



Afin de faciliter la restitution des réponses qui seront publiées sur Internet avant le scrutin, merci de bien vouloir préciser quelques informations relatives à votre liste :

***Nom de la liste***

***Tête de liste : Madame/Monsieur (prénom + nom)***

***Partis et mouvements soutenant la liste***

***Logo/***

**La gare de Bordeaux**

ÉLECTION DU PARLEMENT EUROPÉEN JUIN 2024

**2**

**Avenir de l’Europe : les transports**

**À l’attention de Mesdames et Messieurs les têtes des listes candidates à l’élection européenne du 9 juin 2024 en France,**

TDIE souhaite contribuer à l’identification de la diversité des enjeux d’une politique européenne des transports, mobilité et logistique, afin que celle-ci ait la place qu’elle mérite dans le travail des parlementaires européens français durant le mandat 2024-2029.

Si le Parlement européen n’a pas l’initiative législative, si le Parlement européen partage le rôle de colégislateur avec le Conseil européen, si les transports relèvent des compétences partagées entre l’Union et ses États membres, la politique européenne des transports représente un enjeu de premier niveau pour notre continent compte tenu des efforts à réaliser pour atteindre l’objectif de la neutralité carbone en 2050. Que faire, comment, et avec quels moyens pour y parvenir ?

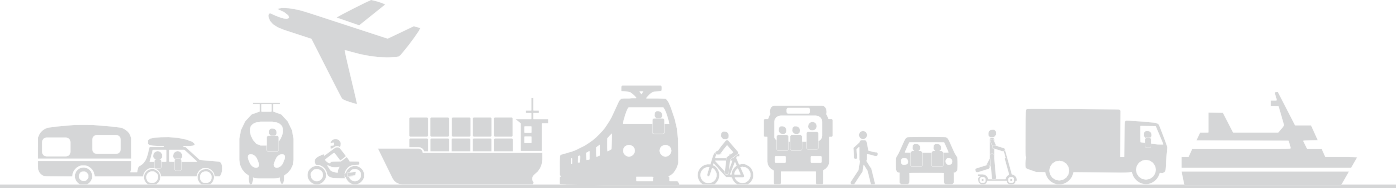
C’est l’objet de ce questionnaire préparé par le Conseil scientifique de TDIE à l’attention des listes candidates à l’élection européenne en France : susciter l’expression argumentée de propositions et d’orientations qui intègrent la reconnaissance des faits, tendances et dynamiques socio-économiques, territoriales, technologiques, et la répartition des prérogatives institutionnelles et politiques au sein de l’Union européenne.

TDIE souhaite partager vos propositions avec le plus grand nombre à une date qui permette leur consultation et leur analyse dans les meilleures conditions. Nous publierons les réponses dans la semaine du 20 mai, c’est pourquoi nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous adresser votre réponse au plus tard le 16 mai par mail (à l’adresse secretariat@tdie.eu). Ce document vous est transmis en format word ci-après afin que vous puissiez facilement y intégrer vos réponses, et nous permettre de publier l’ensemble des réponses sous le même format.

NB : les questions sont numérotées de 1 à 18. La rédaction de certaines d’entre elles propose des sous-questions destinées à faciliter l’identification de l’éventail des alternatives et des leviers d’orientation. Vous pouvez si vous le souhaitez répondre dans des paragraphes cohérents associés à chaque question.

Pour toute demande de précision, vous pouvez joindre l’équipe de TDIE (Pierre Van Cornewal, Délégué général : 01 44 13 31 84 ou pvancornewal@tdie.eu).

**Philippe Duron** et **Louis Nègre**, coprésidents de TDIE



ÉLECTION DU PARLEMENT EUROPÉEN JUIN 2024

**3**

**Avenir de l’Europe : les transports**





1. Le transport est une compétence partagée entre l’Union européenne et les États membres (article 4 du TFUE). Qu’attendez-vous de l’Union européenne en matière de politique des transports ? Quels sont selon vous les défis des prochaines années pour la politique des transports ?

Réponse……………….

1. Pour mettre en œuvre les orientations du *Green Deal*, l’Union européenne a légiféré de manière plus ambitieuse que par le passé dans le domaine des transports, définissant une cible ambitieuse pour 2050 (réduction des émissions de GES des transports de 90 % à l’horizon 2050 par rapport à 1990). Le paquet législatif *Fit For 55* qui vise à atteindre la cible climatique pour 2030 (réduction des émissions de GES dans l’UE d’au moins 55 %) a fixé plusieurs cibles spécifiques aux transports. Les textes législatifs adop- tés durant le mandat 2019-2024 couvrent la diversité des modes de transport – route, aérien, maritime, ferroviaire, fluvial – et concernent la politique d’infrastructures (planification avec les RTE-T, tarification de l’usage des infrastructures routières avec la révision de la directive eurovignette), la politique de nor- malisation et réglementation (limitation des émissions des véhicules routiers lourds neufs, interdiction de la vente de véhicules légers thermiques neufs en 2035), la tarification du carbone (marché des ETS) ou la mobilisation de l’industrie (déploiement de gigafactories pour la production de batteries électriques). Ces orientations vous paraissent-elles pertinentes, adaptées aux défis de la décarbonation des trans- ports d’un point de vue européen ? Ces orientations doivent-elles être poursuivies, voire amplifiées ? Si oui, comment ? Si non, que vous paraît-il nécessaire de remettre en cause ?

Réponse……………….

1. La Commission européenne a publié le 6 février 2024 une communication préparatoire à la définition des objectifs climatiques pour 2040. Ces objectifs seront transcrits dans les propositions législatives sur lesquelles vous aurez à vous prononcer si vous siégez au Parlement européen. Dans cette communica- tion, la Commission européenne envisage de porter l’objectif de réduction des émissions de GES de l’UE à -90 % en 2040 par rapport à 1990 ; elle souligne que le secteur des transports est celui où il faut faire le plus d’efforts et énonce plusieurs propositions d’actions concrètes (voir encadré ci-après) sans cependant fixer de cible climatique spécifique aux transports à l’horizon 2040.
   1. Vous paraît-il nécessaire que les priorités et la définition des objectifs à atteindre sur les diffé- rents leviers de la politique européenne des transports fassent l’objet d’un débat au Parle- ment ? Dans ce cadre, vous paraît-il nécessaire que la Commission actualise la stratégie pour une mobilité durable et intelligente de décembre 2020 ? Avez-vous un avis sur les outils de suivi et évaluation des politiques européennes de transport ?
   2. Pour atteindre l’objectif d’une baisse significative des émissions de GES des transports, la Commis- sion européenne a dressé la liste des leviers et des actions susceptibles d’avoir un effet sur les émis- sions de GES des transports. Certaines actions vous paraissent-elles prioritaires, plus ou moins efficaces ou nécessaires que d’autres ? Lesquelles ?
   3. La Commission devrait-elle intégrer d’autres actions ou orientations aux leviers de décarbo- nation du secteur des transports qu’elle a identifiés à ce jour ? Lesquelles ?

Réponse……………….

# QUESTIONNAIRE

**Quelle trajectoire vers la neutralité carbone de l’Union européenne en 2050 ? Les leviers de décarbonation des transports envisagés par la Commission (communication du 6 février 2024)**

Dans la communication de décembre 2019 relative à la mise en place du Pacte vert pour l’Europe, la Commission européenne indiquait que seule une réduction de 90 % d’ici 2050 des émissions du secteur des transports était à même de mettre l’Europe sur la voie de la neutralité climatique. Selon la communica- tion du 6 février 2024, la mise en œuvre des mesures du paquet *Fit For 55*, combinant tarification du carbone et solutions technologiques, ainsi que le développement d’un système de transport multimodal efficace et interconnecté (auquel doit contribuer la révision du RTE-T), permettront de réduire les émis- sions du secteur des transports de près de 80 % en 2040 par rapport à 2015.

Les projections de la Commission en matière d’émissions varient selon les modes de transports :

➤ En ce qui concerne la route, les réductions d’émission de CO2 vont s’accélérer grâce au déploiement de véhicules à 0 émission favorisé par la règlementation européenne1 : la part des véhicules électriques à batterie et autres véhicules à émissions nulles devrait atteindre plus de 60 % pour les voitures, plus de 40 % pour les camionnettes et près de 40 % pour les véhicules utilitaires lourds d’ici à 2040. La Commission propose de plus de renforcer les normes d’émissions des poids lourds neufs afin d’atteindre une réduction de 100 % en 2040 (l’objectif en vigueur en cette fin de mandat 2019-2024 est de 90 %). Par ailleurs, la tarification du carbone (ETS 2) et la mise à jour des politiques en matière de carburants2 permettront la décarbonation du parc automobile déjà en circulation ;

➤ Les émissions du transport maritime et aérien seront réduites grâce à l’élargissement du SEQE-UE au transport maritime, à la suppression progressive des quotas gratuits dans l’aviation, et aux objectifs fixés dans les réglements *FuelEU Maritime* et *RefuelEU* Aviation adoptés en 2023. En 2026, la Commis- sion évaluera l’opportunité d’une extension de la tarification du carbone pour l’aviation et le transport maritime, par exemple pour couvrir l’aviation d’affaires et les navires de moins de 5 000 tonnes. L’aviation et le transport maritime devront bénéficier d’un accès prioritaire aux carburants de substitu- tion à émissions faibles ou nulles (y compris les carburants de synthèse et les biocarburants avancés) par rapport aux secteurs disposant d’autres solutions de décarbonation, telles que l’électrification directe. Des mesures spécifiques devront être mises en place pour garantir la disponibilité d’une quan- tité suffisante de matières premières pour la production de carburants de substitution durables ;

➤ Une utilisation accrue du rail, grâce à la révision du RTE-T et à une meilleure exploitation des capaci- tés de l’infrastructure, peut également contribuer à la décarbonation du secteur des transports, de même que le développement des solutions numériques, l’écologisation du fret3et la promotion d’une mobilité urbaine durable et abordable (renforcement de l’offre des transports publics et développe- ment des mobilités actives).4

1. - Règlement actant la fin de la vente des véhicules légers neufs à moteur thermique dans l’UE en 2035 et règlement relatif au renforcement des normes de performance en matière d’émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs (réduction de 90 % des émissions à l’horizon 2040).
2. -Directive révisée relative aux énergies renouvelables : pour le secteur des transports, le texte impose une réduction de 14,5 %

de l’intensité carbone des transports d’ici 2030 ou un minimum de 29 % de renouvelables dans la consommation d’énergie du secteur d’ici 2030.

1. - Projet de règlement sur l’utilisation des capacités de l’infrastructure ferroviaire dans l’espace ferroviaire unique européen (encore en cours de négociation).
2. - Paquet législatif « écologisation du fret » publié en juillet 2023 : projet de règlement portant établissement d’un cadre harmonisé pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) des services de transport de marchandises et de voyageurs

(« Count emissions EU »), projet de règlement sur l’utilisation des capacités de l’infrastructure ferroviaire dans l’espace ferroviaire unique européen, révision de la directive de 1996 relative aux poids et dimensions, révision de la directive sur le transport combiné.

ÉLECTION DU PARLEMENT EUROPÉEN JUIN 2024

**5**

**Avenir de l’Europe : les transports**



* 1. La filière économique et industrielle des transports est un des points forts du savoir-faire et de la compé- titivité européens – ingénierie et travaux publics pour les infrastructures tous modes confondus, sys- tèmes technologiques et techniques divers (équipement des infrastructures et systèmes d’exploitation, production des véhicules des différents modes de transport – route, fer, aérien, fluvial et maritime).
     1. D’après vous, l’objectif de décarbonation des transports est-il un facteur d’innovation et de compétitivité pour l’industrie de l’UE ou un facteur de risque ?
     2. En corollaire de l’objectif de décarbonation du secteur des transports, l’Union européenne doit-elle faire évoluer significativement sa stratégie et ses objectifs en matière industrielle et énergétique ?

Réponse……………….

* 1. La défense et la sécurité du continent européen constituent aujourd’hui un objectif majeur de l’Union européenne. Selon vous, quelle place les transports peuvent-ils ou doivent-ils jouer dans la réalisa- tion de cet objectif, en matière d’infrastructure, d’industrie des transports, de sécurité dans les transports, de gestion de données, de recherche ?

Réponse……………….

QUESTIONNAIRE

**FINANCEMENTS EUROPÉENS**

**ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

* 1. La Commission européenne réfléchit d’ores et déjà aux financements européens à mettre en place, notamment pour le secteur des transports, après 2027. Les propositions financières et législatives pour le futur Cadre financier pluriannuel (CFP) post-2027 seront publiées en 2025, dans un contexte budgétaire très tendu (obligation de remboursement du prêt NextGenerationEU à partir de 2028, financements nécessaires pour l’aide à l’Ukraine, perspective d’un prochain élargissement à l’Ukraine et aux Balkans occidentaux, priorité à accorder aux financements en matière de défense, *etc*.). La Commission souhaite également favoriser la synergie entre les volets transport et énergie, pour une approche plus systémique de la décarbonation de l’ensemble du processus industriel. Dans ce contexte :
     1. Soutiendrez-vous la mise en place d’un nouvel emprunt européen, comme la France en a émis le souhait, mais à laquelle s’opposent plusieurs États membres ?
     2. Selon vous, la Commission (via l’agence exécutive européenne pour le climat, l’environnement et les infrastructures) doit-elle continuer à intervenir principalement sur le mode de la ges- tion directe pour financer les infrastructures ou êtes-vous partisan d’un modèle qui laisserait plus de latitude aux États pour l’affectation des crédits européens (comme la Facilité pour la reprise et la résilience, avec l’élaboration de plans nationaux) ?
     3. Pensez-vous que le futur MIE 3 devrait financer prioritairement les infrastructures de trans- port transfrontalières, du RTE-T comme le préconisent les coordinateurs de corridors dans leur rapport d’avril 2024, ou considérez-vous qu’un soutien du MIE reste nécessaire pour d’autres infrastructures nationales stratégiques intégrées aux corridors européens (exemples en France de la ligne nouvelle Paris-Normandie, de la ligne nouvelle Paca, ou de la LGV Bor- deaux-Toulouse) ?

Réponse……………….

* 1. Dans la version révisée du règlement relatif au RTE-T, les dispositions relatives aux nœuds urbains sont renforcées. Incursion réglementaire européenne dans les politiques locales de mobilité urbaine, ces dis- positions faisaient partie des priorités du Parlement européen.
     1. Selon vous, l’UE doit-elle intervenir, réglementairement et financièrement au niveau infra na- tional, dans la mobilité urbaine, ou bien considérez-vous que le principe de subsidiarité doit prévaloir ? À ce titre, les Serm en gestation devraient-ils être éligibles aux financements eu- ropéens ?
     2. L’UE doit-elle légiférer et porter des objectifs spécifiques en matière de mobilité active, en soutien au développement de l’usage du vélo dans les mobilités du quotidien notamment ? – cf. la *Déclaration européenne sur l’utilisation du vélo* adoptée par le Parlement, le Conseil, et signée par la Commission et publiée au JOUE, le 3 avril 2024.

Réponse……………….



* 1.  Le quatrième paquet ferroviaire européen adopté en 2016 appelle le développement de l’interopérabi- lité des réseaux ferroviaires nationaux par le déploiement de normes techniques comme l’ERTMS. Cet objectif est porté par ailleurs dans le cadre du RTE-T. Cependant, l’équipement des réseaux ferroviaires se fait à des rythmes très inégaux ; le développement de l’attractivité de l’offre ferroviaire pâtit par ailleurs de l’état des grands réseaux (français et allemand notamment) voire du manque de matériel roulant. Dans son rapport sur l’avenir du marché unique présenté au Conseil européen le 18 avril 2024, Enrico Letta insiste notamment sur la nécessité d’accentuer les efforts sur le ferroviaire en augmentant les fi- nancements qui y sont consacrés, en développant le réseau de la grande vitesse ferroviaire et en pous- sant le déploiement des technologies qui contribuent à l’efficacité du réseau (ERTMS, DAC, DCM). Faut-il que l’Union européenne prépare un new deal ferroviaire européen à l’aide d’un nouveau paquet de mesures pour favoriser le développement de l’offre et du trafic ferroviaire ? Comment ?

Réponse……………….

* 1. Parmi les textes du paquet *Fit For 55*, deux comportent des normes contraignantes pour l’industrie des véhicules routiers (automobiles et poids lourds) et prévoient des clauses de révision en 2026 et 2027 (le règlement établissant l’interdiction de la vente dans l’UE de véhicules légers neufs à moteur thermique d’ici 2035 d’une part et le règlement exigeant une réduction de 90 % des émissions de CO2 des poids lourds neufs dans l’UE à l’horizon du 1er janvier 2040, et une réduction de 100 % des émissions des bus urbains neufs d’ici 2035 d’autre part) : comment vous positionnerez-vous en tant que colégislateurs sur ces révisions ?

Réponse……………….

* 1. Le transport aérien intra-européen et, depuis le premier janvier 2024, le transport maritime intra- européen et international (pour moitié) sont intégrés dans le marché européen des quotas de carbone. Le secteur routier (passagers et marchandises) devrait faire l’objet d’un deuxième marché du carbone qui se mettra en place progressivement à partir de 2027 (dit aussi « ETS 2 »).
     1. Ces mesures sont-elles suffisantes ? Faut-il aller plus loin et si oui comment — qu’attendez- vous de la mise en place de ces marchés de quotas de carbone pour le secteur des trans- ports ?
     2. La mise en place de l’ETS 2 s’accompagne de la mise en place du fonds social pour le climat, des- tiné notamment à atténuer les impacts de la transition écologique des transports pour les mé- nages et les entreprises les plus vulnérables. Ce fonds géré via la mise en place d’un plan natio- nal dédié dans chaque État membre, vous paraît-il un outil satisfaisant pour répondre à ce défi ? D’autres mesures européennes vous paraissent-elles nécessaires afin d’assurer l’équi- té sociale dans la décarbonation des transports en regard de l’ambition portée par l’UE ?

Réponse……………….

* 1. Comment assurer un équilibre entre les préoccupations environnementales et la nécessité de maintenir la compétitivité de l’industrie aérienne européenne ? L’Union européenne doit- elle poursuivre ses efforts d’incitation à la décarbonation des carburants aériens, et doit-elle les ac- centuer ? L’Europe doit-elle se doter d’une filière de e-carburant/e-kérosène ?

Réponse……………….

# QUESTIONNAIRE

* 1. L’UE a pris conscience de sa vulnérabilité dans les chaines mondiales d’approvisionnement. Elle a commencé à se doter d’instruments de défense/de vigilance face aux investissements étrangers et aux pratiques de concurrence déloyale de pays tiers. Une enquête antisubventions sur les importations de véhicules électriques à batterie (VEB) en provenance de Chine a par exemple été ouverte en octobre 2023.
     1. D’après-vous, est-ce une bonne chose ? faudrait-il aller plus loin ? Endossez-vous le concept poli- tique européen « d’autonomie stratégique ouverte »1 défini sous la présidence espagnole du Conseil de l’Union européenne au second semestre 2023 ?

1. Face à l’Ira américain (*Inflation Reduction Act*) ou aux pratiques chinoises, les règles européennes de soutien à notre industrie (règles en matière d’aides d’État, projets importants d’intérêt européen commun – PIIEC) vous semblent-elles adaptées ? Faudrait-il les modifier (pour favoriser l’émer- gence de « champions européens » par exemple, notamment dans l’industrie ferroviaire, à l’image de l’industrie aéronautique) ?
2. Vous paraît-il opportun, nécessaire d’aller vers un « *Buy European Act* », dont les prémisses ont été posées dans le règlement *Net zero industry act* ?

Réponse……………….

FRET ET LOGISTIQUE

* 1. La Commission européenne a publié fin 2023 un projet de révision de la directive relative au transport combiné, qui change l’approche en vigueur jusqu’ici (il définit les opérations de transport combiné qui peuvent être soutenues par des mesures nationales comme des opérations qui réduisent d’au moins 40 % les externalités négatives par rapport aux opérations exclusivement routières. La précédente défi- nition donnée à une opération de transport combiné était fondée sur la distance minimale (100 km) de sa partie non routière). Si le Parlement européen sortant a publié un document de travail, la définition de la position du Parlement aura lieu lors du prochain mandat. Les obstacles au développement du transport combiné peuvent-ils être levés par une législation européenne ? Le projet de texte proposé par la Commission vous paraît-il proposer des orientations assez ambitieuses et efficaces ?

Réponse……………….

* 1. Les politiques de l’UE destinées à soutenir la multimodalité et les solutions intermodales pour les mar- chandises (directive transport combiné, règlement sur les corridors de fret ferroviaire, corridors et ports intérieurs et terminaux multimodaux européens, développement du trafic fluvial) ont jusqu’à présent peu d’impact concret. Avez-vous des propositions pour engager une meilleure utilisation des infrastruc- tures portuaires (maritimes et intérieures), ferroviaires et fluviales ? L’Union européenne doit- elle engager des mesures plus incitatives vis-à-vis des chargeurs pour développer le transfert modal des marchandises vers le rail et le fluvial (au sein d’un réseau de ports intérieurs), voire le *short sea shipping* – si oui lesquelles ?

Réponse……………….

1. - L’objectif de cette idée est de « promouvoir une Europe plus compétitive et résiliente face aux transformations technologiques et géopolitiques mondiales (…) sans tomber dans le protectionnisme ni renoncer aux valeurs européennes de compétitivité, de durabilité et de cohésion » – voir *https://spanish-presidency.consilium.europa.eu/fr/programme/l-autonomie-strategique-ouverte-presidence-espagnole-conseil-ue-ue-resiliente-eu2030/*



* 1. Dans le secteur des transports, le marché unique a révélé de fortes disparités sociales entre pays. Une division du travail entre pays s’est établie de fait sur le transport routier par exemple. Dans un marché du travail en tension, avec une faible attractivité des métiers du transport, il paraît opportun de faire converger les politiques des États membres pour une nouvelle impulsion sociale. Le renforcement des qualifications par la formation et l’harmonisation des référentiels métiers pourrait être un chantier européen.
     1. Pensez-vous opportun que l’Union européenne s’engage dans une réflexion sur les transfor- mations des emplois et des compétences nécessaires face à l’évolution des pratiques logis- tiques et de mobilité, aux exigences de mobilité durable et aux transitions numériques et énergétique ? Vous paraît-il opportun que l’UE contribue à accélérer et faire converger les démarches nationales ? – elle pourrait par exemple mettre en œuvre une démarche de validation des formations professionnelles initiales et permanentes et de leur reconnaissance mutuelle à l’échelle communautaire ?
     2. Dans la perspective d’un nouvel élargissement de l’UE à des pays à moindres coûts salariaux, l’UE devrait-elle selon vous muscler sa législation pour contrer les pratiques de dumping social dans le secteur des transports, notamment dans le transport routier, ou maritime ? Et comment mettre en œuvre les nécessaires contrôles ?

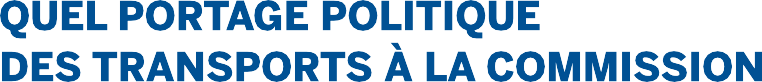
Réponse……………….

* 1. La décarbonation des transports appelle des efforts d’innovation et recherche & développement significatifs dans de nombreux domaines qu’il s’agisse de technologie ou de sciences humaines et sociales. L’Union européenne a mis en place les PCRD (programme cadre recherche & développement) dont le programme Horizon Europe qui porte sur la période 2021-2027 est le neuvième.

Doté de 95,5 Md€, il est le plus gros (en volume) des programmes sectoriels européens ; sur les six thématiques principales (« clusters »), l’une est dédiée notamment à la mobilité (cluster « climat, énergie et mobilité »). Le soutien apporté par l’UE à la recherche et développement sur la mobilité vous paraît- il bien calibré ? : les dynamiques soutenues par le programme Horizon Europe doivent-elles être poursuivies ou précisées pour le prochain PCRD (2028-2034) ? Quelles devraient être selon vous les priorités de l’Union européenne en matière de recherche et développement dans les transports (décarbonation, automatisation/IA, autres ; recherche fondamentale, innovation technologique, soutien à l’expéri-mentation d’innovations, sciences sociales) ?

Réponse……………….

# QUESTIONNAIRE



* 1. De plus en plus d’enjeux relatifs à la décarbonation des transports sont transversaux : ils touchent aux questions de politique énergétique, de marché intérieur, d’industrie.
     1. Comment s’assurer que les transports, qui représentent le premier émetteur des émissions de GES de l’Union, soient au cœur des préoccupations du nouveau collège des com-missaires européens ?
     2. Si vous siégez dans le prochain Parlement européen, vous aurez à auditionner les candidats aux postes de commissaires. Qu’attendez-vous du prochain commissaire européen aux transports ?

Réponse……………….

* 1. Dans la préparation du prochain mandat, avez-vous confié la question des transports et de ses différents enjeux à un ou plusieurs de vos colistiers ? Des candidats en position éligible se préparent- ils particulièrement à intervenir sur les questions complexes de la politique européenne des transports – qui sont désormais couverts par différentes commissions, la commission TRAN (transport et tourisme) en priorité, mais de plus en plus les commissions ENVI (environnement) et ITRE (industrie) ?

Réponse……………….