

Réponses de la liste PRINTEMPS EUROPÉEN – GÉNÉRATION.S/DIEM25 au questionnaire TDIE dans le cadre des élections européennes 2019

Préambule

D'un point de vue général notre liste place au cœur de son engagement européen et de son programme pour ces élections européennes 2019 la conviction que nous sommes au bord du précipice. En effet le contexte de crise climatique et environnementale devient un horizon tragique et immédiat. Dans le même temps les inégalités sociales et territoriales créent un climat de défiance et de colère grandissant dans la population européenne. Cela entraîne une poussée populiste et nationaliste, une tentation de repli identitaire et, partant, un rejet de l'idée même d'Union Européenne. Si l'Europe telle qu'elle agit et se vit aujourd'hui n'est pas capable de prouver son utilité pour ses citoyen-ne-s, et notamment les plus fragiles, si elle ne devient pas un levier puissant de lutte contre le dérèglement climatique et les pollutions, c'est sa survie même qui sera en jeu.

C'est pourquoi, pour nous, les politiques menées dans les cinq qui viennent doivent absolument prendre en compte ce contexte très particulier, celui d'une gestion de crise, d'une gestion de l'urgence. Il n'y aura peut-être pas de nouvelle occasion de le faire. Nos propositions visent donc à la fois efficacité, rapidité et visibilité concrète pour les habitant-e-s. Elles doivent aussi être efficaces et rapides pour leurs effets pour le climat et la santé publique.

Nous sommes pour une révision des traités européens mais l'urgence commande de ne pas attendre la mise en œuvre et la réussite de cette révision pour agir. Nous proposons des solutions réalisables et finançables dans le cadre actuel des traités et donc qui peuvent être engagées sans attendre.

Une part importante de ce que nous proposons en matière de transports et de mobilité passe par un programme massif d'investissements, un **Green New Deal** de 500 milliards d'euros par an, financé par les mêmes mécanismes, pour aller vite, que ce qui a été fait pour le sauvetage du système bancaire européen à partir de la crise de 2008 (et notamment l'émission massive d'obligations par la BCE) ou que ce qui est aujourd'hui prévu dans le cadre du « Plan Juncker » (InvestEU).

Cet apport massif de financement doit non seulement aider à accélérer et amplifier les politiques en faveur de mobilités durables mais aussi aider à leur acceptabilité sociale et à leur compatibilité avec une mobilité accessible à tou-te-s.

Nos propositions vont en ce sens :

- nous sommes pour que les transports publics soient considérés comme un service de première nécessité et à ce titre nous voulons qu'ils bénéficient d'une TVA à 0% (ou au moins au taux le plus bas existant) et que leur gestion publique soit encouragée et non freinée par l'UE ;
- nous voulons que les dépenses en faveur des mobilités durables (dont le transport public et les mobilités actives) soient sorties des contraintes de Maastricht (notamment de la règle des 3% maximum de déficit) ;
- nous proposons par ailleurs un SMIC européen à haut niveau, un revenu universel européen, une « taxe robot » européenne, une harmonisation par le haut des systèmes de protection sociale, toutes mesures générales qui en renforçant le pouvoir d'achat et la protection sociale des Européen-ne-s permettent des politiques en faveur de l'environnement plus facilement supportables.

Enfin nous sommes en faveur d'une taxe carbone aux frontières de l'UE qui doit à la fois jouer sur une meilleure compétitivité des produits transportés de façon plus durable (moins de distance, moins d'émissions carbone) et sur les conditions de production tout en favorisant l'emploi et donc la vie des Européen-ne-s.

I Stratégie pour la politique commune des transports

A l'aune de ce que nous écrivons dans notre préambule, il nous apparaît que c'est moins de nouvelles grandes déclarations ou de nouveaux processus interminables de type « paquet » dont l'Europe a besoin que de la mise en œuvre concrète, financée et urgente d'une politique de transports et de mobilité qui ait des effets rapides. Cela passe par des normes et des investissements qui doivent changer d'échelle et peser fortement sur les politiques et les comportements en matière de mobilité.

La dimension sociale du marché intérieur doit être au cœur de la politique de transports dans notre vision d'une Europe enfin protectrice des travailleurs et pas seulement de la liberté et de la loyauté de la concurrence.

La question de la sûreté n'est pas abordée par TDIE nous y répondons tout de même ici.

Au niveau européen, les questions de sûreté dans les transports terrestres ont essentiellement été traitées à travers le prisme de la lutte contre le vandalisme et de la protection des infrastructures. La sûreté ferroviaire en matière de protection des usagers en cas d'attentats terroristes n'a pas vraiment fait l'objet d'une préparation et d'une réflexion au niveau communautaire pour anticiper et faire face au risque d'attentat dans les transports terrestres. Dans cette perspective, le renforcement de la coopération des autorités nationales, notamment à travers le réseau européen des polices ferroviaires (RAILPOL) constitue une priorité pour assurer une plus grande sûreté des transports. La présence humaine est un facteur fondamental à la fois pour prévenir et anticiper les risques mais également pour renforcer la confiance des usagers dans les transports.

Le choix du modèle organisationnel de la sûreté est aussi un élément à prendre en compte. Au sein de l'Union européenne, certains États ont décidé de confier la sûreté à l'opérateur historique (Pologne), d'autres aux forces de polices (Allemagne, Royaume-Unis, Pays-Bas) et enfin certains pays comme la France ont choisi un modèle hybride reposant sur la coopération entre les forces de police ferroviaire (SUGE) et la police nationale.

Nous prônons ce modèle qui impose aux exploitants d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés tout en maintenant l'implication de l'État dans la sûreté ferroviaire.

II Mobilité durable

Notre liste porte la volonté de revoir les objectifs de réduction des émissions européennes et de modification rapide du mix énergétique européen. Nous prônons à l'horizon 2030 une baisse de 65% des émissions de GES avec un mix énergétique comportant au moins 45% d'énergies renouvelables et une diminution de 40% de la consommation énergétique globale. Et notre objectif est une Europe zéro carbone en 2050.

Bien entendu le secteur des transports a un rôle crucial à jouer dans la réussite d'un tel scénario. Les transports représentent 25% des émissions de GES en Europe, dont 70% pour le transport routier : il y a donc ici un gisement très important de diminution des émissions de carbone. Il n'y a pas une solution unique, mais plutôt un mix de politiques publiques, contraignantes et incitatives, à l'échelle européenne, nationale et locale, pour parvenir à une baisse significative des émissions de GES. Il est clair pour nous que la réussite de ces politiques n'est possible qu'à condition de leur acceptabilité sociale comme nous l'avons exposé dans le préambule.

L'Europe peut et doit donc être un levier et un soutien aux politiques en faveur du report vers les modes de déplacement alternatifs à l'utilisation de véhicules thermiques et à leur usage trop individuel.

Cela passe notamment par un soutien au développement des mobilités actives. Les infrastructures cyclables doivent bénéficier des mêmes soutiens, investissements, garanties de la part de l'Europe que les autres infrastructures de transports, notamment dans le cadre du Green New Deal que nous proposons. Vu leur caractère vertueux en matière d'environnement et de climat ces infrastructures cyclables doivent même être prioritaires.

Au-delà, comme exposé dans notre préambule, nous prônons une politique de financement massive en faveur de toutes les solutions et infrastructures permettant de diminuer l'impact environnementale, climatique et sanitaire de la mobilité tout en améliorant la qualité de vie des Européen-ne-s. Ces financements passent à la fois par les mécanismes existant et par notre Green New Deal. Ils sont recentrés et critérisés sur cette base du bénéfice environnemental et social de ce que l'on finance. Ainsi l'Europe doit pour nous financer la modernisation et le développement des infrastructures de transport en commun et ce directement avec les interlocuteurs pertinents : les collectivités compétentes, les autorités organisatrices. Mais ces financements doivent être conditionnés : les projets cofinancés seront propres et pertinents du point de vue du nombre d'usagers transportés. Pour le dire autrement, en France, par exemple, seraient finançables la modernisation des RER ou la régénération de lignes ferroviaires régionales mais pas CDG Express ou une LGV, le BHNS de la Martinique mais pas la route du littoral à la Réunion... De fait, et en vertu de cette même critérisation, pour nous, projets autoroutiers ou aéroportuaires n'ont pas vocation à bénéficier du moindre financement européen. On l'aura compris, si l'on transpose au transport de marchandises, les projets type Seine-Nord-Europe ou Lyon-Turin ne pourraient plus bénéficier de financements européens puisqu'ils consomment de gros volumes de crédits sans apporter d'effets notables pour l'environnement ou pour les habitant-e-s.

Concernant la lutte contre les pollutions atmosphériques il y a une urgence et une gravité (plusieurs centaines de milliers de morts prématurées par an en Europe). Les particules fines et ultrafines représentent en particulier un énorme danger pour la santé et par conséquent un poids pour les dépenses publiques : tout le monde est gagnant si elles sont efficacement limitées. Les technologies sont au point pour contrôler efficacement les émissions de particules comme de GES, ce qu'il faut c'est une mise en œuvre efficace et un contrôle fort des autorités nationales, y compris pour inciter les constructeurs à ne pas se soustraire la législation en vigueur. L'interdiction du diesel à l'échelle européenne doit être prévue, organisée et accompagnée.

Nous sommes bien sûr pour l'alignement de l'UE sur les seuils les plus sévères en faveur de la santé publique et par conséquent sur ceux de l'OMS.

Pour ce qui est spécifiquement du transport de marchandises, le ferroviaire et le fluvial ne peuvent affronter la concurrence avec d'autres modes qui bénéficient d'une fiscalité avantageuse. Pour dire les choses crûment, il existe une concurrence déloyale du secteur routier. La mise en œuvre d'une vraie fiscalité européenne qui ferait peser sur le transport routier de marchandises son impact négatif sur l'environnement contribuera à rééquilibrer les conditions en faveur d'une concurrence intermodale plus équitable. A cet égard la volonté de mise en œuvre d'une taxe carbone aux frontières de l'UE et d'une eurovignette puissante (cf. thématique IV) est bien sûr favorable à une meilleure compétitivité du transport par fer et voie d'eau. Et bien sûr notre volonté de donner la priorité dans le soutien à l'investissement aux transports les plus durables doit favoriser le fret ferroviaire et fluvial. Le soutien aux autoroutes ferroviaires devra être renforcé mais sur la base d'une remise à plat de leur réelle pertinence et de leurs gains effectifs en matière de report modal.

Enfin une vraie politique portuaire européenne serait nécessaire pour améliorer l'empreinte écologique du transport de marchandises. L'Europe doit ainsi aider à ce que les liaisons terrestres entre les ports et leurs hinterlands soient plus efficaces et privilégient les voies fluviales et ferroviaires.

III Logistique

La question de la logistique, très liée à celle du transport de marchandises, est à nos yeux à traiter par l'Europe comme l'ensemble des questions de mobilité. En effet les solutions logistiques sont cruciales pour l'évolution des modes de production et de consommation, productrices d'émissions néfastes et ont forcément des conséquences sur la vie quotidienne des citoyen-ne-s européen-ne-s. Cela mérite à l'évidence une stratégie européennes et des mesures à cette échelle tant sur le plan social que sur les questions touchant à l'incitation au report modal et à la mutualisation ou à la localisation pertinente des zones logistiques.

IV Infrastructures, investissements et financement

Les investissements dans les transports représentent un formidable levier pour mener une politique cohérente, conciliant transition écologique, protection sociale forte et cohésion territoriale. C'est dans ce cadre que les dossiers relatifs à la mobilité et aux infrastructures de transport s'inscrivent dans une politique au service de l'intérêt général et d'une Europe plus proche de ses habitant-e-s et de ce fait plus appréciée et soutenue. Nombre d'éléments sur les infrastructures, les besoins d'investissement et leurs modes de financements ont déjà été évoqués notamment dans la thématique « Mobilité durable ».

Ajoutons que si les frontières routières infra-européennes sont quasiment effacées, le franchissement des frontières ferroviaires reste souvent très difficile, tant pour les

voyageurs que (surtout) pour les marchandises, et parfois malgré d'importants investissements. Le plan de financement que nous proposons est centré sur la transition écologique contrairement au « Plan Juncker ». Ce nouveau plan d'investissement s'appuiera d'avantage sur les financements publics notamment afin de privilégier des projets d'infrastructures dont la rentabilité à court terme est moins attractive pour les investisseurs privés mais qui contribuent pleinement à la transition écologique (développement des transports publics de masse, du fret ferroviaire, report modale, mobilité urbaine durable et notamment mobilités actives, développement des infrastructures de recharge des carburants alternatifs ou pour l'électromobilité, etc.). Parce que les infrastructures de transport durables nécessitent un engagement sur le long terme de la puissance publique, il faut une plus grande flexibilité budgétaire afin d'exclure du calcul des déficits les cofinancements publics aux projets bénéficiant du plan d'investissement européen (du moins tant que l'ensemble des transports vertueux n'en sera pas exclu comme nous le souhaitons). Le budget européen alloué au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), bras financier de la vision stratégique de l'aménagement du territoire européen à travers le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), doit être davantage mobilisé pour désengorger les points névralgiques du réseau ferroviaire, « effacer » les frontières et construire un véritable rail européen, à exploiter comme tel : harmonisation des systèmes d'information et de sécurité, accélération du passage à l'ERTMS niveau 2 ...

La révision en cours de la directive eurovignette est une priorité tant elle peut être un levier en faveur de l'usage de véhicules partagés et plus propres. Nous soutenons donc à tous points de vue, a minima, le mandat du Parlement européen en vue des futures trilogues et tout ce qui ira dans le sens d'un renforcement du principe pollueur-payeur et d'une dés-incitation de l'usage des modes les moins vertueux en matière d'environnement, de climat et de santé publique.

V Route

Nous souhaitons évidemment que les évolutions sociales favorables contenues dans le Paquet mobilité I aillent à leur terme. S'il pourrait être meilleur le compromis trouvé en Conseil est fragile et il faut que le Parlement l'adopte rapidement.

Mais insistons sur le fait que la non-application du droit européen (comme la directive travailleurs détachés), les abus (sociétés boîtes aux lettres) et la multiplication des fraudes sont les principaux moteurs de la concurrence déloyale et du dumping social qui minent le marché intérieur du transport routier de marchandises. Tous les partenaires reconnaissent que sans un renforcement des contrôles (fréquence, plus d'inspecteurs, sanctions pécuniaires dissuasives) on ne pourra lutter efficacement contre le dumping social (et environnemental d'ailleurs). Plusieurs mesures doivent être appliquées pour lutter contre ce dumping dans les transports routiers.

Il faut enfin une Agence européenne des transports routiers placée sous l'autorité de la Commission avec pour mission principale d'harmoniser l'application des règles, d'homogénéiser les pratiques de contrôle et d'assurer le bon partage de l'information entre les autorités nationales de contrôle. L'Agence devra établir une liste noire des entreprises frauduleuses. En effet l'ambition de l'UE devrait être d'établir, comme dans le

secteur aérien, une liste noire des transports routiers qui ne respectent pas les législations européenne et nationale (temps de repos, SMIC, etc.).

Il faut aussi mettre la révolution numérique au chevet de la protection des droits sociaux et du respect des règles européennes: aujourd'hui les tachygraphes sont utilisés pour s'assurer du respect des temps de repos mais ils pourraient être également utilisés pour s'assurer du respect d'autres législations sociales (affiliation à un système de sécurité sociale, application du SMIC de l'État où sont effectuées les opérations, etc.).

L'Europe doit lutter contre les sociétés fictives dans les transports routiers car c'est un véritable problème : des entreprises détachent des travailleurs à partir de pays où elles ne réalisent aucune activité afin de jouer sur les différences de salaire.

Plus globalement notre proposition d'un SMIC européen permettrait de régler une partie de ces sujets. Et il serait nécessaire de travailler à une convention collective européenne pour le secteur des transports.

Sur la question de la sécurité routière nous sommes bien sûr favorables à une plus grande intégration européenne et à un contrôle renforcé que pourrait coordonner une agence européenne dédiée.

VI Politique industrielle

Dans ce domaine comme dans les autres, les seuls critères pertinents à nos yeux pour l'intervention de l'UE (que nous souhaitons) sont l'amélioration de la qualité écologique et sociale de la production industrielle et des innovations dans les filières européennes. Aider les filières et les solutions vertueuses doit être une priorité européenne quitte à prendre une position offensive dans les négociations sur le commerce internationales. Cela ne concerne pour nous que les filières qui permettent de faire progresser les véhicules propres et les motorisations décarbonnées, les transports en communs, les équipements favorisant l'environnement et la santé publique. Est également nécessaire le soutien européen à la transition des filières polluantes (en particulier l'industrie automobile) et à l'accompagnement social de ces mutations industrielles.

VII Numérique

L'économie numérique ne doit pas être un moteur de la déstructuration des relations au travail au profit d'une précarisation des parcours professionnels et des conditions de travail. Il ne s'agit pas de brider les innovations, mais de garantir que les nouveaux modèles économiques respectent les règles et un cadre social vraiment protecteur, dans toute l'Europe. Ce ne doit pas être un nouveau moyen de dumping social au sein de l'UE. Le secteur des transports est à l'évidence un des plus concernés et doit donc faire l'objet d'une attention très forte à l'échelle européenne.

La directive sur la protection des données qui apporte plutôt de bonnes réponses quant aux utilisateurs des transports publics. La question de la captation des données dans le cadre du développement de l'open data doit elle aussi faire l'objet d'une régulation européenne qui défende à la fois l'efficacité pour les citoyen-ne-s et la protection des « petits » acteurs face aux GAFAs.

L'UE devrait aussi établir un cadre réglementaire qui permette d'une part d'établir clairement les différences fondamentales de nature entre l'économie collaborative, fondée sur le partage des coûts afférant à un transport, et l'économie des plateformes intermédiaires proposant des services de transport onéreux.

D'autre part, il faut une position établie et appliquée sur la nature juridique des plateformes en tant « qu'entreprise de transport » ou « service de la société d'information ». L'UE doit imposer formellement que les plateformes intermédiaires dans le secteur des transports fournissent bien des services de transports, devant être encadrés par la réglementation s'appliquant aux entreprises de transport.

Nous sommes prudents sur la question des véhicules autonomes en général tant les effets sociaux et vertueux en matière de protection du climat et de l'environnement sont flous pour ne pas dire parfois inquiétants. C'est sous cet angle (au moins autant que sous l'angle technologique et que sous celui de l'interopérabilité) qu'il convient que l'Europe accompagne ce mouvement. A ce stade nous ne soutiendrions pas forcément une révision de la Convention de Vienne allant dans le sens des véhicules sans chauffeur.

VIII Recherche et innovation

Nous soutenons bien sûr la continuation et le développement, tant dans sa dimension sociologique et sociétale qu'environnementale et technologique, du volet transport du Programme cadre européen pour la recherche et l'innovation (PCRI). Il faut qu'il soit mieux coordonné avec la recherche menée à l'échelle nationale. Cela passe aussi par des politiques nationales. Par exemple, en France, il faut absolument que la recherche et l'innovation dans le domaine des transports soient beaucoup plus organisées pour bénéficier du soutien européen et travailler en synergie. La remise en œuvre du PREDIT (ou d'un programme équivalent) serait sans doute une bonne chose à cet égard...

De même il faut appuyer la reconduction à partir de 2021 du programme Shift2Rail spécifique à la recherche et à l'innovation dans le ferroviaire.

Il faut absolument que soit mieux pris en compte le fait que les transports sont un secteur multiforme, comprenant des industries de matériel roulant, des gestionnaires de réseau, des grandes entreprises de service, le secteur des TP, des plus petites entreprises, des start-up, des très petites entreprises voire des artisans comme dans le transport routier de marchandises ou les taxis et VTC, maintenant des plateformes informatiques comme Uber... Il est nécessaire de développer des programmes de R&D pluridisciplinaires, s'adressant à l'ensemble du secteur, agissant sur l'ensemble de la chaîne des acteurs, sur des grands thèmes comme la logistique, ou encore les transports de personne en zone urbaine.

Notons que la Commission Transports du Parlement Européen s'est déjà saisie des principaux sujets que constituent l'uberisation des services de transports de personnes et de marchandises, les nouveaux carburants, les véhicules autonomes... Elle doit pouvoir continuer à servir de point d'appui pour des politiques de mobilité plus durables et protectrices socialement.

Il faut que les institutions européennes soient un vrai levier des politiques de R&D utiles pour les habitant-e-s et vertueuses pour l'environnement. Et qu'elles se prémunissent de façon ferme et proactive contre l'emprise des lobbies privés très présents dans le secteur des transports.

IX Brexit

La situation est totalement incertaine. En tout état de cause, le risque de déstabilisation des politiques européennes de transports, notamment par une concurrence déloyale et un dumping organisé doit être très présent dans l'organisation des relations avec le Royaume-Uni dans le cas où il sortirait finalement de l'UE.

X Pour une politique européenne des transports

Nous sommes fédéralistes et à ce titre nous prôtons évidemment une plus grande intégration européenne et ce dans les politiques de transports comme dans les autres. Mais une intégration qui profite aux citoyen-ne-s et pas aux intérêts économiques et financiers exclusivement. Cela implique donc une harmonisation croissante des politiques européennes par le haut : en s'alignant sur les politiques nationales les plus efficaces socialement et les plus protectrices de l'environnement.

Vu le caractère crucial du secteur des transports dans le cadre de l'urgence climatique et de la crise sanitaire qui prévaut en Europe, il est évident qu'il doit, au premier chef, faire l'objet d'une politique commune particulièrement volontariste et cela rapidement.

De plus le secteur des transports, en raison de son caractère transfrontalier, mobile et itinérant, est un domaine où l'intervention des institutions communautaires est absolument indispensable. Au niveau européen, la lutte contre le dumping social, contre le contournement accru de la législation, contre la multiplication des fraudes et des pratiques de concurrence déloyale, en particulier dans le secteur des transports routiers, devrait constituer la priorité de l'Union européenne. L'approfondissement du marché intérieur ne peut plus faire l'économie de contreparties sociales fortes, sans lesquelles les processus d'intégration et de libéralisation alimentent une concurrence fondée sur les disparités sociales et environnementales, au détriment des conditions de travail et des standards sociaux et écologiques dans les transports.