



Quand la promesse d'accorder le Dire et le Faire ne semble pas tenable

Au lendemain des discours du Président de la République et du Premier Ministre (et aux déclarations relatives aux transports et à la mobilité) bien des questions se posent.

La cohérence promise entre le Dire et le Faire ne semble pas tenue.

Quand cet engagement du « Parler Vrai » qui a vocation à « tuer les promesses non tenues », comment peut-on analyser l'action publique, comment l'influencer, comment alerter, comment agir ? C'est la question centrale que s'est posée notre think tank.

Nous aborderons successivement :

- comment le verbe présidentiel et gouvernemental crée un contexte inattendu
- lecture du discours devant le Congrès
- lecture du discours devant l'Assemblée Nationale
- lecture des déclarations relatives à la mobilité

Et rappellerons nos propositions et pistes d'actions

1. Le verbe présidentiel et gouvernemental ne s'adapte pas à un contexte radicalement nouveau mais – au contraire – crée une situation inattendue

Une lecture que nous avons souhaitée bienveillante au regard des perspectives qui désormais s'ouvrent pour le Pays

Nous avons choisi, au sein du Think tank de procéder à une lecture des déclarations récentes du Président de la République et du Premier Ministre, au lendemain de la campagne présidentielle et des élections présidentielles et législatives qui l'ont suivie.

Cette lecture des discours de présentation de l'action du quinquennat se fait au regard des engagements de campagne, du cadre institutionnel et du contexte politique nouveau créé.

Nous nous attacherons -complémentairement et plus particulièrement – à repérer et analyser les aspects dont le Think tank se préoccupe : celui de la mobilité et de la prospérité.

Nous relèverons, dans les discours - devant le Congrès de Versailles et devant l'Assemblée Nationale, mais aussi, en prolongement de ceux-ci, dans les déclarations du ministre des transports, les éléments qui peuvent nous éclairer sur l'action - gouvernementale future.

Sur la première mesure de l'opinion des français

« Premier accroc pour l'exécutif. Selon un sondage Odoxa avec Dentsu Consulting pour Le Figaro et Franceinfo, une majorité de Français désapprouvent la direction donnée par le président dans son allocution devant le Congrès, réuni à Versailles lundi dernier, et par le premier ministre au Parlement, le lendemain, dans son discours de politique générale. » ont titré Le Figaro et Franceinfo quelques jours après les deux discours.

Ils sont 54 % à juger que le cap fixé par le chef de l'État n'améliorera pas la situation de la France. « C'est loin de l'écho positif rendu par les médias, après l'épisode du Congrès et du discours de politique générale », commente Gaël Sliman, président d'Odoxa. « Ce n'est pas, poursuit-il, un rejet total, mais on observe que les Français sont circonspects et qu'ils ne sont pas convaincus par les choix de l'exécutif. »

Concernant Édouard Philippe, le rejet est plus lourd que pour le chef de l'État. Près de six Français sur dix n'approuvent pas les réformes présentées mardi à l'Assemblée nationale. Un chiffre qui va bien au-delà de l'opposition exprimée par les députés lors du vote de confiance. Seuls soixante-sept élus se sont prononcés contre le projet du chef du gouvernement.

Un non franc s'exprime sur l'augmentation de la CSG. Les deux tiers des sondés y sont opposés. Ce serait un signe de fragilité de l'exécutif, selon le directeur d'Odoxa. « La plus importante promesse du président est l'amélioration de l'économie. Or, sur ce point, les Français ne sont pas convaincus », conclut Gaël Sliman.

L'articulation entre les discours du PR et du PM

Certes une articulation est bien visible entre le verbe du Président, hiératique et institutionnel, et celui, technique et concret, du Premier ministre. Celle-ci est traditionnelle et conforme à l'esprit de la 5^e République et correspond aux intentions annoncées par le Président de laisser le PM conduire l'action du gouvernement.

Il s'agit d'une articulation plutôt classique, fidèle à la tradition de la Cinquième République. Un président qui trace un large panorama, tente de donner un souffle, une impulsion, et un Premier ministre qui porte des mesures concrètes, détaillées.

Premiers étonnements

Le discours du PR devant le Congrès est exceptionnel. Depuis 2008 c'est la première fois qu'un président de la République entreprend une telle démarche. Mais ça n'est pas la première fois qu'un président s'adresse aux parlementaires avant son Premier ministre.

En juillet 1988 déjà, quelques jours à peine avant le discours de Pierre Mauroy, Mitterrand faisait lire un texte de présentation générale devant les deux Assemblées. Une différence

majeure cependant : le texte était lu, il n'était pas accompagné d'une solennité qu'a développé Emmanuel Macron.

Cette procédure semblait fondée sur la volonté d'afficher hautement le projet quinquennal. Et on pouvait penser que cela serait l'occasion de prolonger, de confirmer – et de préciser aussi des points restés flous - les engagements de la campagne.

Au contraire, le discours avait l'ambition de prendre de la hauteur et de marquer l'histoire – comme l'atteste la mise en communication du discours par le mouvement En Marche qui titre dans le support internet : « Un discours Historique » et retient les thèmes suivants « à retenir » : l'institutionnel et les principes qui guideront l'action (liberté, fraternité, intelligence, paix,).

Nous nous trouvons confortés – pas rassurés – dans notre étonnement au regard du discours du PM, qui ayant vocation à préciser ce qu'a dit le Président ne peut le faire véritablement puisque le Président lui-même a laissé des pans entiers du programme, et des promesses, en retrait.

Seconds étonnements

Avec les présidentielles et les législatives, un changement majeur est intervenu : jamais un Président n'a eu de telles marges de manœuvre au Parlement pour réaliser son programme.

Or le PR comme le PM, plutôt que de le présenter en son entier, s'en éloignent en grande part (reculs, atténuations, reports).

Ils donnent une vision très atténuée de ce que nous avons perçu comme une volonté profondément réformatrice. Ils n'illustrent pas le « Choc de Confiance » annoncé par le Président de la République, et accompagnent l'annonce par le Président du Groupe En Marche de l'Assemblée Nationale – devant le Gouvernement réuni en séminaire à Nancy – que l'objectif est de faire réélire Monsieur Macron d'ici 5 ans.

Comment comprendre par exemple que la priorité à l'emploi et à l'éducation, l'ouverture à l'entreprise ou à la société civile, par exemple, ne soient pas davantage évoqués ?

Comment comprendre que le défi de la formation ne figure pas en première place ?

Un verbe dont la teneur et la forme sont inattendus

Plusieurs étonnements nous conduisent à considérer que le verbe présidentiel et gouvernemental ne s'adapte pas à un contexte pourtant radicalement nouveau mais crée – au contraire – une situation nouvelle : au moment où l'action doit primer dans le cadre d'une majorité aisée, les annonces semblent reculer par rapport aux annonces de la campagne, dans leur contenu et leur calendrier. On attendait sur l'action gouvernementale et présidentielle un verbe fort et engagé, et on perçoit un verbe nuancé et hésitant, même si la fermeté est présente sur un certain nombre de principes.

2. Le discours d'Emmanuel Macron au Congrès de Versailles

Sur le sens de l'action :

« Notre premier devoir est tout à la fois de retrouver le sens et la force d'un projet ambitieux de transformation de notre pays et de rester arrimés au réel. »

En conclusion du discours : *« Voici plus de 30 ans que nous nous accommodons d'un double discours, les grands principes d'un côté, Le langage politique de l'autre, et entre les deux rien, le néant des réalisations caché par l'accumulation des lois et réglementations de toutes sortes. Nous sommes ici, vous comme moi, pour changer cet ordre des choses. Pour renouer avec ce courage français qui ne se laisse pas distraire par ceux qui, n'ayant su aller nulle part, sont revenus de tout. »*

Mais les réformes de fond – promises en campagne – sont à peine – pour certaines - évoquées. Le Président laissant peut-être le soin au Premier Ministre d'en parler le lendemain devant l'Assemblée Nationale.

Sur les aspects territoriaux et de mobilité :

« Osons conclure avec nos territoires de vrais pactes girondins, fondés sur la confiance et sur la responsabilité. Nombre de nos territoires l'attendent. La conférence des territoires qui sera bientôt lancée et sera conduite par le Premier ministre répond à cette préoccupation. Il ne s'agira pas uniquement d'une conférence budgétaire ou financière, mais aussi de trouver ensemble les moyens d'adapter nos politiques aux réalités locales, et de donner davantage de latitude aux collectivités territoriales. »

« Trop de nos concitoyens se sentent encore prisonniers de leurs origines sociales, de leur condition, d'une trajectoire qu'ils subissent. Or l'enclavement, l'isolement, l'absence d'accès aux transports assignent à résidence des millions de nos compatriotes. La liberté forte que nous avons à bâtir, c'est ce combat pour les mobilités physiques et numériques, afin que nul de nos territoires ne soit exclu du progrès et de l'accès. »

« Tout sera fait pour rendre aux Français cette autonomie qu'on leur a disputée puis confisquée. Redonner sa place à l'intelligence française, c'est permettre à chacun, à chaque territoire, à ceux qui se sentent déclassés, de réussir, de s'engager. »

Il y a fort peu de d'éléments relatifs aux territoires et à leurs disparités (cloisonnements, confinements) ; de même en ce qui concerne aux inégalités pourtant criantes devant les éléments fondamentaux permettant l'épanouissement individuel : l'emploi, les services, la formation et la culture, et la mobilité – liberté fondamentale, et également moyen essentiel - qui permet d'y accéder équitablement.

Le terme d'aménagement du territoire n'est pas présent, pas davantage que celui de « cohésion territoriale » qui constitue « en même temps » (expression revendiquée dans le discours et qui permet peut être une approche équilibrée et globale, mais peut être aussi une compréhension sélective pour celui qui entend...) le nom d'un ministère ambitieux dans sa dénomination, mais peu impliqué dans la réalité des politiques publiques relatives aux transports et à la mobilité pourtant majeures dans toute politique d'aménagement du territoire.

La politique industrielle est une grande absente également.

On remarquera que dans la plupart des pays, l'énergie est rattachée à l'industrie – du fait de l'importance conférée aux politiques industrielles - au sein des gouvernements.

De même, les transports sont rattachés – du fait de leur vocation majeure

– à l'aménagement du territoire, (« Cohésion territoriale »). Le rattachement à l'écologie la fait apparaître comme un consommateur d'énergie et un pollueur, et non comme un vecteur de mobilité, d'équité territoriale et de croissance.

La continuité avec la période précédente est forte sur l'ensemble de ces sujets.

Sur la gestion publique et les politiques budgétaires :

Un avertissement sur l'endettement : « *Aliénation à la contrainte financière, si nous ne rétablissons pas notre budget, si nous ne réduisons pas notre dette publique.* »

Mais rien sur la réforme de l'administration ou sur les principes budgétaires jugés obsolètes par nos partenaires européens.

Rien sur l'augmentation exponentielle et inexorable des dépenses de fonctionnement et la chute des investissements.

La nécessité de réduire la dépense publique et la fiscalité semble oubliée.

La continuité est forte avec le gouvernement précédent sur ces thèmes.

3. La déclaration de politique générale du Premier Ministre devant l'Assemblée Nationale :

Sur la définition du cap (y compris depuis la campagne) :

Le Premier Ministre a développé un certain nombre de principes d'actions. Mais quant aux actions elles-mêmes, si certaines sont précises et prolongent les annonces, d'autres sont absentes ou connaissent des atténuations diverses qui créent souvent des incertitudes sur le fond comme sur le calendrier : « *Durant la campagne, depuis son élection et hier encore devant le Parlement réuni en Congrès, le président de la République nous a montré le cap. J'en suis heureux. C'est bien souvent d'un cap que nous avons manqué. Il nous a également indiqué la méthode pour y parvenir. Elle tient en trois points : dire la vérité, travailler avec toutes les femmes et tous les hommes de bonne volonté, obtenir des résultats concrets le plus rapidement possible. Ce cap est clair, il doit être tenu.* »

Sur les réformes institutionnelles touchant à la vie publique :

Le premier projet de loi relatif à la vie politique est rappelé : « *Il s'agit de fixer le cadre qui permettra d'assainir notre vie publique et de rétablir la confiance des Français tout en posant des règles claires pour les élus. C'est l'objet du premier projet de loi qui vous a été soumis ; comme le président de la République l'a indiqué hier nous lancerons également dans l'année les réformes institutionnelles indispensables à la modernisation de notre démocratie.* »

Si les élus font l'objet d'un texte de rénovation des règles et pratiques, rien sur la sphère administrative et ses responsabilités pourtant grande dans les réformes – ou leurs difficultés ou absences – majeures. Rien sur l'incompatibilité entre le statut de fonctionnaire et les mandats électifs. (Faut-il rappeler ici l'importance que prennent - dans ce contexte pourtant nouveau -

les hauts fonctionnaires dans la gestion politique du pays, à l'Assemblée Nationale, au Gouvernement, dans les cabinets du PR, du PM et des Ministres)

Sur l'organisation des territoires décentralisés :

Le PM indique : « *Comme l'a réaffirmé le président de la République hier, nous voulons donner aux libertés locales toutes leurs forces. La liberté de s'organiser d'abord en développant les communes nouvelles ou les regroupements de départements dès lors que les fusions ne sont pas contraires à l'intérêt général.*

La liberté d'exercer ses compétences ensuite, osons les expérimentations, ne décrétons pas depuis Paris la fin du millefeuille territorial, mais incitons les territoires à adapter localement leur organisation pour que partout où c'est possible nous puissions tendre vers deux niveaux seulement d'administration locale en-dessous du niveau régional.

Pourquoi ne pas permettre non plus sur la base du volontariat à certaines collectivités d'exercer des compétences pour le compte d'un autre niveau comme par délégation. »

L'intention d'expérimenter de nouvelles organisations, de nouvelles compétences et règles d'exercice des compétences dans le cadre d'un élargissement du pouvoir réglementaire local, comme celle de reformer les échelons et d'en réduire le nombre à trois en dessous de l'Etat.

Mais cette réduction n'aurait pas de sens sans modifier véritablement les compétences – compte tenu de l'échec de la réforme territoriale récente -, or – sur ce point – le Gouvernement n'a pas de projet. Un accroissement de l'efficacité de l'action locale et l'atténuation des inégalités des espaces et des égoïsmes territoriaux ne pourra se faire que dans le cadre d'une redéfinition des compétences.

Rappelons que pour les transports et la mobilité, nous comptons au niveau du territoire francilien - avec l'Etat, la Région, la Métropole, les Départements, les Intercommunalités, la Ville de Paris, le STIF, la RATP et la SNCF - 9 autorités.

Sur l'aménagement et la cohésion des territoires :

Le Premier ministre a indiqué qu'une solidarité au niveau de l'Etat devait être mise en place, « *par la création d'un ministère de la cohésion territoriale* ». Cette solidarité « *s'exprimera aussi à travers de grands chantiers sectoriels* »

Dans le domaine de la santé, le PM a annoncé que : « *la Ministre présentera en septembre un plan de lutte contre les déserts médicaux, un sujet crucial pour l'égalité de nos territoires* ». Celui-ci sera « *construit dans le dialogue avec les élus et les professionnels de santé pour trouver des solutions adaptées à chaque territoire (...)* Nous ne pouvons pas répartir mécaniquement, brutalement depuis PARIS l'ensemble de ceux qui concourent aux métiers de santé sur le territoire. Mais nous pouvons faire en sorte d'améliorer cette répartition et créer des mécanismes incitatifs ».

Le PM va plus loin que le PR sur les aspects relatifs à la cohésion des territoires : « *Rétablir la confiance c'est aussi éviter de creuser un fossé entre deux France que certains voudraient opposer mais qui ne peuvent ni vivre, ni réussir l'une sans l'autre : la France des métropoles mondialisées et la France périphérique.* »

« Pour la mobilité, dès la rentrée, des assises de la mobilité seront organisées : elles associeront les usagers, les opérateurs, les collectivités territoriales et les associations engagées dans ces domaines ».

« Le but bâtir une stratégie adaptée aux besoins des territoires en bénéficiant par exemple des possibilités offertes par le numérique, et construire une programmation financière soutenable qui fera

porter l'effort non plus sur les grandes infrastructures mais sur la rénovation et l'entretien des réseaux actuels qui ne sont pas satisfaisants ».

« C'est tout l'objectif de la conférence nationale des territoires dont la première réunion se tiendra à mi-juillet. Nous y proposerons un pacte pour les collectivités pour les accompagner dans la transition écologique et pour les accompagner dans la transition numérique notamment en garantissant un accès au très haut débit au plus tard d'ici 2022 partout en France. »

Le PM ajoute par ailleurs : *« La revitalisation des petites villes et bourgs centres « trop longtemps négligés », qui mérite à la fois une attention particulière et une stratégie propre à chaque territoire ».*

Une conférence ne remplace pas une politique active. Seuls sont précisés – s'agissant de la conférence - les aspects de transition écologique et de transition numérique. La mobilité et les transports propres à garantir à chacun un accès équitable aux services essentiels – emploi, services, formation, culture, santé, logement – ne sont pas évoqués, et cela constitue un point commun majeur avec le discours du PR, malgré les engagements de campagne.

Relevons toutefois, s'agissant de l'accès à la culture, un passage remarquable du discours du PM sur la lecture, et en particulier dans les territoires : *« Nous voulons rester, redevenir peut-être même une nation de lecteurs en nous inspirant des initiatives remarquables menées par de nombreuses associations ou de nombreuses collectivités territoriales. Accéder aux œuvres et à la création rend libre, notre époque bouleverse les modes de diffusion des œuvres, c'est à la fois une chance et un défi. »*

Sur la baisse de fiscalité promise aux ménages et aux entreprises :

Plusieurs reports sont annoncés pour la fiscalité des entreprises :

- a transformation du CICE en baisses de charges
- la baisse de l'impôt sur les bénéfices
- la réforme de l'impôt sur le capital

Le CICE crédit d'impôt compétitivité emploi devait être modifié - c'était une promesse de campagne d'Emmanuel Macron - pour se transformer en baisses de charges pérenne. Emmanuel Macron promettait aux entreprises six points de charges en moins pour l'année 2018. *"En 2018, on aura à la fois les allègements de charges et la fin du CICE, ce qui est un choc macroéconomique conséquent avec l'injection de 20 milliards d'euros dans les entreprises"*, avait-il expliqué aux entrepreneurs en mars 2017.

Emmanuel Macron a également promis lors de sa campagne, que le taux de l'impôt sur les sociétés atteindrait 25% jusqu'à 500 000 euros de bénéfices à la fin du quinquennat. En matière de finances locales, nous engageons avec les collectivités territoriales des discussions indispensables car si chacun bien sûr doit contribuer à l'effort de redressement de nos comptes publics, cela doit se faire dans le dialogue et le respect et avec la prévisibilité nécessaire à toute bonne gestion.

Les entreprises avaient compris qu'elles auraient plus de liberté, en particulier grâce aux réformes fiscales, à la réduction des normes et contraintes, à une confiance nouvelle.

Pour les ménages et s'agissant d'une promesse électorale majeure, le PM repousse l'échéance à 5 ans et transforme une suppression en réforme : *« Nous engagerons la concertation sur la réforme de la taxe d'habitation qui doit contribuer d'ici la fin du quinquennat à rendre du pouvoir d'achat à l'immense majorité de nos concitoyens. »*

Toutefois, une double mesure à somme nulle budgétairement apportera du pouvoir d'achat aux salariés, et en retranchera aux retraités : « *Nous aurons rendu du pouvoir d'achat aux salariés, la suppression des cotisations salariales sur l'assurance maladie et l'assurance chômage, financée par un transfert sur la CSG, redonnera, dès 2018, du pouvoir d'achat à plus de 20 millions d'actifs.* »

Par ailleurs, le Ministre d'Etat Hulot vient d'annoncer, de son côté et quelques jours seulement après les discours du PR et du PM, un alourdissement de la fiscalité des transports et de l'environnement.

Sur la supplique faite au Gouvernement sur la baisse de la fiscalité

Les 30 économistes du Cercle des Economistes qui se réunissaient pour les « Rencontres Economiques d'Aix en Provence » ont invité le Gouvernement, par l'entremise du Ministre de l'Economie, à revenir d'urgence sur le report des baisses de fiscalité sur les entreprises, insistant sur la nécessité de conduire en même temps et rapidement les principales réformes annoncées, au risque de ne pas avoir de résultats au cours des 5 années à venir.

L'ensemble des débats de ces rencontres ont conclu sur une priorité nationale qui conditionnera la réussite des autres réformes : l'éducation, et l'apprentissage en particulier.

Il a également été rappelé que la France peut difficilement donner des leçons aux autres pays quand elle ne respecte pas elle-même les règles et ne met pas en œuvre les réformes – tant attendues - qui doivent en découler.

Sur la réduction des dépenses publiques :

Pour les collectivités, rien de bien précis : « *En matière de finances locales, nous engageons avec les collectivités territoriales des discussions indispensables car si chacun bien sûr doit contribuer à l'effort de redressement de nos comptes publics, cela doit se faire dans le dialogue et le respect et avec la prévisibilité nécessaire à toute bonne gestion.* ». On ne décèle aucune préoccupation quant aux arbitrages budgétaires entre les dépenses de fonctionnement et celles d'investissement, ces dernières ayant vocation à réaliser un entretien garantissant pérennité, sécurité et qualité de service et à engager des opérations de modernisation des infrastructures de mobilité générant de la croissance et des emplois.

Sur les équilibres financiers :

Une partie importante du discours a été consacrée à ce sujet dans le prolongement d'une communication densément organisée sur les conclusions de la Cour des Comptes dont la teneur n'a pas apporté – malgré les apparences soigneusement mises en scène - des informations exceptionnelles.

Disons en préalable :

1. Que peut voir la Cour des comptes que le Gouvernement et le Parlement - et la presse, par ailleurs - ne connaîtraient pas des comptes de la Nation ? Peu de choses.
2. Que représentent 6 à 8 milliards d'Euros dans les grands équilibres quand la Dette atteint 2000 Milliards et 150 Millions d'Euros ? Peu de chose.

Le PM, poursuivant la dramatisation évoquée, ose : « *Le courage, enfin, c'est de faire face à la vérité sur notre situation financière. Dès ma prise de fonction, j'ai voulu disposer d'une vision nette de la situation de nos comptes publics. Le constat est grave : 8 milliards d'euros de dépenses non financées.* »

L'objectif annoncé est de ramener le déficit sous la barre des 3 % dès 2017, de faire baisser la pression fiscale d'un point de PIB sur cinq ans, de faire baisser la dépense publique de 3 points de PIB sur la même période.

En réalité, le programme présidentiel comportait bien des imprécisions sur les grands équilibres entre dépenses nouvelles et économies, recettes nouvelles et abandons de recettes.

La réalité impose les ajustements qui malheureusement pèseront sur les ménages et les entreprises, réduisant ainsi les effets attendus sur une reprise de l'emploi.

En particulier, et en accompagnement du report des réductions d'impôts sur les sociétés, la baisse des prélèvements obligatoires (de 20 milliards d'euros) est repoussée d'ici 2022.

S'agissant de la dépense publique, l'objectif du Gouvernement n'est pas de la baisser, mais uniquement d'en stopper la hausse : *« stable, hors inflation en 2018 par rapport à 2017. Des pistes permettant cette stabilisation sont données : « stopper l'inflation de la masse salariale du secteur public...choisir et remettre en cause certaines missions...faire bien ce que nous devons faire, arrêter de faire ce que d'autres font mieux que nous. »*

Sur la transformation de la sphère publique

La direction donnée – même s'il s'agit d'un objectif bien modéré : stabiliser seulement la dépense publique – est intéressante en ce qui concerne l'abandon de certaines actions, ce qui sous-entend les confier à l'initiative privée. On aimerait que dans le même esprit d'autres pistes soient explorées : réorienter la dépense publique de fonctionnement improductives vers des investissements favorisant la croissance, remplacer la dette publique et la fiscalité par des financements privés grâce à des rentabilités que les secteurs publics - et les entreprises publiques – ne savent pas rechercher et grâce aussi, dans certains cas par des recettes apportées par les usagers et clients.

Et le PM poursuit : *« Enfin, repenser les politiques publiques qui pèsent sur nos actifs, sans suffisamment de résultats. Nous dépensons deux fois plus que nos voisins Européens dans l'aide au logement et les Français éprouvent toujours autant de difficultés à se loger. Cet écart entre le niveau de dépenses et la faiblesse des résultats, les Français le constatent également dans la politique de l'emploi et de la formation professionnelle. »*

Nous considérons que d'autres secteurs doivent être revisités. Dans le domaine des transports, par exemple, de nombreux archaïsmes ne sont plus acceptables. Car ils ne génèrent pas, malgré les coûts, une offre de service de qualité, la propreté et la convivialité, la ponctualité, la sécurité. Sont concernés, la SNCF (sa gouvernance interne comme son contrôle par l'Etat), la RATP, les Ports et en particulier les deux principaux : Le Havre et Marseille, les Canaux, les Aéroports...

Ces secteurs auxquels on peut ajouter l'énergie (EDF...) doivent être reconnus comme de véritables secteurs industriels qui doivent être gérés par des professionnels qui œuvrent sur les marchés internationaux autant que sur le marché national.

La Conférence des territoires permettra, selon le PM d'approfondir la concertation avec les collectivités territoriales et le Gouvernement présentera à la fois le budget 2018 et une loi de programmation des finances publiques qui portera sur la durée complète du quinquennat.

Cette trajectoire prendra également en compte la Sécurité sociale en vue d'un équilibre à l'horizon 2020 et la préservation des équilibres du système de retraite qui ne pourrait intervenir qu'en 2040.

Sur la réforme de l'administration

Et le PM de tirer les justes conclusions de ces orientations : « *Pour atteindre ces objectifs, nous devons engager une véritable transformation de l'Etat et de nos services publics. Elle sera progressivement déclinée par ministère, en plusieurs vagues, d'ici le printemps 2018, en associant les usagers, les agents et, évidemment, les Parlementaires.* »

Cette réforme de l'Etat est selon nous essentielle si l'on veut à la fois permettre les réformes sectorielles indispensables et réduire la dépense publique en privilégiant – ici le PM ne dit rien – les investissements d'avenir et de croissance au profit des services essentiels et équitables attendus des entreprises comme des français dans les territoires.

Cette réforme ne doit pas être, ni uniquement ni essentiellement numérique, contrairement à la tendance forte observée au sein des administrations. Des réformes bien plus radicales doivent être conduites et notre Think tank les a développées : elles concernent l'orientation de l'action publique vers le service rendu, le statut des collaborateurs, le management, les règles de comptabilité, la gestion patrimoniale, l'éthique du service public (l'incompatibilité statutaire avec des engagements et des mandats politiques), l'apprentissage de la gestion bénéficiaire, l'apprentissage de la gestion déléguée (DSP, PPP...), le développement des passerelles entre le public et le privé.

4. Les déclarations dans le domaine des transports

Dans le domaine de la mobilité, la déception est forte devant le recul des discours tenus, même si bien des éléments sont positifs au niveau de certains principes.

Le président Emmanuel Macron a annoncé samedi soir à Rennes lors de qu'il entendait – confirmant en cela ce que le PM avait déclaré devant l'Assemblée Nationale - mettre la priorité sur "les transports du quotidien" plutôt que sur de nouveaux "grands projets" tels la LGV.

Emmanuel Macron a par ailleurs confirmé qu'il souhaitait "que l'on parvienne dès le 1er semestre 2018 à une loi d'orientation des mobilités qui apportera enfin des réponses concrètes".

Sur la priorité aux transports du quotidien

LE PR a précisé : "Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien", a-t-il répété devant quelque 700 invités, ajoutant qu'il n'entendait pas "relancer de grands projets nouveaux mais s'engager à financer le renouvellement des infrastructures".

"Ce succès technique (...) ne doit en rien nous faire renoncer à penser à la mobilité du futur, car (...) bien des combats restent à mener : les infrastructures essentielles à notre attractivité sont insuffisamment entretenues", a ajouté le président, citant les défaillances des infrastructures fluviales, portuaires, routières ou ferroviaires. »

"La promesse que je veux qu'ensemble nous tenions pour les années à venir, c'est ceci : (...) ne pas relancer de grands projets nouveaux mais s'engager à financer le renouvellement des infrastructures (...), à les échelonner dans le temps", a-t-il insisté.

"Nous devons marquer une pause et réorienter nos priorités. L'Etat ne prendra plus de grands engagements, ne lancera plus de nouveaux grands chantiers tant que la loi d'orientation des mobilités

ne sera pas adoptée", a-t-il conclu. La France doit *"à présent davantage concentrer ses efforts, ses investissements sur la rénovation des réseaux existants, sur la réduction de la fracture territoriale qui s'est aggravée ces dernières années : c'est l'horizon de ce quinquennat"*, a encore explicité le Président, oubliant l'une de ses promesses relatives à un emprunt européen permettant de grands investissements d'avenir.

Toutefois, il faut saluer ce qu'a déclaré le PM, même si l'articulation avec la « pause » annoncé par ailleurs sur les projets relatifs aux transports : *"Nous lancerons un grand plan d'investissement de 50 milliards d'euros dans les domaines de la transition écologique, du développement des compétences, de la santé, des transports, de l'agriculture et de la modernisation de l'État"*.

Sur la perception de la vitesse et les couts des LGV

Le Ministre d'Etat Hulot inaugurant le TGV vers Bordeaux a déclaré *"Si ça va plus vite, on n'aura même pas le temps de bosser"*.

De son côté Elisabeth Borne avait aussi précisé qu'une LGV représente une dépense *« colossale, pour l'Etat, pour les collectivités, pour le groupe ferroviaire »*, comme le relate l'AFP.

Nicolas Hulot, en visite à Lyon il y a quelques jours, avait lancé : *« Ça m'est arrivé de monter sur un certain nombre de sujets, mais pour l'A45, je ne l'ai pas fait. »* Visiblement désireux de prendre ses distances avec les opposants, à propos de ce projet dont la première mouture remonte à... 1937, le nouveau ministre de l'Environnement a pourtant avoué : *« Arrêtons cette espèce de frénésie qui nous obligerait à prendre des décisions dans l'urgence [...] c'est l'urgence qui nous tue dans tout. »*

Sur l'état du système de transport francilien et la priorité aux déplacements quotidiens

« Je pense aux millions de personnes qui prennent les RER, les TER, le métro. (...) Ça fait franchement partie des souffrances souvent psychologiques des Français, et c'est à celles-là qu'il faut répondre prioritairement », avait ainsi indiqué Nicolas Hulot.

Même si le jugement est sévère sur le système de transport francilien (le ministre ancien responsable dans ce secteur l'entend – il ?) nous considérons qu'il s'agit là d'une priorité absolue. Elle ne s'oppose en rien aux grandes infrastructures reliant les villes du pays entre elles.

La Ministre a déclaré : *« Ma priorité, c'est d'assurer une mobilité pour tous et pour tous les territoires. Et cela passe d'abord par les transports de la vie quotidienne. Nous inaugurons des lignes à grande vitesse, mais il faut être conscient que, dans le même temps, les réseaux de tous les jours se dégradent. »*

« Sur le réseau ferré national, 5.300 kilomètres de lignes sont ralentis pour des raisons de sécurité. Ce constat préoccupant est aussi valable pour les voies rapides en Ile-de-France ou pour les axes routiers qui ne sont pas au niveau, alors qu'ils supportent un énorme trafic de poids lourds. »

Et d'ajouter : *« Il ne faut pas oublier non plus que 40 % de la population vit en dehors des périmètres de transport urbain, sans autre possibilité que la voiture individuelle pour ses déplacements. Face à cette réalité, il faut faire des choix. C'est l'objectif de la démarche que nous engageons, avec une priorité aux déplacements de la vie quotidienne, et donc à la remise à niveau des réseaux existants. »*

Sur les promesses – pourtant toutes récentes - non tenues

Les réactions n'ont pas manqué : Présent à l'inauguration bordelaise de la LGV, Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse s'est indigné du peu de cas que faisaient les ministres du projet de LGV jusqu'à Toulouse.

Avant l'élection présidentielle, Emmanuel Macron s'était déjà montré dubitatif quant à l'intérêt du chantier ferroviaire devant rapprocher Toulouse de Paris, lors d'une interview diffusée sur la chaîne LCP, le 23 mars 2017. Avant de se rétracter quelques heures plus tard et de faire part de son « *complet soutien* » à la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Aujourd'hui, c'est le silence qui semble primer sur cette liaison stratégique. L'ambiance ne semble plus à la fête après les dernières déclarations du président de la République et de ses ministres.

Et que dire de la liaison à grande vitesse le Havre Paris d'intérêt national ?

Sur l'indispensable refondation de la politique de mobilité

La refondation de la politique des transports est indispensable au regard des besoins des populations des entreprises et de territoires.

Cette refondation de la mobilité – facteur majeur de prospérité et de croissance - est possible en remplaçant des dépenses publiques de fonctionnement par de l'investissement et en laissant place au financements privés.

De surcroît, des emprunts gagés sur la zone Euro permettraient un financement de ces investissements d'avenir qui sont à amortir sur plusieurs décennies (au-delà d'un quinquennat)

Sur la vision rétrécie au budgétaire qui semble s'imposer en continuité du quinquennat précédent

L'actuel Ministre qui exerçait déjà de fortes responsabilités ces dernières années, juge indispensable de refonder la politique des transports.

Mais c'est la pénurie de financements publics, qui la fonde et non pas les besoins et les enjeux de prospérité individuelle et collective.

Elisabeth Borne confirme la « pause » annoncée par Emmanuel Macron lors de l'inauguration du TGV Bretagne dans le lancement de nouvelles grandes infrastructures. Le PR semble oublier les développements qui figurent dans son livre à caractère « révolutionnaire » et dans son programme. Il était d'ailleurs silencieux à ce sujet devant le Congrès.

Sur les projets à forts effets de croissance bloqués

La ministre chargée des Transports prend soin de ne citer aucun projet nommément, mais la décision vise manifestement la réalisation de nouveaux axes TGV (dans le Sud-Ouest ou entre Poitiers et Limoges, par exemple), peut-être le projet de canal Seine-Nord ; ou l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne Et peut être faudra-t-il attendre la future loi de programmation, qui doit être votée au premier semestre 2018, pour savoir si ces projets comme plusieurs dizaines d'autres seront débloqués alors qu'ils sont gelés depuis 4 à 5 ans.

Elisabeth Borne écarte également un 4° plan de relance autoroutier, estimant qu'il ne serait « pas raisonnable » d'investir à nouveau dans un réseau concédé déjà de grande qualité.

Sur l'urgence de reconstituer des actions de maintenance et de sécurité pour les infras existantes

Cette urgence n'est pas contestable. Mais la priorité à l'entretien du réseau existant, qu'il soit routier ou ferroviaire, ainsi qu'à son optimisation ne doit pas nous interdire d'envisager les besoins futurs et les, qu'il s'agisse de moderniser les infras existantes ou d'en construire de nouvelles.

Sur le financement par le transport de marchandises et des péages

Les fédérations de transporteurs routiers sont déjà montées au créneau : si Elisabeth Borne écarte une renaissance de l'écotaxe, elle annonce clairement sa volonté de dégager de nouvelles ressources en taxant le transport de marchandises poids lourds. La démarche ne devrait concerner toutefois que certaines routes nationales et certaines régions, ce qui devrait réduire les oppositions.

La Ministre a précisé : « *Certaines régions sont volontaires pour lancer des expérimentations. D'autres demandent à pouvoir créer, comme l'a fait le Grand Paris, une taxe spécifique dédiée aux besoins en équipement. Cela peut également passer par la mise en place de péages sur certaines sections de routes nationales, sans pénaliser les déplacements de proximité, à l'image de ce qui a déjà été fait dans les Landes. Nous devons donc débattre des ressources, comme d'autres pays l'ont fait.* »

Si la perspective d'une écotaxe paraît – en continuité avec le gouvernement précédent - hors sujet dans sa version nationale, plusieurs régions se sont en effet déjà portées candidates pour des expérimentations sur le plan local. Dévoilant ses projets pour lutter contre la pollution de l'air en avril 2016, Chantal Jouanno, la vice-présidente chargée de l'écologie et du développement durable à la Région Ile-de-France, déclarait ainsi au JDD : "Nous avons déjà les portiques : plutôt que de les démonter utilisons-les."

Egalement sur les rangs : la région Nouvelle Aquitaine dont le président, Alain Rousset, souhaite taxer les dix mille poids lourds qui empruntent quotidiennement la RN 10 et la RN 141 et Grand Est, où son homologue Philippe Richert veut lui aussi mettre à contribution les 35 tonnes qui transitent sur la rive française du Rhin. Depuis que l'Allemagne a instauré début 2005 la "LKM Maut " (la taxe allemande sur les véhicules de plus de 12 t, Ndlr) des norias de camions venus de toute l'Europe franchissent en effet le fleuve pour emprunter les axes français non taxés, l'A35 notamment.

S'agissant de la future ferroviaire Lyon-Turin cette fois, le précédent Premier ministre, Manuel Valls, avait annoncé en juillet 2016 un sur-péage pour les camions en transit dans les Alpes pour financer la part française du tunnel sous le Mont-Cenis. Mais de même qu'aucune expérience régionale ne s'est encore concrétisée, cette idée est restée à l'état de projet. Elle serait toutefois compatible avec la Directive européenne Eurovignette qui autorise de telles surtaxes pour des "zones sensibles" comme les Alpes.

5. Nos propositions

Notre objectif est de réamorcer les mobilités et l'équité territoriale

Le réamorçage des investissements structurants s'articule en 4 objectifs stratégiques, 16 priorités et 52 actions :

- Créer les conditions de prospérité, de croissance et d'emploi (Priorités 1 à 4)
- Instaurer les mécanismes de développement des mobilités et des services (Priorités 5 à 8)
- Redéfinir le rôle de chacun des acteurs, publics et privés (Priorités 9 à 12)
- Redynamiser les écosystèmes des réseaux, des mobilités et des nouveaux services (Priorités 12 à 16)

1° OBJECTIF : Créer les conditions de prospérité, de croissance et d'emploi.

- Fixer un cap pour l'action (1)
- Développer le débat et les idées (2)
- Redéfinir une politique nationale fondée sur une Prospérité nouvelle créatrice d'emplois, fondée sur une Vision durable des territoires, de la mobilité, des réseaux (3)
- Rétablir un pilotage vigoureux et fiable des investissements structurants, à un niveau national garant de l'équité territoriale, associé aux Régions et à l'Union Européenne. (Des schémas d'investissement nationaux et régionaux – principalement pour les mobilités, la transition énergétique, les communications - fondés sur un soutien de l'Union Européenne et sur des évaluations, financés par des mécanismes rénovés et sécurisés, et portés par des autorités publiques responsabilisées ; avec une remise en cohérence des acteurs de l'Etat : Président de la République, Premier Ministre, Ministères de l'économie, de l'équipement, DATAR, CGI, CDC, AFITF...) (4)

2° OBJECTIF : Instaurer les mécanismes de développement des mobilités et des services.

- Mieux connaître le patrimoine public et établir une gestion patrimoniale lisible et transparente. (Ex : adopter le plan comptable, reformer la TVA des collectivités territoriales, gérer activement les actifs patrimoniaux et financiers/participations au capital, pour générer des économies de fonctionnement et des recettes pour l'investissement), (5)
- Orienter avec détermination les finances publiques vers l'investissement, (6)
- Réformer les administrations et le statut des collaborateurs du secteur public, (7)
- Réaliser les économies de fonctionnement indispensables, et de développer et diversifier les ressources financières alternatives à la fiscalité et à la dette (Distinguer les dépenses publiques de fonctionnement et d'investissement, dans les mécanismes d'économies budgétaires, de gestion de dette et d'appel aux financements privés). (8)

3° OBJECTIF : Redéfinir le rôle de chacun des acteurs publics et privés.

- Permettre une transformation en profondeur de l'action publique s'employer à une clarification des compétences publiques fondées sur la subsidiarité : pour les équipements et l'aménagement du territoire, l'énergie, ou la mobilité qui est « gérée » par au moins 5 autorités sur le territoire, (9)

- Ouvrir la société à la responsabilité et prise de risque plutôt qu'à leurs opposés : précaution et résignation, (10)
- Reconnaître et renforcer la légitimité des acteurs privés et des forces vives dans l'action publique et la réhabilitation de l'initiative individuelle. Ces initiatives sont une opportunité pour chacun de s'engager et de créer de nouveaux leviers de prospérité individuelle et collective, (11)
- Alléger et clarifier les normes et règlements qui constitue une autre condition majeure de la refondation d'une action publique orientée vers la responsabilité et l'efficacité. (12)

4° OBJECTIF : Redynamiser les écosystèmes des réseaux, des mobilités et des nouveaux services.

- Restaurer un pilotage opérationnel et stratégique pour chacun des secteurs de l'Infrastructure France, (13)
- Mettre en œuvre des réformes attendues et le développement des usages, (14)
- Innover est une priorité. Les politiques industrielles et de filières doivent être refondées. Dans ce cadre, bien des projets doivent être promus, par exemple la reconquête notre façade maritime ou le développement des énergies renouvelables décentralisées, (15)
- Mettre en place un Grand Plan d'investissement couvrant l'ensemble des réseaux et équipement de croissance et d'intérêt général, dans l'objectif d'assurer une équité des territoires : transports collectifs et individuels, eau et assainissement, énergie, très haut débit, bâtiment, logement. Ce plan de 5 ans porte sur 50 Milliards est accompagné d'un Plan d'Urgence et de rattrapage de niveau comparable. Compte tenu du déficit d'investissement et d'entretien dont souffrent nos principales infrastructures depuis quelques années, la priorité devra être à la modernisation et au développement des infrastructures existantes, à l'amélioration capacitaire, sans pour autant négliger les projets porteurs de nouveaux usages et de croissance. (16)

Notre priorité est à l'équité territoriale et à la suppression des confinements géographiques et humains

Cela nécessite, dans chacun des territoires, un accès équitable à la formation professionnelle, aux pôles de compétitivité et d'innovation, aux services, au logement, à l'emploi, à la culture.

Avec la rénovation des systèmes de mobilité et les innovations technologiques cela devient possible. Les besoins de déplacement peuvent à la fois être radicalement modifiés et pleinement satisfaits.

Nous considérons que la relance des investissements de réseaux et de mobilité passe par un certain nombre de priorités majeures afin de renouer avec l'emploi et la prospérité.

Toutefois, cela ne peut se faire que dans le cadre de réformes profondes et nombreuses dont les effets sont cumulatifs (dette, fiscalité, normes, marché du travail, formation en particulier).

§§§

Le Think Tank c'est :

- La confluence de bonnes volontés, de passionnés, d'experts, de responsables privés et publics, animés par une éthique forte, sans dépendances politiques ou institutionnelles, ouverts au dialogue et à la réflexion partagée sur un renouveau de l'action publique.
- Une présence auprès des parties prenantes associées à nos travaux (auditions, prises en compte des propositions, concertations).
- Une vitrine avec nos Propositions et un Site Internet présentant de nombreuses Communications.
- Un réseau associant plus de 368 acteurs et 2032 personnes suivant nos travaux, un Comité d'Orientations Stratégiques présidé par Daniel TARDY, Chef d'entreprise, Ancien membre du CESEE et ancien Président de l'Institut des Hautes Études de Développement et d'Aménagement des Territoires en Europe (IHEDATE).
- Une équipe de Fondateurs, parmi lesquels : Thierry LIDOLFF, pour la coordination ; Jean-Xtophe ORDONNEAU, pour l'animation ; Jean POULIT, pour les projets ; Éric SCHELL, pour les relations institutionnelles.

INFRASTRUCTURE France, le Think Tank de la Mobilité et de la Prospérité

25, rue Victor Hugo, Issy les Moulineaux, 92130

<https://www.infrastructurefrance.fr/>

ANNEXE : Résumé de nos propositions et pistes d'action

Réamorcer les mobilités et l'équité territoriale

Les infrastructures constituent une condition majeure du développement d'un Pays. INFRASTRUCTURE FRANCE, Le Think tank dédié à la mobilité et à la prospérité s'est donné

pour mission d'étudier, de convaincre et d'agir pour le développement des infrastructures, réseaux et services. Il a entrepris un certain nombre de travaux et met en œuvre des projets.

L'infrastructure d'un pays, c'est avant tout un ensemble de services essentiels mis en œuvre par les équipements structurants qui constituent, au-delà leur poids économique et industriel, un moyen. Ce sont des actifs physiques tangibles et régulés ; et ils sont par nature de long terme. L'infrastructure, c'est l'univers des réseaux qui irriguent le territoire et relient les habitants.

Les grands équipements structurants sont l'un des piliers de la Nation avec des bases logistiques, des plates formes portuaires et aéroportuaires, des systèmes de mobilité, des réseaux de communication matériels ou immatériels, des réseaux d'énergie ou d'eau.

Dans le biosystème des infrastructures, les équipements de transport correspondent en quelque sorte au squelette humain, les réseaux d'énergie ou d'eau, la gestion et valorisation des déchets constituent le système artère-veineux, les réseaux de très haut débit organisent le système nerveux.

Ces réseaux et services contribuent fortement et directement à la croissance, à la compétitivité et à l'attractivité des territoires dans des proportions souvent sous estimées par les acteurs privés et publics, ou les économistes eux-mêmes.

La mobilité est une dimension fondamentale de la croissance et de la prospérité individuelle et collective. Elle est aussi devenue une dimension déterminante de la vie quotidienne. Les mobilités des personnes façonnent la structure et l'organisation des territoires.

Les mobilités accompagnent chacun tout au long de la vie : c'est l'accessibilité aux études, travail, loisirs et culture, résidences. Il s'agit en particulier de l'accessibilité aux emplois et aux services qui est très inégale sur le territoire.

Notre projet consiste à favoriser l'invention et la construction de tout ce qui va changer le rapport temps/espace/distance et les liens entre les territoires et les populations. La priorité est à la suppression des confinements géographiques et humains par un égal accès aux services, au logement et à l'emploi ; il s'agit de reconstruire une équité territoriale permettant une mise en mouvement permise par les réseaux et moyens de transports.

L'Etat a construit les mobilités. Mais, aujourd'hui, il est devenu lourd, indécis, renonçant à l'impulsion, intervenant au jour le jour et sans vision.

Avec la rénovation des systèmes de mobilité et les innovations technologiques, cela devient possible. Les besoins de déplacement peuvent à la fois être radicalement modifiés et pleinement satisfaits. L'attention et la recherche relatives aux nouveaux usages et services constituent la légitimité de l'action, dans un but de bien-être accru.

La condition majeure, c'est une nouvelle gouvernance de l'action publique associant pleinement la sphère privée, et restaurant une capacité de prospective et de décision à moyen et longs termes.

La réduction accélérée des dépenses publiques de fonctionnement, au profit des investissements va de pair avec la recherche de recettes nouvelles, permettant de mettre en œuvre les projets d'avenir.

Les travaux du Think Tank et les observations et avis qu'ils ont suscités nous obligent à considérer que la relance des investissements de réseaux et de mobilité passe certes par un certain nombre de priorités majeures, mais ne peut se faire que dans le cadre de réformes profondes et nombreuses et dont les effets sont cumulatifs.

Le constat réclame l'action

Les dépenses d'entretien, de maintenance et d'investissements relatives aux équipements structurants se sont effondrées. Les infrastructures de transport souffrent d'un sous-investissement chronique. Les choix politiques ont asséché les sources de financement, avec l'abandon de l'écotaxe et les arbitrages favorables aux dépenses publiques de fonctionnement au détriment des investissements. Les investissements des Départements ont baissé d'1/4 en 5 ans et leurs dépenses d'entretien de 1/3.

Et pourtant notre économie dispose d'infrastructures de transport de qualité. Il s'agit par exemple des nombreux équipements portuaires – dont les volumes ne cessent de baisser - et aéroportuaires qui maillent l'ensemble du territoire. Les industries qui les utilisent (logistique et transport) représentent une part importante de l'économie nationale. Elles créent de la richesse et des emplois.

La France tarde sur les réformes structurelles et demeure sourde aux impulsions de l'UE, du FMI, de l'OCDE, de la BCE en matière d'investissements structurants et porteurs de croissance et d'emploi, alors que les taux d'intérêt sont bas et les conditions d'endettement s'assouplissent.

Des projets majeurs sont bloqués par des minorités, et d'autres ne sont pas développés dans la crainte des mêmes blocages, et parfois dans un contexte de récupération politique qui empêche la recherche de l'intérêt général.

Une perte d'attractivité et de compétitivité : La dégradation des réseaux fait perdre des places à la France en termes d'attractivité en rétrogradant en 6 ans de la 4^o à la 10^o place mondiale. Pour le fer, la France était classée 2^o mondial en 2008, aujourd'hui : 6^o, pour les ports de 10^o à 32^o, les aéroports de 5^o à 17^o, la distribution d'électricité de 4^o à 14^o. La dégradation se poursuit.

Les déficits d'investissement : Globalement, la part de l'investissement sur les réseaux en part de PIB s'établit à 1,3% et elle était du double il y a trente ans. Le manque d'investissement d'entretien correctif et préventif (sans compter les dépenses de modernisation améliorant la qualité et la sécurité et les nouveaux équipements correspondant à des besoins nouveaux) sur une période de cinq ans est de 6,3 Md€ pour les réseaux d'eau et d'assainissement, de 6,1 Md€ pour les réseaux électriques, de 5,6 Md€ pour les réseaux routiers. Globalement, l'investissement public est passé de 4,2% du PIB à 3,5 depuis deux ans.

Les coûts du non investissement : gaspillages et nuisances. On citera en exemples, le réseau fluvial sous utilisé et délabré (il représente 25% du réseau européen et assure 4% du transport de marchandises, contre 12% en Allemagne, 14% en Belgique), et le réseau d'eau qui connaît jusqu'à 50% de fuites dans certaines régions et c'est 1 litre sur 5 perdu en moyenne. Les embouteillages coutent 17 Md€, les pollutions de l'air 101 Md€, et 45 000 décès sont dus aux particules fines et l'ozone.

Les catastrophes naturelles coûtent une Cinquantaine de Md€, et le coût d'une crue centennale de la Seine sur le réseau de la RATP 4 M€. Plus de 70 000 ponts sont à ce jour menacés, plus de la moitié des barrages réclament d'urgence des travaux de confortement.

La dégradation de la qualité de service. On citera quelques exemples, 1 TGV sur 5 est en retard ou annulé, les coupures électriques représentent près de 4 heures en moyenne par an et par ménage, un automobiliste passe 35 heures par an dans les embouteillages, il y a 150 accidents ferroviaires par an contre 85 en Grande Bretagne. Les coûts économiques et sociaux en résultant handicapent directement la croissance.

L'accroissement des fractures territoriales et sociales n'est pas enrayé. Les grandes villes se développent et 15 métropoles produisent 50% du PIB. Tandis que la périphérie (quartiers, zones rurales, villes moyennes) concentre 80% de la population la plus défavorisée. 298 aires urbaines (sur 771) perdent leurs habitants. 9 millions de personnes sous le seuil de pauvreté.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'incitation des métropoles à entraîner les territoires défavorisés et à recréer des cohérences et des mobilités grâce aux infrastructures, réseaux et services ? Les métropoles représentent 40% de la population et 70% des créations nettes d'emploi.

Les propositions du Think Tank

Nos propositions s'efforcent d'être concrètes et opérationnelles à très court terme et d'ouvrir des perspectives durables à long terme. Elles ont été élaborées sur la base des travaux du Think Tank INFRASTRUCTURE FRANCE et des contributions reçues des parties prenantes. Que soient ici remerciées les personnes soutenant le projet et contribuant activement aux ateliers et au Comité d'Orientations Stratégiques.

Ces travaux ont pour principal objectif de réouvrir le débat nécessaire sur les grandes questions relatives aux infrastructures et leur lien avec la croissance et l'emploi. Un site Internet a été créé par INFRASTRUCTURE FRANCE et est animé grâce aux communications qui sont publiées et relayées dans les réseaux sociaux : www.infrastructurefrance.fr

Les propositions visent le réamorçage des mobilités et de l'équité territoriale. Construites dans l'objectif de développer les services aux personnes, ces propositions s'inscrivent dans un nouvel écosystème alliant les acteurs publics et privés, privilégiant les innovations, la croissance, l'emploi et les territoires en déficit de mobilité, dans le respect des principes du Développement Durable et de la RSE

Elles s'accompagnent d'un Programme de 50 Milliards qui illustre la possibilité de développer les mobilités sur l'ensemble des territoires sans argent public et créant 1% de croissance et d'un Plan d'urgence destiné à compenser le déficit d'investissement et de maintenance constaté depuis plusieurs années. Il a vocation à être financé par des économies sur les dépenses de fonctionnement de l'Etat et des Collectivités et par des dispositifs nouveaux, notamment ceux associant les initiatives et financements privés.

LE REAMORÇAGE DES INVESTISSEMENTS STRUCTURANTS S'ARTICULE EN 4 OBJECTIFS STRATEGIQUES, 16 PRIORITES ET 52 ACTIONS :

- *Créer les conditions de prospérité, de croissance et d'emploi*
(Priorités 1 à 4)
- *Instaurer les mécanismes de développement des mobilités et des services*
(Priorités 5 à 8)
- *Redéfinir le rôle de chacun des acteurs, publics et privés*
(Priorités 9 à 12)

- *Redynamiser les écosystèmes des réseaux, des mobilités et des nouveaux services* (Priorités 12 à 16)

1° OBJECTIF : Créer les conditions de prospérité, de croissance et d'emploi.

- Fixer un cap pour l'action (1)
- Développer le débat et les idées (2)
- Redéfinir une politique nationale fondée sur une Prospérité nouvelle créatrice d'emplois, fondée sur une Vision durable des territoires, de la mobilité, des réseaux (3)
- Rétablir un pilotage vigoureux et fiable des investissements structurants, à un niveau national garant de l'équité territoriale, associé aux Régions et à l'Union Européenne. (Des schémas d'investissement nationaux et régionaux – principalement pour les mobilités, la transition énergétique, les communications - fondés sur un soutien de l'Union Européenne et sur des évaluations, financés par des mécanismes rénovés et sécurisés, et portés par des autorités publiques responsabilisées ; avec une remise en cohérence des acteurs de l'Etat : Président de la République, Premier Ministre, Ministères de l'économie, de l'équipement, DATAR, CGI, CDC, AFITF...) (4)

2° OBJECTIF : Instaurer les mécanismes de développement des mobilités et des services.

- Mieux connaître le patrimoine public et établir une gestion patrimoniale lisible et transparente. (Ex : adopter le plan comptable, reformer la TVA des collectivités territoriales, gérer activement les actifs patrimoniaux et financiers/participations au capital, pour générer des économies de fonctionnement et des recettes pour l'investissement), (5)
- Orienter avec détermination les finances publiques vers l'investissement, (6)
- Réformer les administrations et le statut des collaborateurs du secteur public, (7)
- Réaliser les économies de fonctionnement indispensables, et de développer et diversifier les ressources financières alternatives à la fiscalité et à la dette (Distinguer les dépenses publiques de fonctionnement et d'investissement, dans les mécanismes d'économies budgétaires, de gestion de dette et d'appel aux financements privés). (8)

3° OBJECTIF : Redéfinir le rôle de chacun des acteurs publics et privés.

- Permettre une transformation en profondeur de l'action publique s'employer à une clarification des compétences publiques fondées sur la subsidiarité : pour les équipements et l'aménagement du territoire, l'énergie, ou la mobilité qui est « gérée » par au moins 5 autorités sur le territoire, (9)
- Ouvrir la société à la responsabilité et prise de risque plutôt qu'à leurs opposés : précaution et résignation, (10)
- Reconnaître et renforcer la légitimité des acteurs privés et des forces vives dans l'action publique et la réhabilitation de l'initiative individuelle. Ces initiatives sont une opportunité pour chacun de s'engager et de créer de nouveaux leviers de prospérité individuelle et collective, (11)
- Alléger et la clarifier les normes et règlements qui constitue une autre condition majeure de la refondation d'une action publique orientée vers la responsabilité et l'efficacité. (12)

4° OBJECTIF : Redynamiser les écosystèmes des réseaux, des mobilités et des nouveaux services.

- Restaurer un pilotage opérationnel et stratégique pour chacun des secteurs de l'Infrastructure France, (13)
- Mettre en œuvre des réformes attendues et le développement des usages, (14)
- Innover est une priorité. Les politiques industrielles et de filières doivent être refondées. Dans ce cadre, bien des projets doivent être promus, par exemple la reconquête notre façade maritime ou le développement des énergies renouvelables décentralisées, (15)
- Mettre en place un Grand Plan d'investissement couvrant l'ensemble des réseaux et équipement de croissance et d'intérêt général, dans l'objectif d'assurer une équité des territoires : transports collectifs et individuels, eau et assainissement, énergie, très haut débit, bâtiment, logement. Ce plan de 5 ans porte sur 50 Milliards est accompagné d'un Plan d'Urgence et de rattrapage de niveau comparable. Compte tenu du déficit d'investissement et d'entretien dont souffrent nos principales infrastructures depuis quelques années, la priorité devra être à la modernisation et au développement des infrastructures existantes, à l'amélioration capacitaire, sans pour autant négliger les projets porteurs de nouveaux usages et de croissance. (16)

NOTRE PRIORITE EST A L'EQUITE TERRITORIALE ET A LA SUPPRESSION DES CONFINEMENTS GEOGRAPHIQUES ET HUMAINS

Cela nécessite, dans chacun des territoires, un l'accès équitable à la formation professionnelle, aux pôles de compétitivité et d'innovation, aux services, au logement, à l'emploi, à la culture.

Avec la rénovation des systèmes de mobilité et les innovations technologiques cela devient possible. Les besoins de déplacement peuvent à la fois être radicalement modifiés et pleinement satisfaits.

Nous considérons que la relance des investissements de réseaux et de mobilité passe par un certain nombre de priorités majeures afin de renouer avec l'emploi et la prospérité.

Toutefois, cela ne peut se faire que dans le cadre de réformes profondes et nombreuses dont les effets sont cumulatifs (dette, fiscalité, normes, marché du travail, formation en particulier).

Pour les propositions complètes voir : <https://www.infrastructurefrance.fr/propositions/>