

17 avril 2017

Présidentielle: les transports, relégués au fond du bus



Que les ferrovipathes, les fans du tramway, les [associations de défense des usagers](#) ou les militants pro-vélo ne se fassent aucune illusion. Seule une infime minorité d'électeurs fera son choix, le 23 avril, en fonction des propositions des candidats en matière de transports. A part quelques militants acharnés, persuadés que leur idole surpasse les autres dans tous les domaines, on ne trouve pas beaucoup d'électeurs pour se déterminer d'après l'amélioration des RER par Mélenchon, le design des TGV selon Fillon, voire les [autocars de Macron](#). Les transports sont, en quelque sorte, relégués au fond du bus.

Les enjeux sont pourtant multiples et essentiels, puisque les déplacements façonnent la vie quotidienne, l'économie, l'environnement, les relations sociales, la disposition des villes, l'accès aux services ou encore l'emploi. Le débat politique ne manque d'ailleurs jamais de puiser dans les [métaphores de la mobilité](#), entre tel candidat qui se conduirait « *comme un moteur diesel* », ces « *TGV fonçant l'un contre l'autre à 300 km/h* » ou le fameux « *les Français, quand ils passent devant le radar, ils paient* » [de François Fillon version 2016](#).



Clivages forts et rapprochements inattendus. Les propositions des cinq principaux candidats à la présidentielle témoignent de clivages forts et de rapprochements inattendus, comme l'a montré le « *grand débat transports* » organisé au palais Brongniart le 22 mars. Les prétendants à la magistrature suprême, ou plutôt leurs représentants, étaient invités par [l'association TDIE](#), un collectif d'industriels et d'élus, et la lettre d'information [Mobilettre](#), à plancher devant 500 pontes de la RATP, Transdev, Uber ou la SNCF, dont le PDG Guillaume Pepy ([le compte-rendu intégral ici](#)).

Certaines positions sont attendues. [Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy](#), députée européenne (PS), qui porte la parole de Benoît Hamon, s'inquiète de la « *fracture territoriale* ». [François de Voyer](#), président d'un « *collectif des actifs patriotes* » emprunte, comme sa patronne Marine Le Pen, la voie du « *retour à la souveraineté* » et du « *refus de la libéralisation du rail* ».

[Dominique Bussereau](#), député (LR) de Charente-Maritime et ancien secrétaire d'État aux transports, plaide pour que l'État se retire des grandes entreprises de transport, SNCF ou Aéroports de Paris. [Laurent Courtois](#), co-responsable du programme « transports » dans l'équipe de Jean-Luc Mélenchon, se présente comme « *cheminot* » et évoque en priorité le « *suicide au travail* » qui a marqué la SNCF ces dernières semaines. Enfin, pour Emmanuel Macron, [Arnaud Leroy](#), député PS depuis 2012, défend comme il se doit le marché de l'autocar, en précisant que la libéralisation voulue par l'ex-ministre de l'économie « *n'a pas pris de clientèle aux trains régionaux* ».



Une vision surtout académique. Mais au-delà des divergences, ce qui frappe, c'est la domination d'une vision académique de la mobilité. Sommés de donner leur avis sur les transports de la vie quotidienne, les représentants des candidats n'abordent le sujet qu'à travers le prisme des grands principes ou celui des infrastructures.

Les candidats s'opposent ainsi sur l'ouverture de la concurrence ferroviaire dans les régions, ouverte à partir de 2019 (à ce sujet, [lire le compte-rendu d'Eric Beziat, du Monde](#)). Le candidat de la « France insoumise » va « *désobéir aux traités européens* », assure M. Courtois, qui dénonce « *la course à la dérégulation* » dans le secteur. « *La concurrence a été votée, elle doit s'appliquer* », réplique M. Leroy. Comme la droite, le porte-parole macronien veut en outre « *questionner le modèle de l'État-actionnaire* » et observe qu'à Dubai, « *la coordination du hub aérien par Emirates permet des gains de productivité* ».

La TVA à 5,5%? Pour tous, assurent-ils en chœur, la priorité va « *aux transports du quotidien* », mais ils n'en tirent pas les mêmes conclusions. Les représentants sont interrogés sur un éventuel retour à une TVA à 5,5% pour les transports publics, une demande récurrente des [élus](#) et [acteurs économiques](#) du secteur. Des décisions successives, pendant les présidences Sarkozy et Hollande, l'avaient portée à 20%, sortant les déplacements des biens de nécessité.

Lire aussi: [Les transports publics, toujours plus chers, toujours moins rentables](#) (octobre 2013)



« *Oui, évidemment* », il faut revenir à 5,5%, assure Mme Revault-d'Alonnes. Les décisions d'augmentation « *sont allées dans la mauvaise direction* », affirme M. Bussereau, sans toutefois se prononcer sur le retour au taux inférieur. « *Je ne sais pas* », avoue le représentant d'extrême-droite. « *On n'en a pas parlé* », admet M. Leroy, avant de s'aventurer : « *tout ceci s'inscrit dans le cadre de la politique publique. Si on commence à toucher par-ci, par-là, à la fiscalité, on n'y arrivera pas* ». En d'autres termes, ça coûte cher, donc non. M. Courtois, pour M. Mélenchon, prône, lui, exactement l'inverse : « *Nous aurons une vraie politique de relance* ». Autrement dit, ça coûte cher, donc oui.

Vive les grands travaux! Mais la spécialité des candidats, bien loin des trajets du quotidien, ce sont les grandes et coûteuses infrastructures. M. Bussereau se montre particulièrement dépensier. Le fillonniste malgré lui (il s'est « [retiré de la campagne](#) ») est favorable à tous les projets d'envergure (et [souvent qualifiés d'« inutiles »](#)) le [canal Seine-Nord](#), ce barreau fluvial de 109 km entre Compiègne et le Pas-de-Calais, destiné à relier l'Ile-de-France aux grands ports européens, l'aéroport controversé de Notre-Dame des Landes, les lignes à grande vitesse en Alsace, autour de Montpellier ou entre Bordeaux et Toulouse, le [super métro du Grand Paris](#), ou encore le tunnel ferroviaire Lyon-Turin, destiné au transport de marchandises entre la France et l'Italie. Au-delà des bénéfices pour les passagers ou les échanges, ces grands travaux présentent l'avantage de soutenir « *nos industriels du transport, du ferroviaire ou de la signalisation* », affirme le député LR.

Le macroniste Leroy soutient lui aussi le Lyon-Turin et le canal Seine-Nord, « *mais à condition de prendre soin de nos ports* ». La LGV Bordeaux-Toulouse doit selon lui être observée à l'aune du « *sérieux budgétaire* » et le sort de l'aéroport de Nantes tranché « *par un médiateur dans les six mois* ». Sur ce sujet, le FN a changé d'avis : « *nous étions contre l'aéroport, et depuis le référendum en faveur du projet en Loire-Atlantique, en juin 2016, nous sommes pour* », indique M. de Voyer. Le parti d'extrême-droite soutient aussi les LGV, mais assure que sa priorité est « *la régénération du réseau des TER et des trains Corail* », une appellation... que la SNCF n'utilise plus depuis 2012.

Rappel: [NDDL, les électeurs veulent du béton](#) (juin 2016)



Si la « *France insoumise* » refuse le canal Seine-Nord, c'est par crainte de « *la concurrence de la batellerie néerlandaise* », assure M. Courtois, par ailleurs favorable à l'optimisation des « *lignes de chemin de fer sous-utilisées* ». Enfin, chez Hamon, on souhaite, pour chacune des infrastructures, des « *conférences de consensus* » chargées de trancher.

Le retour des bobos. Et les transports du quotidien, se permet-on d'insister ? M. Bussereau est favorable au retour de l'« *écotaxe* », votée à l'unanimité par le Parlement lorsqu'il était aux affaires et enterrée depuis. Il ignore toutefois si son candidat partage ce point de vue. Cette taxe, assise sur les trajets des poids-lourds, devait financer des tramways, bus en site propre et autres parcs de stationnement pour vélos. En revanche, le porte-parole de la campagne Fillon dénonce les mesures visant à limiter le diesel, dont la pollution cause des milliers de décès prématurés. « *C'est une politique de bobo, pas la politique des Français* », lâche-t-il.

De quoi déclencher la colère de la représentante hamoniste, même si, dans le programme du candidat socialiste, le « *plan résolu de sortie du diesel à l'horizon 2025* » s'est transformé, au fil des mois, en « *sortie maîtrisée du diesel à horizon 2025 pour les voitures neuves* » ([lire à ce sujet un article du Monde consacré à la campagne de Benoît Hamon](#)).



Rien sur le vélo. Aucun candidat n'évoque les enjeux des transports franciliens, point noir quotidien, ni le « *report modal* », cet objectif que tous les opérateurs défendent en principe, et qui consiste à convaincre les automobilistes à descendre de voiture pour utiliser un autre mode. Pas un seul des candidats, enfin, ne prononce le mot « *vélo* », ce gros mot de la politique française de mobilité. Un outil, faut-il le rappeler, idéal pour de très nombreux trajets, peu encombrant, pas polluant, silencieux et peu coûteux. Et totalement sous-utilisé, en France. Plusieurs associations pro-vélo ont d'ailleurs lancé une [campagne pour accompagner le cycle électoral de ce printemps: parlons vélo!](#)

A ce sujet: [Autopartage, covoiturage, vélo, les trois trucs efficaces qui ne coûtent presque rien](#) (janvier 2014)

Une chose reste certaine: qui que soit le président élu, et quelle que soit sa majorité parlementaire, les acteurs du transport, industriels, usagers ou élus locaux, auront encore à expliquer aux pouvoirs publics, pendant le prochain quinquennat, pourquoi la manière dont nous nous déplaçons est au cœur des enjeux de société.

Olivier Razemon (sur [Twitter](#), [Facebook](#) et [Instagram](#)).