



BENOÎT HAMON
Candidat du Parti socialiste

« Rejeter toute libéralisation supplémentaire »

Le candidat du Parti socialiste déclare s'opposer à toute libéralisation supplémentaire, dans le cadre de la lutte contre le dumping social. Favorable au renforcement des contrôles, il prône la création d'une Agence européenne des transports routiers, d'une liste noire des transporteurs européens en infraction avec les législations et de chronotachygraphes « intelligents ». Benoît Hamon demande la mise en place d'un salaire minimum garanti dans l'Union européenne. En France, le candidat socialiste milite pour un renforcement du compte pénibilité et pour le remplacement de la loi Travail. Il est partisan d'une redevance PL.

CONCURRENCE DÉLOYALE ET DUMPING SOCIAL

Avant tout chose, il faudra faire preuve d'une détermination politique sans faille au niveau européen pour rejeter toute libéralisation supplémentaire et remise en cause de l'application du salaire minimum pour les opérations de cabotage. Concernant les contrôles, tous les partenaires reconnaissent que, sans un renforcement de ces contrôles (fréquence, plus d'inspecteurs, sanctions dissuasives), on ne pourra lutter efficacement contre le dumping social.

Au niveau européen, je porterai la proposition de création d'une Agence européenne des transports routiers. Placée sous l'autorité de la Commission, sa mis-

sion principale devrait être d'harmoniser l'application des règles, d'homogénéiser les pratiques de contrôle et d'assurer le bon partage de l'information entre les autorités nationales de contrôle. Cette Agence serait chargée de gérer le registre européen des transports routiers disposant de la licence communautaire. La véritable ambition de cette Agence sera aussi d'établir une liste noire des transporteurs routiers qui ne respectent pas la législation européenne et nationale (temps de repos, SMIC, etc...).

Je porterai également des propositions pour mettre la révolution numérique au chevet de la protection des droits sociaux et du respect des règles européennes, à travers le développement des tachygraphes



D.R.

les droits des travailleurs. La numérisation des documents de transports, la mise en place des tachygraphes intelligents, la coopération entre les autorités nationales, le partage de l'information et l'intégration des registres nationaux des transporteurs routiers sont autant d'outils techniques à notre disposition pour garantir la bonne application de la législation européenne, dont la directive sur les travailleurs détachés.

Cette directive permet d'encadrer la libre circulation des travailleurs afin de garantir le principe « à travail égal, salaire égal ». Abroger cette directive, c'est ouvrir la voie à un dumping social généralisé et débridé, puisque les employeurs détachant des travailleurs italiens, grecs, roumains ou polonais en France, ne seraient plus obligés de les rémunérer, a minima, au salaire minimum français. Le problème ce sont les fraudes et le contournement de la législation européenne.

De manière plus fondamentale, j'œuvrerai à la création d'un socle européen des droits sociaux. Je porterai aussi avec mes partenaires européens la création d'un salaire minimum garanti, dans tous les pays de l'Union européenne, correspondant à 60 % du revenu moyen.

CRÉDIT D'IMPÔT COMPÉTITIVITÉ EMPLOI

Je suis pour réformer le CICE. C'est une formidable politique de l'offre qui a permis de soutenir les entreprises et de relancer la dynamique structurelle, porteuse d'espoir pour notre avenir. Néanmoins, nous devons conditionnaliser les crédits d'impôt accordés chaque année par le CICE à la création d'emplois, de travaux de recherche, d'innovation et à des projets de réduction du temps de travail.

COMPTE PÉNIBILITÉ

Je souhaite renforcer le compte pénibilité. Nous remplacerons la loi travail par une nouvelle loi, qui, en concertation réelle

avec les partenaires sociaux, encouragera la poursuite de la réduction collective du temps de travail sur la base du volontariat et par la négociation, confortera le droit à la déconnexion, rétablira le principe de faveur et enfin renforcera le compte pénibilité.

J'étendrai ce compte pénibilité afin de garantir à ceux qui ont des carrières plus difficiles de partir plus tôt. Je poursuivrai le chantier de l'amélioration des conditions de travail, par le renforcement de la médecine du travail et par la prévention de la pénibilité.

RÉSEAU ROUTIER

La France consacre environ 1 % du PIB français aux dépenses liées aux infrastructures de transport. C'est insuffisant si l'on veut se donner les moyens de nos ambitions pour répondre aux besoins d'entretien et de modernisation d'une part, et, honorer nos engagements passés sur les nouvelles infrastructures d'autre part.

Selon certains experts, il manquerait à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) 1 à 2 Md€ par an pour concilier l'objectif prioritaire de rénovation avec l'achèvement des projets en cours. On peut trouver ces ressources nécessaires, notamment à travers une fiscalité environnementale plus juste, qui accompagnera la transition écologique (cf. question 6). Concernant le secteur routier, je donnerai la priorité à l'entretien du réseau non concédé qui constitue un patrimoine national qui a trop longtemps été victime d'ajustements budgétaires. On ne peut continuer cette politique consistant à économiser sur les coûts de régénération et d'entretien. Concernant le réseau concédé, une des priorités sera, dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance autoroutier négocié avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, de s'assurer que ces sociétés respectent pleinement leur obligation d'entretien et de modernisation du réseau routier.

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Au niveau des territoires, il faudra pérenniser et élargir le versement transport (VT) pour aller vers des versements transport régionaux.

Au niveau national, le financement des engagements de l'AFITF par l'émission d'obligations d'État sera assuré si nécessaire.

intelligents. Les tachygraphes pourraient être également utilisés pour s'assurer du respect d'autres législations sociales (affiliation à un système de sécurité sociale, application du SMIC de l'État où sont effectuées les opérations, etc.) ;

Enfin, je ferai de la lutte contre les sociétés boîtes aux lettres une priorité. Ces entreprises qui détachent des travailleurs à partir de pays où elles ne réalisent aucune activité participent pleinement au dumping social : il faut obliger les sociétés de transports à réaliser au moins 30 % de leurs activités dans le pays dans lequel elles sont inscrites et/ou à partir duquel elles détachent des travailleurs.

DÉTACHEMENT DE SALARIÉS

La directive sur les travailleurs détachés s'applique au secteur des transports. Et il est indispensable que nous maintenions pleinement cette application. Exclure le secteur des transports routiers du champ de cette directive est contraire au principe fondamental « à travail égal, salaire égal », qui constitue la colonne vertébrale de la dimension sociale du marché intérieur.

Le caractère mobile des transports routiers ne saurait être instrumentalisé à des fins politiques qui visent à détricoter





“ Je vise la fin du diesel pour 2025, en France. ”



Au niveau européen, le Plan « Juncker », Plan européen d'investissement, qui entend attirer 500 milliards de financements privés d'ici 2020, n'est pas à la hauteur des besoins de l'économie européenne et doit être considérablement renforcé. Je porterai un nouveau plan d'investissement de 1 000 milliards qui s'appuiera d'avantage sur les financements publics. Il faudra également accorder plus de flexibilité budgétaire, en excluant du calcul des déficits les cofinancements aux projets soutenus par le plan d'investissement européen. Cela permettra de générer une véritable relance des investissements publics.

Enfin, au niveau de la fiscalité environnementale, la France est classée au 24^e rang. Ce n'est pas acceptable. Je donnerai la possibilité aux régions d'instaurer une redevance PL, qui permettra de mieux prendre en compte les coûts environnementaux des transports routiers. J'encouragerai une fiscalité plus verte, non punitive et incitative. Je modulerai la TVA en fonction de l'empreinte carbone des produits et plafonnerai puis supprimerai progressivement les niches fiscales anti-environnementales.

Je mettrai fin à la fiscalité diesel particulière. Cette énergie polluante est responsable, d'après de nombreuses études, de la mort de 49 000 personnes par an en France. Je vise la fin du diesel pour 2025, en France.

FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE

En France, Je m'engagerai à mettre en œuvre la loi de transition énergétique qui prévoit de porter à 100 € la taxe carbone en 2030, *via* la composante carbone introduite dans la TICPE.

La fiscalité verte ne doit pas être vue comme punitive ou confiscatoire. Il s'agit aussi de mener une politique redistributive s'appuyant sur cette fiscalité environnementale. L'objectif est de tendre vers des émissions de CO₂ nettes nulles d'ici 2050 pour répondre à notre engagement pris dans le cadre de l'Accord de Paris et favoriser la transition énergétique et écologique. La taxe carbone doit répondre à ces objectifs.

VÉHICULES « PROPRES »

Pour acter la fin du diesel en 2025, je mettrai en place un plan de soutien efficace pour les véhicules électriques. J'augmenterai le nombre de bornes de recharge sur les routes et financerai la R & D sur l'autonomie des batteries pour voiture électrique.

REPORT MODAL

Plusieurs facteurs peuvent être pris en considération : la concurrence intermodale avantageuse pour le fret routier, la congestion sur le réseau ferroviaire, la modernisation du réseau, le manque d'investissement, les problèmes en matière d'attribution des sillons, le manque de capacité... Cependant, je ne considère pas que la stagnation du fret ferroviaire est une fatalité.

De nombreux trains entiers de marchandises sont constitués sur des lignes peu fréquentées qu'il importe de maintenir (et même rouvrir), selon des modalités adaptées au trafic visé, sur le plan technique et économique. De nombreux trains peuvent être complétés par des ensembles de wagons (coupons) assemblables sur des plateformes qui pourraient être davantage mutualisées, voire exploitées par des opérateurs de proximité pour le compte de collectivités ou de groupements d'entreprises.

Les grands projets de contournement ferroviaire des agglomérations contribueront également à redynamiser le fret ferroviaire.

Même si elles ne constituent pas l'alpha et l'oméga du transport combiné, le développement des autoroutes ferroviaires doit être poursuivi car leur potentiel de report modal n'a pas encore été atteint. La relance du projet d'autoroute de fret ferroviaire atlantique, en remplaçant sa mise en œuvre et son financement dans le cadre du corridor Atlantique, s'inscrit aussi dans ce volontarisme politique nécessaire au développement du fret ferroviaire.

Les Régions doivent également s'investir sur le fonctionnement logistique de leur territoire et du fret ferroviaire avec la desserte des sites industriels sur leur territoire.

Enfin, l'État devra davantage jouer son rôle d'État stratège en jouant un rôle plus actif pour le respect des capacités de fret ferroviaire qui ne doit pas être la variable d'ajustement pour servir les TER et Transilien. ♦