



**QUESTIONNAIRE
À DESTINATION
DES CANDIDATS
À L'ÉLECTION
EUROPÉENNE**

8 ET 9 JUIN 2024

Un dossier du Conseil scientifique de TDIE
Avril 2024



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 : Les Républicains

Tête de liste : M. François-Xavier Bellamy

Partis et mouvements soutenant la liste : Les Républicains / Le Nouveau Centre

Logo/



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 pvanconewal@tdie.eu).

Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE



1

QU'ATTENDEZ-VOUS DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES 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 ?

L'Union européenne a vocation à augmenter la capacité des États à agir ensemble afin de créer une vraie valeur ajoutée pour les citoyens des États membres. Ainsi, l'Europe doit mettre sa puissance d'intervention à disposition de ses 27 États membres pour affronter les défis qui ne peuvent être relevés qu'ensemble : adaptation au changement climatique et préservation de la biodiversité, paix et maîtrise de nos frontières, interconnexion entre les pays du continent européen, etc.

En ce sens, le transport concentre une pluralité d'enjeux : inter connectabilité, multimodalité, énergie, environnement, industrie, militaire, cohésion des territoires, investissements... En tant que compétence partagée, l'Union européenne a un rôle fondamental à jouer en matière de transports.

Le transport est la première activité responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de l'Union européenne et ses émissions ne baissent pas encore suffisamment. Par conséquent, l'UE doit donc participer au développement des moyens de transports et des infrastructures les moins polluants tel que le ferroviaire. L'Union européenne doit également davantage s'investir dans le financement de la recherche et du développement pour développer les transports de demain ; des transports plus écologiques qui auront recours à des moyens innovants tels que les piles à hydrogène dans le transport routier et les carburants alternatifs dans le transport aérien.

En second lieu, le transport constitue un levier fondamental dans le renforcement de la cohésion et de l'interconnexion des territoires que l'UE se doit de renforcer à travers de sa politique des transports. A titre d'exemple, l'UE doit d'urgence investir dans le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires pour améliorer les connexions à travers l'Europe, en particulier les interconnexions à grande vitesse comme le projet Lyon-Turin.

En outre, nous considérons que le transport ferroviaire est aujourd'hui le moyen de transport le plus avantageux en Europe. L'UE possède l'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde, doté de 210 000 kilomètres de voies ferrées et plutôt moderne grâce à 7 000 kilomètres de lignes à grande vitesse. Pourtant, le ferroviaire est aujourd'hui sous-exploité, seuls 6% des déplacements se font en train et un peu plus de 5% du transport de marchandises passent aujourd'hui par les rails. Nous souhaitons donc faire du transport ferroviaire une grande priorité du transport européen au cours des années à venir en investissant davantage ce mode de transport. **Ainsi, l'UE doit financer un grand programme de développement du transport ferroviaire sur tout le continent (passagers et fret, urbain et interurbain) et faire progresser le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).**

Enfin, l'UE doit imposer un principe de « liberté technologique » pour atteindre les objectifs environnementaux fixés. S'il est nécessaire que des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de protection de la biodiversité soient fixés au niveau européen pour atteindre la neutralité carbone en 2050, ce sont les ingénieurs, les chercheurs et les entreprises, pas les fonctionnaires, qui nous permettront d'atteindre ces objectifs. Par exemple, le « tout électrique » n'est pas forcément la meilleure option pour nos véhicules, car il faut raisonner en termes d'émissions de carbone pour l'ensemble du cycle de fabrication et d'utilisation du produit. L'Europe doit fixer une trajectoire d'émission pour l'ensemble du cycle de production et d'utilisation des produits, mais les entreprises doivent être libres de choisir les technologies permettant d'atteindre les objectifs visés.

2. 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 adoptés 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 normalisation 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 transports 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 ?

Les orientations du *Green Deal* dans le domaine des transports sur la réduction des émissions de GES des transports de 90% à l'horizon 2050 par rapport à 1990 constituent une cible ambitieuse. Ces objectifs sont nécessaires pour atteindre la neutralité carbone et nous les soutenons.

Néanmoins, nous estimons qu'une fois l'objectif fixé, l'UE doit laisser la liberté aux États membres dans les moyens et les réglementations mis en œuvre pour atteindre cet objectif. Ainsi, nous nous opposons par exemple à l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035. Les contraintes contribuent avant tout à réduire la recherche et l'innovation, contribuant à fragiliser notre industrie. Au contraire, il est nécessaire de laisser des marges aux acteurs privés et locaux afin de trouver des solutions technologiques adaptés en innovant pour répondre aux enjeux du secteur.

Nous souhaitons donc que l'UE adopte le principe de « liberté technologique » pour atteindre ses objectifs environnementaux. Comme indiqué plus haut, ce sont les ingénieurs, les chercheurs et les entreprises, plutôt que les fonctionnaires, qui joueront un rôle clé dans la réalisation de ces objectifs.

L'Europe doit donc définir une trajectoire d'émissions globale pour le cycle de vie des produits, mais les entreprises doivent avoir la liberté de choisir les technologies appropriées pour atteindre les objectifs fixés. Avec la liberté technologique, l'Europe deviendrait le continent le plus durable au monde parce qu'elle saurait faire confiance dans l'innovation, et non dans une écologie idéologique faite uniquement de normes et de contraintes.

3. 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 communication, 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.

a. Vous paraît-il nécessaire que les priorités et la définition des objectifs à atteindre sur les différents leviers de la politique européenne des transports fassent l'objet d'un débat au Parlement ? 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 ?

Nous pensons que l'UE doit fixer les objectifs à atteindre en matière de réduction des GES dans les transports. Ces objectifs doivent bien évidemment faire l'objet d'un débat au Parlement européen ainsi que d'un débat au Conseil de l'Union européenne entre les représentants des Etats membres. Nous ne souhaitons pas que la stratégie de la Commission européenne soit actualisée en permanence, ce n'est pas sérieux. Commençons par atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES de 55 % en 2030.

En termes de suivi et d'évaluation des politiques européennes de transport, l'UE doit accorder une vigilance particulière sur le déploiement des projets financés. Ainsi, elle doit exercer un plus grand contrôle sur le degré de réussite des investissements au niveau des infrastructures de transport phares. La précédente mandature a montré que plusieurs projets ont atteint un niveau d'investissement largement supérieur à ce qui avait été prévu pour une efficacité toute relative.

b. Pour atteindre l'objectif d'une baisse significative des émissions de GES des transports, la Commission européenne a dressé la liste des leviers et des actions susceptibles d'avoir un effet sur les émissions de GES des transports. Certaines actions vous paraissent-elles prioritaires, plus ou moins efficaces ou nécessaires que d'autres ? Lesquelles ?

Parmi l'ensemble des leviers et des actions susceptibles d'avoir un effet sur les émissions de GES des transports, nous considérons que l'action prioritaire de l'UE doit s'inscrire dans le développement du transport ferroviaire. En effet, le transport ferroviaire constitue un atout majeur pour la transition écologique puisqu'il ne représente qu'une part minimale des émissions de CO₂. Le transport ferroviaire ne rejette que 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre générées par les transports dans l'UE, ce qui en fait un des moyens de transports le plus respectueux de l'environnement. Un train peut ainsi transporter le même volume de marchandises que quarante poids lourds tout en émettant neuf fois moins de CO₂. De plus, le transport ferroviaire ne représente que 1,9 % de la consommation d'énergie des transports dans l'UE. Pourtant, le ferroviaire est aujourd'hui sous-exploité, seuls 6% des déplacements se font en train et un peu plus de 5% du transport de marchandises passent aujourd'hui par les rails. Ainsi, l'UE doit financer un grand programme de développement du transport ferroviaire sur tout le continent (passagers et fret, urbain et interurbain) et faire progresser le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le ferroviaire constitue donc le moyen de transport le plus avantageux dans lequel l'Union européenne doit investir en priorité.

c. La Commission devrait-elle intégrer d'autres actions ou orientations aux leviers de décarbonation du secteur des transports qu'elle a identifiés à ce jour ? Lesquelles ?

La Commission européenne doit favoriser les interconnexions en Europe.

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 communication 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 émissions 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 réglementation 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 SEQUE-UE au transport maritime, à la suppression progressive des quotas gratuits dans l'aviation, et aux objectifs fixés dans les règlements *FuelEU Maritime* et *RefuelEU Aviation* adoptés en 2023. En 2026, la Commission 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 substitution 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 quantité 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 capacités de l'infrastructure, peut également contribuer à la décarbonation du secteur des transports, de même que le développement des solutions numériques, l'écologisation du fret³ et la promotion d'une mobilité urbaine durable et abordable (renforcement de l'offre des transports publics et développement 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.

3. - Projet de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen (encore en cours de négociation).

4. - 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.

- 4. La filière économique et industrielle des transports est un des points forts du savoir-faire et de la compétitivité européens – ingénierie et travaux publics pour les infrastructures tous modes confondus, systèmes 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).**
- a. 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 ?**

L'objectif de décarbonation des transports constitue davantage un facteur d'innovation et de compétitivité pour l'industrie de l'UE. En effet, cet objectif encourage le développement de nouvelles technologies vertes, ouvrant de nouveaux marchés, et réduisant les coûts opérationnels. A ce titre, les entreprises européennes doivent bénéficier d'un soutien des fonds européens dans leur recherche & développement. Cette transition vers des transports plus propres contribue à la croissance économique tout en répondant aux exigences environnementales.

Néanmoins, la politique actuelle de l'UE présente un risque pour notre souveraineté industrielle. Nous croyons en l'innovation plutôt qu'en l'écologie punitive. Cette écologie politique qui cherche à tout interdire met en péril notre industrie en laissant la Chine inonder notre marché de ses produits. Ainsi, l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035 contribue à profondément déstabiliser l'industrie française, soit près de 200 000 emplois directs en France et cela, au profit des constructeurs chinois, la Chine étant le grand leader du marché. Nous nous battons au Parlement européen pour revenir sur cette interdiction. L'électrification des véhicules implique la nécessaire dépendance aux technologies de batterie pour laquelle la Chine a 10 ans d'avance. Mettre les véhicules thermiques en extinction, c'est aussi condamner une grande partie de la population et des territoires à une mobilité très réduite, et à un étouffement économique certain. L'objectif de décarbonation de notre économie doit s'accompagner d'une politique de protection de notre marché intérieur et d'une sortie de notre naïveté au niveau de notre politique commerciale.

- b. 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 ?**

L'Union européenne s'est aujourd'hui engagée dans une écologie idéologique désastreuse et décroissante. Ainsi, l'UE s'inscrit dans l'idéologie allemande de l'Energiewende et son utopique 100% d'énergies renouvelables qui a entraîné la réouverture des centrales à charbon. Pourtant, nous disposons de l'énergie nucléaire, une énergie décarbonée qui ne peut qu'aider à atteindre les objectifs en matière climatique. Malheureusement, l'Europe a, de manière absurde, décidé de contraindre les Etats membres de porter à 42,5% la part de renouvelables dans leur consommation d'énergie finale. La France se retrouve dans une situation kafkaïenne : elle est sommée de remplacer du décarboné nucléaire pilotable par du décarboné renouvelable non pilotable. Nous souhaitons donc que l'UE évolue significativement dans sa stratégie et ses objectifs en matière énergétique. **Chaque État membre doit être libre de déterminer son mix énergétique et la part d'énergies renouvelables qu'il souhaite tant que sa production énergétique est décarbonée, comme c'est le cas de la France avec le nucléaire.** Toutes les études scientifiques sérieuses montrent toutefois que nous ne pourrions pas nous passer de l'énergie nucléaire pour atteindre la neutralité carbone en 2050. La France doit donc obtenir que l'effort européen d'investissement pour la décarbonation (notamment à travers le plan de relance européen) soutienne prioritairement le développement de la filière nucléaire dans toute l'Europe. Cette politique constitue le moyen le plus efficace pour apporter aux Européens une énergie autonome, bon marché pour les ménages et nos entreprises, et qui réduira encore les émissions de gaz à effet de serre du continent. C'est également cette politique énergétique qui défend mieux la souveraineté industrielle.

En matière industrielle, l'Union européenne doit réagir beaucoup plus vigoureusement face au dumping et à la concurrence de la Chine, comme le font les Etats-Unis. La crise sanitaire a montré qu'il était nécessaire de réindustrialiser l'Europe si l'on souhaitait s'émanciper de la mainmise de la Chine et de faire de l'Union européenne, en plus d'une puissance commerciale, une puissance industrielle. La réindustrialisation de l'Europe est donc essentielle pour renforcer sa souveraineté économique, mais aussi répondre aux défis environnementaux, et rééquilibrer les relations géopolitiques avec nos partenaires mondiaux. Pour réindustrialiser notre continent, nous devons favoriser les relocalisations des entreprises dans l'Union européenne sur le modèle des agences de relocalisation américaines ou britanniques. Nous proposons de mettre en place un Fonds européen d'aide à la reconversion des friches industrielles et de lever l'interdiction des aides d'Etat pour les secteurs stratégiques de notre économie. Nous voulons protéger les entreprises européennes des lois extraterritoriales américaines en mettant en place des mesures de rétorsion au niveau européen. La « préférence européenne » dans nos marchés publics doit devenir une réalité. Nous devons mieux contrôler et filtrer les investissements étrangers pour protéger nos intérêts stratégiques, nos infrastructures, nos technologies et notre souveraineté. Dans le cadre de ce plan, l'Union européenne doit aussi contribuer à sécuriser nos approvisionnements stratégiques en matières premières.

Nous proposons également de mettre en place au niveau européen une offre significative de « crédit/assurance export », via la Banque européenne d'investissement (BEI) ou les établissements financiers nationaux, pour les contrats obtenus dans des pays tiers par les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) européennes des secteurs stratégiques.

En investissant de nouveau dans l'industrie, en redonnant aux entreprises les moyens de pouvoir être compétitifs, de pouvoir investir et se développer, nous nous donnons toutes les cartes pour pouvoir peser davantage dans le monde de demain.

- 5. 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 réalisation de cet objectif, en matière d'infrastructure, d'industrie des transports, de sécurité dans les transports, de gestion de données, de recherche ?**

Les transports doivent jouer un rôle crucial dans la défense et la sécurité du continent européen. Ainsi, l'interopérabilité, la fiabilité et la résilience des infrastructures de transport constituent des éléments essentiels pour assurer l'efficacité des mouvements logistiques militaires, notamment dans la mobilité des forces armées et le déploiement d'équipements militaires. Le développement de l'industrie des transports soutenu par l'UE dans le domaine militaire doit également permettre d'encourager la recherche et de faire émerger de nouvelles technologies, tout particulièrement dans l'amélioration des capacités de défense ou encore dans le développement de drones et de véhicules autonomes. Dans un contexte de dégradation sécuritaire, les transports sont soumis à une intense menace terroriste et cybernétique. De fait, les mesures de sécurité et de surveillance ainsi que de cybersécurité sont essentiels à la protection des systèmes de transport. Les systèmes de transport

sont également déterminants dans la gestion des situations d'urgence, permettant l'évacuation rapide des populations et l'acheminement des secours. En investissant dans le développement et le renforcement des infrastructures, en innovant dans l'industrie des transports, en sécurisant les systèmes de transport, en optimisant la gestion des données, l'UE peut assurer une meilleure préparation et réponse aux menaces de sécurité et de défense.

2

FINANCEMENTS EUROPÉENS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

6. 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 :

a. 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 ?

Nous ne soutiendrons pas la mise en place d'un nouvel emprunt européen. Nous nous opposons à une dérive de la dette et des déficits au niveau européen, dérive qui restera le plus lourd bilan d'Emmanuel Macron au niveau français. Nous ne voulons pas de « quoi qu'il en coûte » et de gestion financière calamiteuse au niveau européen comme c'est le cas au niveau national. Le président français veut créer de nouveaux emprunts européens, alors que le précédent n'est toujours pas financé (vous le dites d'ailleurs dans votre question, à partir de 2028, il va falloir rembourser !) : le remboursement du plan NextGenerationEU de 750 milliards d'euros n'est pas financé (les ressources propres promises n'existent tout simplement pas !) et pèsera lourd sur le budget de l'Union européenne et des États membres au cours des années à venir. Nous défendons l'idée d'une sobriété budgétaire au niveau européen : refus de toute nouvelle dette commune et limitation des dépenses. Nous sommes également opposés à la création d'impôts européens qui viendraient encore diminuer le pouvoir d'achat des Français ou réduire la compétitivité de nos entreprises. Nous ne réglerons pas tous les problèmes avec des chèques en blanc et de nouvelles dépenses publiques. Pour financer la transition écologique, nous avons également besoin de mobiliser l'épargne et les investissements privés, c'est le sens de notre programme en proposant la création d'un livret d'épargne européen (LEE) qui permettra de mobiliser l'épargne des Européens dans toute l'Union européenne au service de la transition énergétique.

b. 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 gestion 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) ?

Contrairement à l'illusion macroniste d'une Europe qui doit s'occuper de tout, nous proposons une Europe qui se concentre sur les grands projets d'intérêt européen. L'Europe que nous voulons est aussi une Europe efficace qui ne se mêle pas de tous les sujets, qui respecte les prérogatives de ses États membres et dans laquelle les intérêts de la France sont défendus avec efficacité. Ainsi, nous sommes favorables à un modèle qui laisserait plus de latitude aux États membres pour l'affectation des crédits européens.

c. Pensez-vous que le futur MIE 3 devrait financer prioritairement les infrastructures de transport 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 Bordeaux-Toulouse) ?

Nous estimons que le transport ferroviaire est aujourd'hui le moyen de transport le plus avantageux en Europe. L'UE possède par ailleurs l'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde, doté de 210 000 kilomètres de voies ferrées et plutôt moderne grâce à 7 000 kilomètres de lignes à grande vitesse. Pourtant, le ferroviaire est aujourd'hui sous-exploité, seuls 6% des déplacements se font en train et un peu plus de 5% du transport de marchandises passent aujourd'hui par les rails. Nous souhaitons donc faire du transport ferroviaire une grande priorité du transport européen en finançant davantage ce mode de transport. Ainsi, l'UE doit financer un grand programme de développement du transport ferroviaire sur tout le continent (passagers et fret, urbain et interurbain) et faire progresser le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Elle doit d'urgence investir dans le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires pour améliorer les connexions à travers l'Europe, en particulier les interconnexions à grande vitesse comme le projet Lyon-Turin. L'Europe doit aussi participer au financement d'autres infrastructures nationales stratégiques intégrées aux corridors européens tels que la ligne nouvelle Paca ou de la LGV Bordeaux-Toulouse. L'Europe doit financer à la fois les infrastructures transfrontalières et les infrastructures au sein des États membres.

7. 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 dispositions faisaient partie des priorités du Parlement européen.

a. Selon vous, l'UE doit-elle intervenir, réglementairement et financièrement au niveau infranational, 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 européens ?

Nous considérons que le principe de subsidiarité doit prévaloir. Ainsi, l'UE n'a pas à intervenir réglementairement au niveau infranational.

Néanmoins, les financements européens doivent permettre de financer la mobilité urbaine, y compris au niveau infranational. Les Serm en gestation doivent être éligibles aux financements européens.

- b. 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.**

L'inflation normative est une calamité européenne à laquelle notre programme propose de mettre fin. La Commission européenne, qui a le monopole de l'initiative législative, doit cesser d'être une machine à produire des normes. Quand les États-Unis innovent, quand la Chine produit, l'Europe se noie dans un océan de réglementations. Un problème ? Une norme. Une difficulté ? Un règlement, une directive, un acte délégué. Il faut dire stop ! Tout ne se règle pas par l'inflation normative. Nous défendons une Europe des grands projets et pas une Europe des normes. En 2023, l'Union européenne a publié 570 actes juridiques de nature législative, plus de dix par semaine, dont certains de plusieurs centaines de pages et totalement incompréhensibles. Aussi, l'UE peut se fixer des objectifs généraux ou des déclarations d'intention en matière de mobilité active mais doit laisser de la liberté aux États dans la mise en œuvre de leurs politiques en ce sens. Aussi, nous considérons que l'UE doit avant tout se concentrer sur le développement du ferroviaire et sur son financement. Elle ne doit pas légiférer sur les mobilités actives, cela relève des États membres et des collectivités territoriales. Nous défendons l'application du principe de subsidiarité.

3

SUITES DE L'AGENDA LÉGISLATIF EUROPÉEN ET APPROCHES MODALES

8. Le quatrième paquet ferroviaire européen adopté en 2016 appelle le développement de l'interopérabilité 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'accroître les efforts sur le ferroviaire en augmentant les financements qui y sont consacrés, en développant le réseau de la grande vitesse ferroviaire et en poussant 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 ?

Nous souhaitons que l'Union européenne fasse du transport ferroviaire une grande priorité du transport européen en préparant un *new deal* ferroviaire européen à l'aide d'un nouveau paquet de mesures qui favoriserait le développement de l'offre et du trafic ferroviaire. Malheureusement sous-exploité aujourd'hui, le ferroviaire représente pourtant un atout majeur pour le transport. L'UE possède l'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde, doté de 210 000 kilomètres de voies ferrées et plutôt moderne grâce à 7 000 kilomètres de lignes à grande vitesse. Pourtant, seuls 6% des déplacements se font en train et un peu plus de 5% du transport de marchandises passent aujourd'hui par les rails. L'UE s'est engagé pour le développement d'un réseau ferroviaire européen efficace et compétitif. Toutefois, les Etats membres n'ont pas engagé les moyens de leurs ambitions. En effet, 15 000 kilomètres de rails ont été supprimés et 2 500 gares ont été fermées entre 1995 et 2018 en Europe. De plus, les progrès réalisés à ce jour sont très limités. A titre d'exemple, le report modal sur le transport ferroviaire des marchandises n'a pas encore donné de résultats satisfaisants puisque la part modale du rail dans le fret inférieur a diminué de 18,3% en 2011 à 17,9% en 2018. Par conséquent, c'est à l'Union européenne de montrer la marche à suivre en faisant du ferroviaire une grande priorité du transport européen.

Le réseau ferroviaire européen pâtit néanmoins d'un défaut majeur qui est sa grande complexité, puisqu'il résulte d'un *patchwork* de réseaux nationaux qui varient selon les Etats membres. A titre d'exemple, le réseau français se caractérise par des lignes à grande vitesse reliant les grandes métropoles quand les Pays-Bas et la Belgique ont misé sur une fréquence accrue des trains par rapport à leur vitesse. Cette agrégation de différents systèmes, répondant à des logiques et impératifs nationaux, rend particulièrement difficile la circulation dans les zones transfrontalières. Par conséquent, il est nécessaire que l'UE investisse massivement dans l'interopérabilité des systèmes nationaux et dans une meilleure connectivité. En parallèle, l'UE doit accorder une vigilance particulière sur le déploiement des projets financés. Ainsi, elle doit exercer un plus grand contrôle sur le degré de réussite des investissements au niveau des infrastructures de transport phares. Cette double politique permettra d'accélérer la concrétisation de l'harmonisation du réseau ferroviaire européen et son interopérabilité.

Nous voulons une Europe qui finance le ferroviaire, pas une Europe qui légifère tous azimuts en créant de la complexité pour le développement du secteur ferroviaire, un Europe des projets et pas une Europe des normes.

9. 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 1^{er} janvier 2040, et une réduction de 100 % des émissions des bus urbains neufs d'ici 2035 d'autre part) : comment vous positionnez-vous en tant que colégislateurs sur ces révisions ?

Nous nous opposons à l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035. Nous nous battons pour revenir sur cette interdiction. L'interdiction des véhicules thermiques est une mesure dogmatique, en totale déconnexion avec les réalités du quotidien. Cette décision, en plus de complètement déstabiliser l'industrie française, laissant libre voie aux constructeurs chinois, condamne une grande partie de la population et des territoires à une mobilité très réduite, et à un étouffement économique certain. Aujourd'hui, acheter une voiture électrique représente un effort financier considérable. Un véhicule électrique coûte environ 8.000 euros de plus à produire qu'un véhicule thermique, et cet écart s'est accru ces dernières années avec l'augmentation du prix des matières premières.

Sur la réduction de 90% des émissions de CO₂ des poids lourds neufs dans l'UE, les camions et les bus sont responsables de plus de 6 % des émissions de gaz à effet de serre et de 25 % de celles du transport routier au sein de l'Union européenne. Les poids lourds se verront imposer progressivement des normes visant à limiter leurs émissions. Ainsi, les camions et autocars neufs devraient voir leurs émissions réduites de 45 % à partir de 2030, de 65 % en 2035 et de 90 % en 2040, et fonctionner grâce aux batteries et à l'hydrogène. Nous avons introduit un système de facteur de correction carbone permettant de qualifier les véhicules de neutres en carbone s'ils fonctionnent avec des biocarburants et e-fuels répondant aux critères fixés dans la directive sur les énergies renouvelables. Si nous avons obtenu l'adoption de certains amendements sur les carburants neutres, nous devons élargir ce système de facteur de correction carbone.

Nous nous opposons également à la réduction de 100 % des émissions des bus urbains neufs d'ici 2030. Nous considérons qu'il est d'une importance vitale que nous laissions la place à la recherche et au développement scientifique et industrielle pendant cette période de transition écologique. Alors que nos collectivités territoriales investissent depuis des années dans des bus fonctionnant au biométhane, un délai aussi court risquerait de rendre leurs investissements caducs si le biométhane n'était pas reconnu comme neutre en carbone. La charge financière qu'une telle réforme représenterait pour les collectivités aboutirait certainement à un rétrécissement des réseaux de transport en commun, ce qui est à l'opposé de ce qu'il nous faut réaliser collectivement.

En somme, nous sommes attachés au principe de liberté technologique. Il est nécessaire que des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de protection de la biodiversité soient fixés au niveau européen pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Néanmoins, ce sont les ingénieurs, les chercheurs et les entreprises, pas les fonctionnaires, qui nous permettront d'atteindre ces objectifs.

10. 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 »).

- a. 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 transports ?**

Ces mesures que nous avons soutenues s'inscrivent dans la volonté de réduire avec ambition les émissions de gaz à effets de serre en Europe. Ce texte permet d'inciter les industries que nous devons accompagner à investir dans l'innovation tout en créant un investissement régulier dans les objectifs liés au climat. Un régime est également mis en place pour aider les industries en retard sur leurs objectifs à prendre des mesures en faveur de la décarbonisation. Toutefois, la mise en place de ces marchés de quotas carbone ne doit pas désavantager nos compagnies aériennes et faire disparaître une part importante de l'industrie européenne. Le secteur aérien, qui nécessite d'être soutenu dans sa transition écologique, doit être accompagné en garantissant dans un premier temps des quotas gratuits. La transition doit être progressive et accompagnée. Et oui, ces mesures sont suffisantes. Cette introduction dans le marché du carbone doit s'accompagner de taxations sur les transporteurs des pays tiers à l'Union européenne de façon à assurer une concurrence loyale pour les opérateurs européens.

- b. La mise en place de l'ETS 2 s'accompagne de la mise en place du fonds social pour le climat, destiné notamment à atténuer les impacts de la transition écologique des transports pour les ménages et les entreprises les plus vulnérables. Ce fonds géré via la mise en place d'un plan national 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'équité sociale dans la décarbonation des transports en regard de l'ambition portée par l'UE ?**

Le fonds social pour le climat constitue un outil indispensable pour répondre au défi de l'impact de la transition écologique pour les ménages et les entreprises les plus vulnérables, nous y sommes favorables. Nous ne souhaitons pas que la décarbonation des transports au regard de l'ambition portée par l'UE ne se fasse en sacrifiant le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité de nos entreprises. Nous ne devons pas être naïfs. C'est pourquoi nous souhaitons que chaque Etat dispose de la liberté technologique pour mettre en œuvre, en fonction du contexte de chaque pays, ses propres actions pour atteindre les objectifs environnementaux. A titre d'exemple, nous considérons que l'interdiction des véhicules thermiques constitue une mesure dogmatique, en totale déconnexion avec les réalités du quotidien, qui pénalisera durement les Français les plus modestes. Alors que l'automobile est le premier mode de déplacement des Européens, qu'il représente un peu moins de 15% des émissions de CO2, les Français, notamment ruraux devront en payer le prix chère. Sur le plan industriel, cette décision va complètement déstabiliser l'industrie française, soit près de 200 000 emplois directs en France, et cela, au profit des constructeurs chinois, la Chine étant le grand leader du marché. L'électrification des véhicules implique la nécessaire dépendance aux technologies de batterie pour laquelle la Chine possède 10 ans d'avance. Mettre les véhicules thermiques en extinction, c'est en outre condamner une grande partie de la population et des territoires à une mobilité très réduite, et à un étouffement économique certain. Aujourd'hui, acheter une voiture électrique représente un effort financier considérable. La production d'une voiture électrique coûte environ 8.000 euros de plus à produire qu'un véhicule thermique, et cet écart s'est accru ces dernières années avec l'augmentation des matières premières.

11. 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 accentuer ? L'Europe doit-elle se doter d'une filière de e-carburant/e-kérosène ?

Nous ne devons pas sacrifier la compétitivité de notre industrie, y compris aérienne. L'Europe mène aujourd'hui une écologie bureaucratique et punitive sur l'autel de la vertu quand les États-Unis innovent et la Chine produisent et innovent. Le rôle de l'Europe est de soutenir l'innovation et la science et d'accompagner la transition écologique. Ainsi, l'Union européenne doit poursuivre et accentuer ses efforts d'incitation à la décarbonation des carburants aériens, notamment en soutenant la recherche et le développement de ces derniers. L'Europe doit aussi se doter d'une filière e-carburant/e-kérosène.

12. L'UE a pris conscience de sa vulnérabilité dans les chaînes 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.

- a.** D'après-vous, est-ce une bonne chose ? faudrait-il aller plus loin ? Endossez-vous le concept politique européen « d'autonomie stratégique ouverte »¹ défini sous la présidence espagnole du Conseil de l'Union européenne au second semestre 2023 ?

C'est une bonne chose et il faut encore aller plus loin. L'Union européenne a pendant trop longtemps fait preuve d'une naïveté dangereuse. La Commission européenne doit être beaucoup moins naïve et beaucoup plus offensive face aux puissances économiques rivales. Face à la stratégie agressive de surproduction chinoise, l'Europe ne doit pas se condamner à devenir l'unique marché de débouché pour le projet de Pékin. L'urgence est de compléter le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) pour y inclure les produits manufacturés, en rétablissant les quotas gratuits pour nos industriels jusqu'à sa pleine effectivité. L'Union doit également apprendre à appliquer des quotas, et mener plus rapidement ses enquêtes anti-dumping, en mobilisant tous les outils juridiques existants et en mettant en place les mesures et les sanctions nécessaires dans des délais courts. Mais si nous voulons retrouver notre prospérité, la pire erreur serait de tenter de s'enfermer dans quatre murs pour se protéger de la compétition mondiale ; ce serait le plus sûr moyen de mourir à petit feu. Il n'y a pas d'autre option que la liberté : libérer nos entrepreneurs, nos industriels, nos agriculteurs, des sables mouvants administratifs, sociaux et fiscaux. Par ailleurs, nous sommes favorables au commerce et au libre-échange car la France compte de nombreux exportateurs, mais pas à n'importe quelles conditions ni à n'importe quel prix. Les accords de libre-échange signés par l'Union européenne avec des pays tiers doivent systématiquement contenir des clauses miroirs et celles-ci doivent être appliquées. Si ce n'est pas le cas, des clauses de sauvegarde doivent permettre de suspendre l'application des accords de libre-échange en vigueur. Il est hors de question que nos producteurs français doivent faire face à des situations de concurrence déloyale comme c'est le cas aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle nous nous opposons à l'accord de libre-échange, dans son format actuel, entre l'Union européenne et le Canada, dont les « clauses miroirs » imposant aux exportateurs canadiens de s'aligner sur nos standards européens sont soit insuffisantes, soit non contrôlées, et à la signature d'un accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Mercosur (Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay). La Commission européenne doit aussi éviter d'élaborer des normes qui favorisent le déversement de produits étrangers sur nos territoires.

- b.** 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'émergence de « champions européens » par exemple, notamment dans l'industrie ferroviaire, à l'image de l'industrie aéronautique) ?

Nous souhaitons lever l'interdiction des aides d'Etat pour les secteurs stratégiques. Nous croyons dans les principes d'une concurrence saine et loyale, qui sont favorables à l'innovation et aux consommateurs. Mais, dans certains secteurs stratégiques, il est nécessaire d'aider nos entreprises pour faire émerger des champions européens. Nous avons perdu trop de temps et trop de batailles technologiques alors que tant d'autres Etats ne se privent pas d'aider massivement leurs entreprises et que les tensions internationales justifient plus que jamais de veiller à notre indépendance industrielle. L'Union européenne doit donc explicitement autoriser les aides d'Etat dans ces secteurs stratégiques par des textes clairs permettant de lever tout risque de récupération des aides par la Commission européenne ou les États membres en cas de non-conformité avec le droit de l'Union européenne. Cela concerne en particulier la production d'énergie nucléaire, qui nécessitera un soutien massif de la puissance publique dans les décennies à venir. Il faut également supprimer toutes les contraintes bureaucratiques qui pèsent sur les projets éligibles aux aides d'Etat, qui les rendent lents et complexes et favorisent la dispersion des fonds publics plutôt que leur efficacité. Nous proposons également de mettre en place un Fonds européen d'aide à la reconversion des friches industrielles et de protéger les entreprises européennes des lois extraterritoriales américaines en mettant en place des mesures de rétorsion au niveau européen.

En outre, nous souhaitons créer un livret d'épargne européen (LEE) pour orienter l'épargne privée des ménages vers les secteurs stratégiques de notre économie. Les ressources levées par ce livret d'épargne européen pourraient être utilisées aussi bien sous forme de prêts que d'investissements pour financer les projets des entreprises françaises et européennes, permettant rendre concret le marché européen de capitaux et rattraper le retard en matière d'investissements privés par rapport aux Etats-Unis. De plus, nous souhaitons inciter les banques européennes à financer les secteurs stratégiques en assouplissant les règles actuelles relatives aux fonds propres.

- c.** 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* ?

La « préférence européenne » dans nos marchés publics doit devenir une réalité. Nous devons mieux contrôler et filtrer les investissements étrangers pour protéger nos intérêts stratégiques, nos infrastructures, nos technologies et notre souveraineté. Dans le cadre de ce plan, l'Union européenne doit aussi contribuer à sécuriser nos approvisionnements stratégiques en matières premières. Nous proposons également de mettre en place au niveau européen une offre significative de « crédit/assurance export », via la Banque européenne d'investissement (BEI) ou les établissements financiers nationaux, pour les contrats obtenus dans des pays tiers par les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) européennes des secteurs stratégiques.

13. 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 définition 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 ?

La législation européenne sur le transport combiné doit redonner de la liberté aux Etats membres pour soutenir ce type de transport.

14. Les politiques de l'UE destinées à soutenir la multimodalité et les solutions intermodales pour les marchandises (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 infrastructures 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 ?

Tout comme le développement des infrastructures ferroviaires, nous soutenons également le développement des infrastructures fluviales qui inciteront à utiliser davantage ce mode de transport. L'Union européenne doit investir dans la modernisation et l'extension des infrastructures portuaires, ferroviaires et fluviales existantes pour améliorer leur capacité et leur efficacité afin de développer le transfert des marchandises vers le rail et le fluvial.

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/>

4

QUELLE POLITIQUE SOCIALE, QUELLE AMBITION EN MATIÈRE DE FORMATION, QUELS DÉFIS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS ?

15. 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.

- a. Pensez-vous opportun que l'Union européenne s'engage dans une réflexion sur les transformations des emplois et des compétences nécessaires face à l'évolution des pratiques logistiques 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 ?

Afin de lutter contre le dumping social, il semble opportun que l'Union européenne s'engage dans une réflexion sur les transformations des emplois et des compétences nécessaires face à l'évolution des pratiques logistiques et de mobilité, aux exigences de mobilité durable et aux transitions numériques et énergétique. L'UE doit contribuer à accélérer et faire converger les démarches nationales en mettant en œuvre par exemple une démarche de validation des formations professionnelles initiales et permanentes et de leur reconnaissance mutuelle à l'échelle communautaire. **Néanmoins, l'Union européenne doit le faire sans légiférer, la question de l'emploi et des compétences relève d'abord et avant tout des États membres et nous souhaitons respecter le principe de subsidiarité.**

- b. 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 ?

Tout d'abord, nous nous opposons fermement à tout nouvel élargissement de l'UE. L'Union européenne ne peut pas assumer de nouveaux élargissements qui affaibliraient le projet européen et déstabiliserait directement toutes les politiques de l'Union européenne. On ne transforme pas une Union qui ne marche déjà pas à 27 en Union à 35 qui deviendra complètement ingérable. Il faut avant tout consolider l'Europe et approfondir nos coopérations, pas l'élargir. Nous souhaitons également que l'Europe se concentre sur le rattrapage économique entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est. Si élargissement il devait y avoir, il serait nécessaire de muscler la législation pour contrer les pratiques de dumping social dans le secteur des transports, et que les États membres renforcent leurs contrôles.

16. 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'expérimentation d'innovations, sciences sociales) ?

Le soutien apporté par l'UE à la recherche et développement sur la mobilité doit être renforcé. Les dynamiques soutenues par le programme Horizon Europe doivent être poursuivies et précisées pour le prochain PCRD. Ainsi, nous estimons que la priorité de l'Union européenne en matière de recherche et développement dans les transports doit être l'innovation technologique, notamment dans l'accélération de la décarbonation des transports, qui permettra d'intensifier la transition vers des transports durables, plus fiables et résilients.

Nous voulons donc doubler, par redéploiement de dépenses actuellement inutiles, le budget de l'Union européenne consacré à la recherche et à l'innovation pour la période 2024-2027 tout en fixant l'objectif de 4% du PIB européen consacré à la recherche et à l'innovation (publiques et privées) d'ici à 2030.



QUEL PORTAGE POLITIQUE DES TRANSPORTS À LA COMMISSION ET AU PARLEMENT EUROPÉENS ?

17. 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.

- a.** 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 commissaires européens ?

Par ses enjeux transversaux et en tant que compétence partagée, le transport constitue l'une des préoccupations majeures de la prochaine mandature. Les transports constituent une formidable opportunité pour répondre aux problématiques majeures de l'Union européenne : cohésion des territoires, défense et sécurité, lutte contre le réchauffement climatique, ... qui font des transports une priorité centrale de la politique de l'Union. Pour s'assurer que les transports soient au cœur des préoccupations du nouveau collège des commissaires européens, il faut définir des objectifs clairs et ambitieux en s'assurant que la recherche et l'innovation bénéficient d'une promotion importante, tout en mettant en place un mécanisme de suivi et d'évaluation rigoureux pour mesurer les progrès réalisés.

- b.** 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 ?

Nous attendons du prochain commissaire européen aux transports qu'il s'engage dans le développement des grandes infrastructures européennes, en particulier les infrastructures ferroviaires. Sous-exploité aujourd'hui, ce formidable moyen de transport constitue un atout majeur pour la transition écologique puisqu'il ne représente qu'une part minimale des émissions de CO₂. Le prochain commissaire européen aux transports doit d'urgence investir dans le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires pour améliorer les connexions à travers l'Europe, en particulier les interconnexions à grande vitesse. L'Europe doit financer un grand programme de développement du transport ferroviaire sur tout le continent (passagers et fret, urbain et interurbain) et faire progresser le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Nous attendons aussi du prochain commissaire, comme de l'ensemble de la Commission européenne, qu'il agisse avec fermeté pour lutter contre l'inflation normative dans son domaine de compétences, moins de normes européennes et plus de projets, voilà notre point principal d'attention. Il devra également s'engager à respecter le principe de subsidiarité et la liberté des Etats membres dans sa sphère de compétences.

18. 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) ?

L'ensemble de nos colistiers sont très impliqués et intéressés par la thématique des transports.