

PRINCIPALES THEMATIQUES	CANDIDATS ¹	PROPOSITIONS
1/ Les questions de transport et de mobilité seront-elles une des priorités de votre quinquennat ?		Chacun des candidats considère la mobilité comme un atout et un thème important de son action, en cas de victoire présidentielle. L'objectivité nous oblige à constater que deux des candidats sont plus précis, qu'il s'agisse de structure ministérielle ou de loi d'orientation...
	François BAYROU	« Je souhaite mettre très rapidement en place un plan « transport durable » comportant un volet infrastructures, un volet transports en commun, un volet recherche et enfin une incitation au changement des comportements... Ce plan pourrait effectivement prendre la forme d'une loi d'orientation et de programmation sur les transports. »
	Ségolène ROYAL	« Si les dimensions économiques, sociales et d'aménagement du territoire de la politique des transports demeurent, elles s'inscrivent dans un contexte qui a beaucoup changé : Europe, environnement, usagers... » « Je veillerai au respect de l'exigence de cohérence entre les niveaux européen, national et locaux, et je lutterai contre les programmations d'affichage, au profit de la transparence et du réalisme ».
	Nicolas SARKOZY	« La mobilité et les infrastructures de transport sont un déterminant essentiel de la croissance économique et, plus encore, un des facteurs fondamentaux de la civilisation. A ce titre, un axe essentiel de ma politique consistera à amplifier les investissements en infrastructures de transport... Une politique volontariste s'impose. » « Je mettrai en place un grand ministère du développement durable couvrant à la fois les transports (services et infrastructures), l'écologie et l'énergie. »
	Dominique VOYNET	« Le rail, la voie d'eau et les transports collectifs doivent devenir une grande priorité nationale. »

¹ Cités dans le tableau par ordre alphabétique des candidats dont nous avons reçu les réponses.

<p>2/ L'avenir de l'AFITF, son utilité, ses recettes et sa gouvernance</p>		<p>C'est le 1^{er} enseignement de ce questionnaire. <i>L'utilité de l'AFITF, en tant qu'établissement public financeur de la part Etat des infrastructures est reconnu par chacun des candidats. Les autres questions distinguent par contre nettement les candidats, en particulier celles relatives à sa gouvernance et sa réforme éventuelle, et aux recettes...</i></p>
	<p>François BAYROU</p>	<p>« Même si l'AFITF a été vidée de sa substance par la privatisation des sociétés autoroutières, il me semble très important de conserver cet instrument, qui était attendu par l'ensemble des professionnels, car cela donne une visibilité à la politique d'infrastructures. »</p> <p>« Il me semble nécessaire d'accroître la représentativité de son CA, sans pour autant en faire un EPIC... Son rôle est clairement défini... »</p> <p>« Le principe budgétaire de non affectation de l'impôt ne permet pas d'affecter de façon pérenne des recettes supplémentaires à l'AFITF. Par contre, je suis favorable à une contractualisation des liens entre l'Etat et l'agence. »</p>
	<p>Ségolène ROYAL</p>	<p>« Nous avons soutenu la création de l'AFITF. Ma priorité sera de lui redonner des financements pérennes, en particulier en transposant et en mettant en œuvre la directive Eurovignette. Cette directive nous permettra de financer le tunnel Lyon-Turin, les infrastructures de perméabilisation des Pyrénées, le canal Seine-Escaut... »</p> <p>« Conforter les missions de l'AFITF, c'est d'abord lui permettre de jouer le rôle pour lequel elle a été créée, le financement des projets du CIADT. L'AFITF doit faire l'objet d'une réflexion à l'occasion d'un débat parlementaire, et soit elle reste une chambre d'enregistrement, soit elle contribue au débat national, sans se substituer au Parlement. Je propose qu'elle participe pleinement à la réflexion nationale sur les nouveaux modes de financement, qu'elle soit saisie systématiquement pour avis par le Parlement. »</p> <p>« La contractualisation des liens entre l'Etat et l'agence est une idée intéressante qui doit être crédibilisée par le débat parlementaire. En tout cas, le Parlement devra trouver des recettes supplémentaires à affecter à l'AFITF ». »</p>

	Nicolas SARKOZY	<p>« L'AFITF a démontré sa forte utilité, qui est double à mes yeux. L'agence a permis de structurer, d'organiser et d'enrichir le complexe débat politique sur les choix d'infrastructures de transport et leur financement... Elle est l'outil d'une politique intermodale des transports qu'il convient d'amplifier. Il faut donc non seulement conserver l'AFITF mais envisager un approfondissement de son rôle. »</p> <p>« Dans le cadre plus vaste de la poursuite de la réforme des administrations centrales de l'Etat, l'AFITF se verrait confier la mission de conduite des études de programmation financière pluriannuelle... Le mode de gouvernance de l'AFITF où le conseil d'administration fonctionne comme une chambre d'enregistrement est probablement améliorable. Sa représentativité pourrait être élargie avec des acteurs socio-professionnels et des représentants des usagers. Et je ne suis pas certain qu'il soit nécessaire que les représentants de l'Etat soient majoritaires. »</p> <p>« Tels sont les axes suivant lesquels je m'attacherai à engager très vite, dès mon élection, la réforme de l'AFITF. »</p> <p>« L'équation financière est connue et le problème se pose immédiatement, à hauteur de 10 milliards d'ici 2012. A moyen terme, l'une des réponses repose dans la mise en place d'une redevance kilométrique d'usage par les PL de nos routes nationales non concédées. Mais il faut donc trouver des solutions très rapidement : subvention budgétaire, recours à l'emprunt gagé sur des recettes futures affectées, part plus importante des recettes des radars automatiques. »</p> <p>« Je suis favorable à une contractualisation des liens de l'agence avec sa tutelle. »</p>
	Dominique VOYNET	<p>« Il est urgent de mettre en œuvre des ressources nouvelles pour l'AFITF, à travers la transposition volontariste de la directive Eurovignette et l'instauration d'une éco-redevance PL sur les axes autoroutiers non-concédés et les RN parallèles, en veillant à ce que ces coûts soient payés par les chargeurs, grâce à une facturation séparée... ».</p> <p>« Au-delà, il faudra aller vers une taxe carbone, dont le produit sera affecté aux investissements des modes alternatifs à la route, et une vignette automobile annuelle, indexée sur les émissions de CO2 des véhicules, sur le modèle bonus-malus. »</p>

3/ Le financement des TCSP		Unanimité ! L'affectation de la totalité des recettes émanant des amendes de stationnement au financement des TCSP fait l'unanimité. RV est pris dès la prochaine loi de finances...
	François BAYROU	« Je propose de transférer les recettes du stationnement payant et les amendes qui en découlent pour financer les TCSP. »
	Ségolène ROYAL	« Je trouve votre proposition très intéressante. Cependant, elle doit être précisée, afin de garantir le principe de péréquation. »
	Nicolas SARKOZY	« L'attribution à la collectivité compétente du produit des amendes aux infractions aux règles de stationnement en zone urbaine me paraît une mesure à prendre en considération. »
	Dominique VOYNET	« Les régions et les agglomérations bénéficieront de mesures nouvelles, à travers l'augmentation des taux plafonds de leur fraction de TIPP, la municipalisation des amendes de police et le rétablissement des aides de l'Etat aux TCSP ».
4/ Les péages urbains		Oui, mais. Les candidats y sont plutôt favorables, sauf un, mais n'envisagent que des possibilités d'expérimentation.
	François BAYROU	« Il est nécessaire d'inciter nos concitoyens à préférer les transports en commun à leur véhicule individuel... Je ne pense pas qu'il faille généraliser le système. Je propose d'inscrire dans la loi la possibilité d'expérimenter les péages urbains ».
	Ségolène ROYAL	« J'ouvrirai le débat au Parlement, afin que l'Etat envisage un cadre réglementaire d'application strictement local, au nom du principe de libre administration des collectivités locales, puisque les recettes constitueraient des recettes locales. L'Etat devra veiller à ce que cet outil ne pénalise pas l'accès de tous aux centre-villes et ne constitue pas une discrimination sociale. »
	Nicolas SARKOZY	Les péages urbains, quelle que soit leur vocation environnementale, de lutte contre la congestion ou purement financière, constituent des dispositifs très intéressants qui rendent des services certains. Mais il ne faut pas réduire le droit fondamental à la mobilité, notamment des personnes à revenus

		<p>modestes, ni susciter de baisse des fréquentation des commerces de centre-ville... Favorable à une possibilité d'expérimentation encadrée. »</p> <p>« Le produit de ces de ces futurs péages devrait être affectée au financement des TCSP. »</p>
	Dominique VOYNET	<p>Je suis défavorable au péage urbain sous forme de péage de zone qui n'agit que sur une petite partie du trafic dans le centre des agglomérations, alors que l'enjeu principal se trouve dan la croissance du péri-urbain ».</p>
5/ Quelle politique portuaire de long terme ?		<p>La nécessité de réformes est unanimement reconnu, mais leur ampleur et leur centre de gravité diffèrent nettement d'un candidat à l'autre. La décentralisation fait un retour remarqué sous la plume de deux des candidats. L'un d'entre-eux a le courage de parler de « réforme statutaire ».</p>
	François BAYROU	<p>« Il est nécessaire de mettre en œuvre une stratégie portuaire lisible, de poursuivre les efforts d'investissements portuaires réalisés depuis 2000. Définition d'une politique d'investissements lourds adaptée à chaque port. Pour des raisons d'intérêt général, l'Etat doit assurer l'intermodalité vers des modes de transport autres et développer ainsi les services fluviaux et ferroviaires, ainsi qu'un réseau de plates-formes logistiques dans l'hinterland. »</p> <p>« Il faut concentrer les investissements sur 2 ou 3 ports, les autres pourraient être décentralisés. »</p>
	Ségolène ROYAL	<p>« Nous devons aller au bout du travail de développement des ports du Havre et de Fos XXL. Cependant, un port ne se développe pas sans un hinterland performant. Il faut soutenir les corridors fret ferroviaires. «</p> <p>« Je demanderai que le volet portuaire fasse l'objet d'un débat spécifique dans le cadre du débat parlementaire pour la définition des priorités du mandat. Des réflexions seront lancées sur la complémentarité, sur le bilan de la décentralisation, et elles accompagneront la réforme statutaire des ports autonomes ».</p>

	Nicolas SARKOZY	<p>« Il y a urgence à adapter notre outil portuaire aux enjeux formidables qu'offre l'augmentation du trafic maritime mondial, en particulier celui des conteneurs. Des efforts considérables ont déjà été engagés en matière d'infrastructures portuaires, mais les infrastructures constituent une condition nécessaire mais non suffisante du succès économique. Le succès, voire la survie, passent par la satisfaction du client, donc par le meilleur service au meilleur prix... »</p> <p>« Afin de donner un impact plus important et plus rapide à la nouvelle politique portuaire que j'appelle de mes vœux, je souhaite que l'Etat concentre davantage ses moyens d'intervention en ne conservant que 3 ou 4 ports nationaux, à savoir Marseille, Le Havre, Dunkerque et Nantes. »</p> <p>« L'indispensable relance de notre politique portuaire passe notamment par une meilleure connexion multimodale des ports avec leurs hinterlands et la mise en place d'un environnement favorable à l'investissement privé, par une réforme de la gestion du domaine public portuaire notamment. »</p>
	Dominique VOYNET	<p>« Le transport par voie maritime est le plus économe en énergie comme en infrastructures. Je veux développer une politique des transports maritimes, qui passe par le développement du cabotage sur l'ensemble du littoral, avec une organisation hiérarchisée entre les plus grands ports et les autres... »</p> <p>« En complément, il faut améliorer et faire évoluer nos infrastructures portuaires en les mettant aux normes, tant sociales qu'environnementales... La connection avec le ferroviaire est à privilégier.</p>
6/ Quelle concertation sur les projets liés à la mobilité ?		Les propositions de TDIE ont intéressé... mais les engagements des candidats restent timides, avec des variantes...
	François BAYROU	« Vos propositions, tant sur la mise en place d'une concertation plus souple et plus légère que les débats de la CNDP, que sur la mise en place d'un arbitre-animateur sont très intéressantes et méritent réflexion. »
	Ségolène ROYAL	« J'ai fait de la démocratie participative un principe et une méthode de décision publique. Je garantirai le développement de la démocratie participative. Je souhaite réformer les institutions afin de donner plus de place aux collectivités territoriales. Il faudra donner à la CNDP les moyens

		d'assurer dans d'aussi bonnes conditions qu'elle a mené ses missions actuelles depuis 10 ans, une mission de conseil fondée sur son expérience. »
	Nicolas SARKOZY	« Je trouve sur ce point les propositions de TDIE très intéressantes. Si je suis mon Gouvernement pourra utilement s'en servir. Je n'exclus pas une modification de la loi. »
	Dominique VOYNET	« Je veux mettre en œuvre plusieurs mesures pour promouvoir la démocratie directe : élargir la législation sur le référendum d'initiative populaire, conférer aux citoyens un droit d'initiative législative. Pour généraliser les procédures de débat public, je propose de mettre en place de réels débats publics en amont des décisions et de faire monter en puissance de nouvelles formes démocratiques telles que conférences de consensus et jurys citoyens.
7/ Concilier mobilité et environnement		Chacun des candidats a fait sienne la sensibilité très forte de nos concitoyens pour les questions liées au réchauffement climatique et à la protection de l'environnement... Chacun avec sa sensibilité... Mais on notera une forte absence d'enthousiasme en ce qui concerne les biocarburants, et un refus des candidats de prononcer un « hallali routier ». Le réalisme semble l'emporter...
	François BAYROU	« Il est indispensable d'intensifier la recherche sur les véhicules propres, les carburants, les moteurs (le rendement des moteurs est aujourd'hui très mauvais). Pour ce faire, je compte utiliser une partie des recettes de la taxe sur l'énergie fossile que je compte instaurer. Je compte consacrer 5% du budget de l'Etat à la recherche. » « Il faut développer les biocarburants, y compris dans le futur à partir des huiles animales et marines... » « Je préconise notamment un système de permis d'émission pour l'aviation civile, un abaissement généralisé des limitations de vitesse de 10 km/heure, et un objectif d'obligation du ferroutage pour les camions traversant la France à l'horizon 2025.

	Ségolène ROYAL	<p>« J'ai placé l'excellence environnementale au-cœur de mon programme et la nation devra participer à un effort en faveur du développement durable dont le Parlement décidera du niveau. Il faudra aller plus loin, dans deux directions : l'utilisation plus systématique de carburants propres, sans exclusive, en prenant en compte l'intégralité de leur bilan environnemental, et la mise au point de motorisations propres du futur, y compris dans l'aéronautique. J'encouragerai le plus systématiquement possible une politique de transfert modal vers le rail et la voie d'eau. »</p> <p>« je soutiendrai une taxation du kérosène, une fiscalité dissuasive pour les véhicules les plus gourmands, l'eurovignette, les efforts de la SNCF en faveur du fret. »</p>
	Nicolas SARKOZY	<p>« Les solutions de l'après-pétrole sont multiples, et il conviendra de les combiner : lutte contre les gaspillages, développement des énergies renouvelables, incitation à l'usage de moyens de transport collectifs... Le financement de l'ensemble de ces mesures s'appuiera sur une nouvelle fiscalité écologique fondée sur le principe du pollueur-payeur. Les bio-carburants ont toute leur place dans la stratégie de l'après-pétrole et il est légitime de viser un objectif de 10% des consommations globales. »</p> <p>« Mobilité et développement durable ne s'opposent pas, mais il y a des priorités : comblement du déficit du fret ferroviaire de la SNCF et réorganisation de l'activité, permis d'émission dans le secteur aérien, politique d'Etat volontariste d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et fluviales... »</p>
	Dominique VOYNET	<p>« J'arrêterai le programme autoroutier, je relancerai les investissements en faveur des transports collectifs et des modes alternatifs à la route. Je mettrai en place une éco-redevance pour limiter le transport aérien aux domaines où il ne peut être remplacé par le fer. Le développement du fret ferroviaire et fluvial doit être considéré comme un grand objectif national, avec des infrastructures à niveau, des opérateurs efficaces, une concurrence économique équitable... Une autre priorité des investissements doit aller aux investissements ferroviaires qui favorisent une meilleure fluidité de l'ensemble du trafic ferroviaire dans les zones urbaines et les axes de transit. »</p> <p>« Je suis très critique sur la pertinence de la culture des « biocarburants »,</p>

		ou agrocarburants, qui n'ont rien de bio. Je suis favorable à l'autorisation d'utilisation des huiles végétales brutes (HVB), avec un potentiel relativement limité. »
8/ Equité territoriale et politique nationale des transports		Schéma national ou non, mission nouvelle de l'AFITF, voire nouvelle étape de la décentralisation... Sur ces questions qui sont au-cœur de la conception de l'Etat, les candidats divergent sensiblement, au service d'une même ambition d'aménager... quels territoires ?
	François BAYROU	« Le schéma national des transports reste un outil adapté car il faut garder une coordination au niveau national. Et il faut une péréquation territoriale forte. L'AFITF peut justement jouer le rôle de péréquation financière en aidant les collectivités les moins riches à développer les infrastructures dont elles ont la charge. »
	Ségolène ROYAL	« Cette réponse trouvera une réponse plus précise dans le cadre de la réforme institutionnelle que j'ai proposée dans le pacte présidentiel. La création d'une nouvelle instance nationale de négociation entre l'Etat et les collectivités territoriales, le Haut Conseil des Territoires, est une piste de réflexion. Je crois que le temps n'est plus à une politique de l'offre d'infrastructures. Nous devons nous concentrer sur la prospective territoriale : identification des besoins, de leur priorité, et de leurs coûts. » « La péréquation territoriale ne peut pas être remise en cause sans rupture du contrat social de la République. »
	Nicolas SARKOZY	« J'ai tendance à penser que la notion de schéma induit une forme de rigidité quelque peu contradictoire avec le fait qu'un projet d'infrastructure évolue beaucoup durant son cycle de vie. Un concept plus souple de programmation pluriannuelle glissante ou d'objectifs à long terme me paraîtrait plus opératoire. » « je crois qu'il faut trouver un juste équilibre entre investir de façon homogène dans l'ensemble du pays ou investir prioritairement dans ceux

		des territoires qui présentent des atouts forts. Conduire des études fines et quantifiées permettant au décideur public d'arbitrer au cas par cas pourrait être une mission nouvelle de l'AFITF. »
	Dominique VOYNET	« L'Europe doit mettre en place un cadre harmonisé, consacrer des moyens suffisants.... L'Etat conserve cependant un rôle important dans la détermination des règles et dans le contrôle de leur respect, et dans la définition d'une politique des transports réellement multimodales. Il m'apparaît en outre important de réfléchir à l'évolution possible des compétences et des périmètres des autorités organisatrice (dont les compétences pourraient être étendues à tous les modes), ainsi que sur leur articulation. Au niveau national, la direction des routes devrait être intégrée dans une direction générale des transports couvrant tous les modes.