidats et leurs équipes qui ont contribué à cet exercice programmatique important pour la transparence et la projection des politiques de mobilité.

TDIE a reçu 10 réponses au questionnaire préparé par le conseil scientifique : Debout la France (DLF), Envie d'Europe (PS-Place publique-Nouvelle donne), Europe-Ecologie-Les Verts (EELV), France insoumise (LFI), Lutte ouvrière (LO), Parti communiste français (PCF), Printemps européen – Génération.s (G.s), Rassemblement national (RN), Renaissance, Les Républicains (LR).

Dans le document qui suit, le conseil scientifique de TDIE propose une analyse en 9 points des réponses des listes candidates aux élections européennes.

La synthèse du conseil scientifique de TDIE ne tend pas à l'exhaustivité, mais propose un regroupement des réponses par consensus/dissensus. Elle constitue une invitation à lire l'intégralité des réponses, ou de leurs résumés, que TDIE publie dans le même temps.

Table des matières

I-	Pour une politique commune des transports, appelée à s'ajuster ou à s'approfondir.....	3
II-	Un enjeu environnemental, climatique et sanitaire, unanimement prioritaire	4
III-	Les enjeux simultanés de la convergence sociale et de l'harmonisation fiscale pour lutter contre les <i>dumpings</i>	5
IV-	Pour une politique industrielle européenne dans un contexte de mondialisation et de transition écologique	6
V-	La logistique européenne et mondiale, un enjeu largement saisi.....	6
VI-	La politique de concurrence, vers une réforme profonde et incertaine	7
VII-	Des évolutions opposées des outils d'aménagement européens du territoire	8
VIII-	Un soutien unanime à l'innovation avec des objectifs très différents	9
IX-	Le Brexit, un saut dans l'inconnu	9
	Conclusion	10

I- Pour une politique commune des transports, appelée à s'ajuster ou à s'approfondir

Les documents programmatiques écrits des listes candidates aux élections européennes n'évoquent pour la plupart le transport qu'à la marge. Celui-ci est davantage abordé à travers des propositions transverses en matière de protection de l'environnement, de développement économique, de politique commerciale ou industrielle, etc. Pourtant, les réponses des candidats au questionnaire TDIE révèlent la **construction de discours solides, précis, argumentés, et d'un bon niveau technique sur les politiques de mobilité et de logistique.**

Le premier constat porte sur la **légitimité de l'intervention de l'Union européenne dans la politique des transports.** Aucune des réponses reçues ne remet en cause le principe d'une Union européenne intervenant dans le secteur des transports, bien que son contenu soit parfois remis en question.

Dans un second temps, la plupart des listes proposent d'améliorer, voire de refonder, cette politique. Alors que la politique commune des transports tourne historiquement autour de deux grands principes, l'environnement et la concurrence, ce prisme semble aujourd'hui dépassé. Le contenu proposé pour la politique commune des transports ne cesse de s'étoffer. **L'approfondissement de la politique commune des transports semble souhaité.**

Dans un troisième temps, la majorité des listes souhaite une **meilleure intégration de la politique commune des transports aux autres politiques sectorielles européennes,** en particulier dans le domaine du social, de l'environnement, de l'industrie, de la concurrence. La politique des transports est traitée dans sa complexité, les candidats sont conscients de son imbrication avec d'autres politiques et soutiennent une plus forte mise en cohérence.

Cependant, **la répartition des compétences entre l'Union européenne et les Etats membres est respectée de manière inégale entre les différentes listes.** Les listes disposant d'eurodéputés sortants intègrent davantage ce paramètre, alors que certaines propositions de listes peu expérimentées pourraient à la réalité du mandat parlementaire.

Les listes candidates présentant des eurodéputés sortants ont tendance à davantage se projeter sur une **action à l'échelle communautaire adaptée à un mandat de député européen.** Si beaucoup de listes ont traité des enjeux européens des transports qui seront effectivement débattus dans les séances du prochain Parlement, certaines ont parfois mis en avant des problématiques purement nationales qui risquent d'être en décalage avec les sujets traités à l'échelle européenne.

II- Un enjeu environnemental, climatique et sanitaire, unanimement prioritaire

La préservation de l'environnement, aussi bien pour lutter le changement climatique que pour des raisons de santé publique, fait l'objet du plus vaste consensus. Certaines listes privilégient les changements de comportement, encouragés ou contraints, plus ou moins importants, allant du développement des mobilités actives à une réforme des systèmes économique et territorial, au contraire d'autres listes qui privilégient des évolutions technologiques des systèmes de mobilité actuels.

Si la lutte contre le changement climatique fait consensus, la méthode pour la réaliser est variable et les outils nombreux. Le premier est le respect ou l'approfondissement des objectifs contraignants de réduction des émissions de gaz à effet de serre adopté par la précédente mandature, évoqué par la quasi-totalité des listes, hors RN. La grande majorité des listes se prononcent notamment en faveur de la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le second est l'utilisation d'outils fiscaux pour encourager les changements de comportements avec la taxation des modes les plus polluants et la subvention des plus vertueux (EELV, G.s, LFI), l'interdiction des vols courts (LO, PCF), la gratuité des transports en commun (PCF), le protectionnisme vert. Une concurrence juste entre les modes, tenant compte de leurs effets externes, est un objectif visé par la grande majorité des listes, laquelle se prononce donc en faveur d'une fiscalité environnementale. Cette évolution des comportements peut aller jusqu'à une réforme globale des systèmes économiques et territoriaux en faveur d'une réduction des flux et des mobilités (EELV, G.s, LFI, PS).

Le troisième outil porte sur le soutien au développement de technologies décarbonées, telles que les véhicules électriques et hydrogènes, ainsi que le soutien à l'installation de bornes de recharge alternatives (DLF, LR, PS, Renaissance, RN).

Pour des raisons de santé publique, toutes les listes souhaitent voir les émissions de particules fines diminuer. Les objectifs à atteindre sont cependant inégaux. La grande majorité souhaite l'adoption des seuils journaliers de l'OMS, tandis que LFI et RN mettent en avant les conséquences sur la mobilité routières des ménages, notamment les plus pauvres, et des entreprises pour en limiter les effets.

L'investissement public au nom de la protection de l'environnement est largement soutenu. Aucune liste ne propose de chiffrage budgétaire précis des dépenses de la Commission en faveur des transports, ce qui en conduit beaucoup à demander une augmentation des dépenses. De grands plans d'investissements sont proposés par EELV, G.s, LR, PCF. Ils peuvent être destinés à l'équipement en infrastructures, tels que des « plans ferroviaires » (EELV, G.s), un « Plan européen des nouvelles mobilités » (LR, Renaissance), au développement des mobilités actives (EELV, G.s, LFI), au soutien direct au report modal du transport de marchandises. Les listes proposent de lier ces investissements aux mécanismes financiers actuels, tels que la redirection des dépenses actuelles de la BCE dans le *quantitative easing*, la mobilisation de la Banque européenne d'investissement, et la création d'une Banque européenne du climat.

III- Les enjeux simultanés de la convergence sociale et de l'harmonisation fiscale pour lutter contre les *dumpings*

Les enjeux de la convergence sociale, qui vise notamment à rapprocher les normes sociales telles que les conditions de travail, les salaires et les systèmes de sécurité sociale, et de l'harmonisation fiscale, qui tend à lisser les assiettes et les taux des prélèvements obligatoires de chaque Etat membre, sont systématiquement abordés ensemble. Ils partagent le même objectif : améliorer la condition sociale des travailleurs concernés en limitant les distorsions de concurrence et les pratiques de *dumping*.

La majorité des listes souhaite revenir sur la méthode du vote à l'unanimité du Conseil sur les questions fiscales. A l'heure actuelle, la fiscalité reste une compétence des Etats membres et les décisions fiscales ne peuvent se prendre qu'à l'unanimité par le Conseil exclusivement. Ce souhait du Parlement européen de voir la fiscalité devenir un outil d'action pour l'Union se heurte ainsi à la répartition des compétences. L'évolution des méthodes de vote du Conseil ne relève que du Conseil ou des traités.

L'harmonisation fiscale porte essentiellement sur le coût des modes. EELV et G.s souhaitent la mise en place d'une taxe carbone européenne. Le PCF émet des doutes sur le principe pollueur-payeur et le marché du carbone. Sur la question des externalités, la majorité des listes souhaite leur internalisation dans le coût du mode routier.

La réforme en cours de la directive Eurovignette, en faveur de la fin de la redevance temporelle au profit d'une taxation à l'usage, pour un fléchage sectoriel et territorial des ressources, pour la poursuite du double principe utilisateur-payeur et pollueur-payeur, et pour son extension au-delà du RTE-T, est acceptée par EELV, G.s, LR et le PS. La liste Renaissance souhaite son évolution, afin qu'elle laisse notamment la liberté aux Etats membres de choisir entre un dispositif temporaire ou kilométrique, et de la destination des ressources. Les listes DLF et du RN souhaitent son abrogation, dénonçant un accroissement de fiscalité ou souhaitant sa nationalisation.

La convergence sociale vise à rapprocher les coûts du travail en Europe. EELV, G.s, LFI, LR et le PS se prononcent en faveur de la création de normes sociales européennes (pouvant prendre la forme d'un SMIC européen, de conventions collectives, d'une sécurité sociale européenne, d'une assurance socio-environnementale). La majorité des listes, à l'exception notable du RN, se prononce donc en faveur d'une plus grande intégration européenne des politiques sociales et fiscales visant à rendre impossibles les dumping sociaux et fiscaux.

Le volet social du Paquet mobilité, au cœur des tensions entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est, divise largement les listes candidates. Si les deux accords sur les conditions de travail et le cabotage sont accueillis de manière contrastés (DLF, EELV, LFI, RN et PS s'y opposent tandis que G.s, PCF et Renaissance y sont favorables), l'accord sectoriel sur le travail détaché est globalement rejeté en raison du projet d'exclusion des conducteurs routiers de marchandises de la directive globale du travail détaché, à l'exception de LR et de Renaissance.

IV- Pour une politique industrielle européenne dans un contexte de mondialisation et de transition écologique

La politique industrielle, qui n'est pas une compétence européenne à l'heure actuelle, est abordée par deux angles : la concurrence internationale et la transition écologique. Dans cet optique, la majorité des listes souhaitent accorder un soutien direct à l'industrie automobile dans le cadre de sa conversion vers l'électromobilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, afin de préserver sa localisation en Europe et les emplois. Un important degré d'intervention et d'investissements publics dans l'économie, par des mesures de politique industrielle, commerciale et concurrentielle, transparaît des réponses des listes candidates.

A quelques exceptions près, toutes les listes souhaitent voir la mise en place d'une politique industrielle européenne capable de s'imposer à la politique de concurrence lorsque les intérêts industriels européens sont en jeu, notamment dans le cadre d'une concurrence mondiale les menaçant par l'intermédiaire d'entreprises étrangères, américaines ou chinoises.

Les listes souhaitent voir une industrie européenne de la batterie émerger et la réalisation de regroupements dans le domaine du ferroviaire. LFI, LR, PCF, PS et RN insistent particulièrement sur le respect du principe de neutralité technologique en faveur de l'hydrogène et des carburants alternatifs, et non pas seulement d'une industrie de la batterie.

V- La logistique européenne et mondiale, un enjeu largement saisi

Malgré l'échec des politiques d'encouragement au report modal menée depuis 20 ans en Europe, l'intégralité des listes souhaite maintenir un soutien direct et prolonger la politique d'offre en infrastructures. La logistique, dans ses dimensions multimodales (maritimes, fluviales, ferroviaires, routières) et technique (ferroutage, transport combiné, hubs, intermodalité), est bien saisie.

La logistique urbaine est largement évoquée, notamment par la question du dernier kilomètre, facteur de congestion et de pollution atmosphérique.

L'intégralité des listes se prononce en faveur d'une stratégie logistique européenne. Des divergences apparaissent sur son échelle. Certaines listes la conçoivent pour le marché intérieur (DLF, EELV, G.s, Renaissance). D'autres privilégient un positionnement mesuré (LR, PR, Renaissance) ou enthousiaste (RN) vis-à-vis de l'intégration de l'Union européenne aux initiatives internationales, notamment des nouvelles routes de la soie.

VI- La politique de concurrence, vers une réforme profonde et incertaine

A travers ce questionnaire sur la politique des transports, la politique européenne de la concurrence apparaît comme la plus critiquée et la plus remise en cause. Non pas, dans son application au mode ferroviaire, qui a constitué l'un des principaux Paquets de la précédente mandature, mais dans le fait qu'elle ne permette pas de protéger les industries européennes de la concurrence extérieure dans une mondialisation de plus en plus forte, et qu'elle ne permette pas aujourd'hui d'assurer des conditions sociales de travail satisfaisantes pour les chauffeurs routiers.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, élément marquant de la politique nationale en 2018, est largement absente des réponses des candidats. Si les réponses divergent sur l'achèvement du marché intérieur des transports, notamment au regard de ses objectifs, la concurrence n'apparaît pas comme des sujets de débat. Seules les listes DLF, LFI, LO et PCF y font référence.

Pour lutter contre la concurrence déloyale dans le transport routier de marchandises, les listes candidates sont unanimes sur la nécessité de renforcer les contrôles et l'application des lois européennes et nationales. Ces contrôles sont actuellement du ressort des Etats membres. La pertinence d'une Agence routière européenne, chargée à la fois de l'application de la législation sur le transport de marchandises et de la coordination de la lutte contre l'insécurité routière, ne fait pas l'unanimité. Les listes EELV, G.s, PS et Renaissance y sont favorables, là où les listes PCF et RN ne retiennent pas l'idée.

La politique de concurrence a également fait parler d'elle à l'occasion du rejet par la Commission de la fusion d'Alstom et de Siemens début 2019. DLF, EELV, LR, PS et Renaissance la jugent aujourd'hui inadaptée à la concurrence internationale en ne prenant en compte que le marché intérieur et en décourageant la formation de « champions européens ». Le RN insiste sur la pertinence de la politique de concurrence pour favoriser l'innovation et la diversification des entreprises. G.s et le PCF instaurent des conditions suivant les objectifs et les secteurs. Toutes les listes s'accordent pour que les regroupements intègrent tous les pays européens. Il est notamment reproché au projet de fusion Alstom-Siemens de n'avoir impliqué que les seuls intérêts franco-allemands.

Enfin, la politique de la concurrence est abordée à travers la politique commerciale, une politique communautaire exclusive, accusée de ne pas assez protéger les entreprises européennes en favorisant excessivement la concurrence étrangère. De nombreuses listes appellent au renforcement des mesures destinées à accorder un cadre plus favorable aux entreprises européennes, pour des raisons économiques (DLF, LR, Renaissance, RN) ou écologiques (EELV, G.s, PCF, LFI). Ces dernières se traduiraient par l'intégration de clauses environnementales dans les traités de libre-échange, voire leur remise en cause, l'attribution des marchés publics aux entreprises européennes dans le cadre d'un *buy european act*, par la mise en place d'une taxe carbone à l'importation permettant de favoriser les produits fabriqués par des industriels vertueux dans leurs émissions de gaz à effet de serre, etc.

VII- Des évolutions opposées des outils d'aménagement européens du territoire

Les réponses des listes candidates sont très divisées sur l'évaluation de la pertinence des RTE-T. Les listes LR, Ps, Renaissance et RN estiment que la logique des corridors, composés d'un réseau structurant et d'un réseau global secondaire, a toute sa place dans l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Europe. La liste Renaissance est la seule à évoquer les besoins en infrastructures de l'Europe de l'Est, là où l'essentiel des listes évaluent les RTE-T à l'aune des besoins français. Les listes DLF, EELV, G.s, LFI, LO et PCF, au contraire, souhaitent l'évolution des RTE-T vers un objectif de maillage territorial, de désenclavement des régions périphériques et des espaces ruraux.

Par conséquent, la réalisation des grands projets du RTE-T sur le territoire français fait encore débat. Les listes LR, PS, Renaissance et RN sont favorables à la réalisation du Canal Seine-Nord-Europe et à la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Elles insistent donc sur la nécessité de voir les subventions communautaires attribuées à ces projets être renouvelés dans la prochaine génération de MIE. Les listes DLF, EELV, G.s, PCF, LFI s'opposent au contraire aux « grands projets inutiles ». Il faut noter qu'aucune liste ne propose la réalisation d'un seul des deux projets et l'abandon de l'autre.

Toutes les listes proposent l'évolution du MIE vers le financement des transports du quotidien et le soutien à l'entretien des infrastructures, en évoquant parfois le sous-investissement dans les réseaux existants et l'effondrement du Pont Morandi à Gênes. La liste Renaissance propose que le MIE continue de financer les projets du RTE-T et s'étende aux « grands projets de la mobilité du quotidien », et que les fonds de cohésion aillent aux transports du quotidien.

La responsabilité du sous-investissement dans les infrastructures est parfois attribuée aux politiques de discipline budgétaire de l'Union européenne, qui favoriseraient davantage la baisse des dépenses à la satisfaction des besoins physiques. G.s propose de faire sortir les dépenses d'investissement des critères de calcul du déficit public du Pacte de stabilité budgétaire. LFI propose une sortie des traités budgétaires.

Il existe un dissensus entre les listes sur les modalités de financement : montants, règles budgétaires, partage public/privé. Pourtant, une préférence nette se dégage en faveur des investissements dans le mode ferroviaire. Si seulement une partie des listes se prononce toujours en faveur d'une logique de corridors et de grands projets, au nom d'un aménagement du territoire européen, toutes souhaitent désormais que les politiques communautaires d'aménagement apportent des financements à la résorption de problématiques nationales.

VIII- Un soutien unanime à l'innovation avec des objectifs très différents

L'enjeu de l'innovation est bien saisi par l'ensemble des listes qui souhaitent favoriser le développement de nouvelles formes et de nouveaux usages de la mobilité. Le soutien à la recherche dans la décarbonation des transports apparaît régulièrement notamment. Quelques listes (LFI, LR, PCF, PS, RN) insistent sur l'importance du respect de la neutralité technologique, en diversifiant les soutiens publics à l'électromobilité vers la filière hydrogène.

Le soutien au développement du véhicule autonome est moins unanime. Certaines listes proposent un soutien financier et de favoriser les expérimentations (DLF, EELV, LR, PCF), notamment en réformant la Convention de Vienne sur le régime de responsabilité (PS, Renaissance, RN). D'autres listes affichent leur scepticisme voire leur opposition au développement des véhicules autonomes. La liste G.s souhaite que le véhicule autonome fasse d'abord la démonstration de son utilité sociale et environnementale. La liste LFI souhaite l'élaboration d'un meilleur encadrement du développement du véhicule autonome accordant plus de pouvoir à la puissance publique.

Les listes candidates sont également très divisées sur la question de la gouvernance des données. Les listes G.s, LO, LR, PCF, Renaissance, RN privilégient la propriété des données par les collectivités ou les opérateurs au nom de la protection des données des individus ou du secret industriel et commercial. La liste EELV privilégie l'open data, facilitant l'émergence de nouvelles mobilités ou une plus grande efficacité des systèmes existants. La liste PS a une position nuancée, favorable à une ouverture régulée et non-lucrative.

Le renforcement du PCRI et le renouvellement du soutien au programme Shift2Rail font l'unanimité, à l'exception du PCF qui souhaite limiter les effets d'aubaine.

IX- Le Brexit, un saut dans l'inconnu

Les réponses des listes candidates sur leur perception du Brexit et leurs propositions pour sa gestion sont marquées par un certain flou et une forme de désintérêt, lié notamment à l'incertitude de la situation. Le Brexit est unanimement source d'inquiétude pour les intérêts industriels, sociaux et commerciaux européens et français. L'action de Michel Barnier est saluée par la liste LR, qui fournit la réponse la plus développée sur le sujet.

Les réponses portent d'un côté sur la situation des ports français de la façade Manche. Les listes DLF, EELV, PCF, PS et RN souhaitent leur intégration dans les RTE-T et un soutien spécifique. Les listes EELV (via Karima Delli), LR (via le rapporteur PPE Renaud Muselier) et Renaissance (via la ministre des transports) s'attribuent chacune la responsabilité de la réintégration des ports français de Calais, Dunkerque et du Havre dans le schéma du RTE-T en 2019. Les réponses portent d'un autre côté sur une contestation du Ciel européen, soit trop inachevé soit aux objectifs d'accroissement du trafic aérien contestables.

Les listes formulent de nombreuses alertes sur les risques de *dumping* britannique qui pourraient sortir de cette situation inédite. Les candidats s'en remettent essentiellement à des accords bilatéraux sectoriels entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Conclusion

Ces orientations et ces propositions des listes candidates aux élections européennes en France ne doivent pas nécessairement se traduire par la rédaction d'un nouveau document programmatique – de type Livre blanc – par la Commission.

La liste DLF et RN s'y opposent.

Les listes EELV, G.s et PS privilégient la réalisation du Livre blanc actuel le jugeant suffisamment d'actualité et ambitieux.

Les listes LFI, PCF et Renaissance souhaitent une actualisation des priorités et des objectifs par la rédaction d'un nouveau Livre blanc.

Comme le Livre vert de TDIE et les réponses des différentes listes l'ont montré, l'action du prochain Parlement européen dans le domaine du transport sera marquée par la prise en compte accrue des mobilités du quotidien, l'aboutissement du dialogue sur le volet social du parquet routier, la révision de la directive Eurovignette, l'accompagnement du Brexit tel que prévu par l'accord trouvé cette année.

Cependant la politique des transports sera également marquée par un souci de transversalité et d'articulation accrue aux autres politiques sectorielles de l'Union. De nouvelles régulations au croisement de plusieurs politiques européennes seront à formuler : pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (politique climatique), pour réduire la pollution locale (politique de l'environnement), pour s'imposer dans la compétition économique mondiale (politiques de la concurrence mais aussi future politique industrielle), pour soutenir plus directement et orienter l'innovation (politique de la recherche).

Die
THINK TANK