

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'échelon européen est fondamental pour mener une politique des transports qui répond à l'urgence climatique et à l'objectif d'équité sociale.

Dans cet esprit, les transports et les mobilités doivent être repensés comme un bien commun afin de donner la priorité à l'intérêt général sur les intérêts particuliers et mener une stratégie européenne de mobilité durable. La libéralisation des transports mérite dans ce cadre d'être réinterrogée quant à son efficacité économique globale et surtout quant à ses impacts sur la cohésion sociale et territoriale.

Les défis des prochaines années sont de trois ordres : assurer une décarbonation du secteur, garantir l'équité sociale des mobilités et combattre le dumping social dans le secteur, investir en particulier dans les infrastructures et enfin assurer la transition numérique du secteur.

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 ?

Le Parti Socialiste et Place Publique considèrent que ces orientations sont pertinentes et adaptées aux défis de la décarbonation des transports d'un point de vue européen.

Nous considérons qu'il faut même les amplifier et viser une réduction de 90% d'ici 2040 dans la continuité du vote du Parlement européen de novembre 2023. La délégation des sociaux-démocrates au Parlement européen et sa négociatrice Christel Schaldemose se sont battus

pour faire adopter cet objectif de 90% et faire échec aux tentatives du PPE qui souhaitait des objectifs à la baisse.

Nous irons plus loin en fixant l'objectif de la neutralité carbone en 2050. Pour cela nous mettrons en place une Agence de planification écologique européenne, chargée de piloter la mise en œuvre des objectifs du Pacte Vert.

Nous avons fait la première étape du Pacte Vert, celle de la réglementation. Il faudra désormais aller plus loin, dans le cadre d'une seconde étape, celle de la planification écologique et de l'investissement massif.

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 ?

Attendue de longue date, la stratégie pour une mobilité durable et intelligente de décembre 2020 met en place un cadre de coordination pour plus de 80 initiatives dans le champ des mobilités afin d'assurer que le secteur du transport atteigne l'objectif de neutralité carbone à l'échelle européenne d'ici 2050.

Cette stratégie a des points forts en incluant en particulier tous les modes de transport durables, en faisant des propositions sur les carburants alternatifs pour l'aviation et le secteur maritime et en renforçant les droits des voyageurs.

Pour autant, elle pourrait être actualisée en incluant des propositions liées aux droits des travailleurs et à leurs conditions de travail alors que 10 millions d'européens travaillent dans ce secteur. La dimension sociale est au final absente de cette stratégie.

De même, la question des véhicules zéro-émission et du fret ferroviaire apparaissent comme des angles morts dès lors que le transport de marchandises doit être un objectif prioritaire de la décarbonation ; d'où la nécessité d'une part de réviser les règles de concurrence et d'interventions publiques (nationales comme européennes) dans certains secteurs stratégiques.

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 ?

La question des émissions de gaz à effet de serre liées aux camions et aux bus (28% des émissions de gaz à effet du transport routier) doit constituer une priorité. C'est dans cet esprit que le groupe social-démocrate a pesé de tout son poids pour que le Parlement européen approuve en mars 2024 des coupes ambitieuses dans les émissions liées aux camions pour faire du Pacte vert une réalité.

Les règles concernant le poids et la dimension maximum des camions ont été révisées afin d'inciter à un transport routier moins polluant et inciter les entreprises à se saisir davantage des possibilités offertes par le fret ferroviaire. La question des méga-camions était également au cœur du texte adopté afin de pousser pour des règles plus robustes et la prise en compte de leur impact sur la sécurité routière, sur les infrastructures, la coopération modale et l'environnement. D'ici 2035, tous les camions de 44 tonnes impliqués dans des opérations transfrontalières devront être zéro-émission.

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 ?

Nous comptons faire de la fiscalité un instrument de financement du report modal en faveur du ferroviaire, notamment via une écotaxe européenne sur les poids lourds et une taxe sur le kérosène dans le secteur de l'aviation.

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 est un facteur d'innovation et de compétitivité pour l'industrie en particulier dans le secteur des véhicules électriques mais aussi dans le secteur routier avec l'utilisation croissante de l'hydrogène. Un marché européen de la batterie durable et responsable pourrait créer jusqu'à 5 millions d'emplois et valoir 250 milliards d'euros d'ici 2025. Un risque est bien identifié : celui de l'invasion de nos marchés par des produits étrangers, à commencer par les batteries chinoises. Dès lors les différentes stratégies comprises dans le Green Deal vont dans le bon sens mais devront être amplifiées et complétées par un Buy European Act ambitieux, l'élaboration d'une stratégie du "fabriqué en Europe" et

l'instauration de mesures miroirs afin d'éviter justement le dumping social et environnemental et la concurrence déloyale extra-communautaire.

Un risque bien moins connu et qui occupe beaucoup moins le sommet des agendas politiques comme médiatiques est celui de la transformation sociale du monde des transports, à commencer par celui de la production. En cela l'exemple de l'industrie automobile est particulièrement révélateur. La fin de la vente de véhicules thermiques neufs dans quelques années nécessite qu'en parallèle une grande politique de formation soit effectuée pour nombre d'ouvriers dans nos usines européennes. La transition et l'innovation ne peuvent être responsables de la suppression sèche de millions d'emplois, qu'ils soient peu ou très qualifiés.

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 ?

Du fait de sa dépendance à de nombreuses productions étrangères, notamment en matière énergétique, l'Union européenne est limitée dans sa capacité à décarboner son économie. C'est le sens de la Puissance Européenne que nous voulons voir advenir : redonner à l'Union les moyens de produire sur son sol, pour mieux transformer nos modes de production et de consommation afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Nous devons assurer notre souveraineté industrielle, énergétique mais également numérique, sujet aujourd'hui intrinsèquement lié aux deux précédents, pour garantir aux européens une reprise en main des chaînes de valeur. Cela passera notamment par un Buy European Act ambitieux et une extension du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Nous fixons également l'objectif de 75% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique en 2040, en planifiant la sortie des énergies fossiles : tendre vers la sortie du charbon (2030), du gaz fossile (2035) et du pétrole (2045).

Nous adopterons également une véritable politique de sobriété énergétique et d'efficacité énergétique au niveau européen avec un objectif contraignant de diviser par deux la demande énergétique de l'UE d'ici 2040, par rapport au pic de consommation de 2006.

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 ?

Le secteur des transports est stratégique pour la transition écologique mais bien évidemment également pour les sujets liés à la défense et à la sécurité d'un pays. Nous le voyons quotidiennement en Ukraine, nous l'avons expérimenté lors de la crise sanitaire : sans infrastructures de transports de marchandises fiables, pas de ravitaillement.

Dès lors, les investissements gigantesques nécessaires pour la transition et le transport du quotidien, de personnes comme de marchandises, doivent également être appréhendés à l'aune de possibles menaces stratégiques. L'innovation doit servir la modernisation de nos infrastructures, l'industrie des transports (ferroviaires, portuaires, automobiles...) doit être considérée comme stratégique et ainsi nous permettre de répondre à nos objectifs de souveraineté industrielle, sanitaire, numérique, alimentaire... et donc 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 ?

L'Union Européenne ne peut rester un "nain budgétaire" comme cela est le cas aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons augmenter massivement le budget européen pour atteindre 5% du PIB.

L'Europe a été capable de lancer un emprunt commun pour faire face aux conséquences économiques de la pandémie de Covid-19, elle doit pouvoir le réitérer pour répondre à l'urgence climatique et enclencher la révolution écologique que nous entendons bâtir.

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) ?

Une approche mixte apparaît comme l'option la plus optimale en permettant à la Commission de continuer à intervenir sur le mode de la gestion directe tout en permettant aux Etats de disposer de crédits européens.

L'intervention de la Commission concourt à une forme de cohérence dans la construction d'infrastructures de transports connectées et durables et la mise en place d'une stratégie de connectivité de l'UE dont les lignes directrices ont été renforcées en 2023 via la révision du règlement dit RTE-T.

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 infra national, 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 ?

Si le principe de subsidiarité doit pouvoir s'appliquer, nous considérons bienvenue l'intervention européenne dans la mobilité urbaine alors que les défis climatiques, sociaux ou encore climatiques liés au secteur du transport doivent reposer sur une action européenne cohérente.

Nous nous félicitons ainsi de l'accord trouvé en 2023 pour réviser le règlement relatif au RTE-T pour actualiser les lignes directrices pour les réseaux de transports transeuropéens. Cette révision permettra de mettre fin aux goulots d'étranglement et renforcer la fluidité du trafic urbain. Les villes devront ainsi adopter des plans de mobilité urbaine durable avec deux objectifs majeurs : augmenter la vitesse de transport et réduire l'impact environnemental du transport urbain. En parallèle, l'accès de toutes et tous au transport sera une priorité. Une attention particulière sera portée aux plus vulnérables qu'ils soient défavorisés ou en situation de handicap.

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.

Comme pour la voiture avec l'interdiction à terme de vente de véhicules thermiques neufs, l'UE doit définir des grandes orientations stratégiques en matière de report modal et de développement des mobilités douces et actives.

L'usage du vélo dans les mobilités du quotidien doit ainsi être renforcé grâce à l'action de l'UE. Une attention toute particulière doit être accordée aux places de vélo à bord de tous les trains de l'Union européenne et des financements complémentaires aux plans vélo nationaux et locaux doivent être apportés par l'UE afin de permettre leur développement le plus rapide et efficace possible.

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'accentuer 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 voulons faire "l'Europe du train", condition sine qua non de la réussite de la révolution écologique à laquelle nous aspirons. Nous la réussirons en relançant les petites lignes qui désenclavent les territoires ruraux, en investissant dans les RER métropolitains, les Intercités et les trains de nuit qui devront être compétitifs en termes de prix face à l'avion ou en mettant en place un "ticket climat" pour faciliter l'accès aux transports collectifs de proximité. Nous nous battons pour que des investissements massifs soient faits dans le fret ferroviaire ce qui permettra de favoriser la multimodalité et de connecter les lignes de fret ferroviaire aux ports fluviaux et maritimes. Ces investissements devront prioritairement être faits sur les infrastructures ferroviaires au niveau continental pour harmoniser les systèmes et les règlements et ainsi faciliter le transport de passagers comme de marchandises à travers le continent.

Nous financerons pour partie ces investissements en taxant les transports polluants, notamment les liaisons aériennes qui bénéficient d'exemptions fiscales indues sur la TVA, le kérosène et les émissions de gaz à effet de serre. Nous devons également protéger notre industrie ferroviaire contre la concurrence déloyale, notamment chinoise.

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 1er 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 ?

Ces révisions ont été en particulier le fruit de la mobilisation du groupe social-démocrate au Parlement européen.

C'est dans cet esprit que le groupe social-démocrate a pesé de tout son poids pour que le Parlement européen approuve en mars 2024 des coupes ambitieuses dans les émissions liées aux camions pour faire du Pacte vert une réalité.

Les règles concernant le poids et la dimension maximum des camions ont été révisées afin d'inciter à un transport routier moins polluant d'une part et d'autre part les entreprises à se tourner vers le fret ferroviaire. La question des méga-camions était également au cœur du texte adopté afin de pousser pour des règles plus robustes et la prise en compte de leur impact sur la sécurité routière, sur les infrastructures, la coopération modale et l'environnement. Nous nous sommes opposés aux facilitations faites aux méga-camions de traverser le continent sans règle. Nous poursuivrons ce combat tant la priorité doit être celle du report modal vers le ferroviaire et le fluvial.

Par ailleurs, en février 2023, grâce au leadership du groupe social-démocrate, le Parlement européen a adopté l'interdiction des voitures thermiques d'ici 2035. En parallèle, les constructeurs devront réduire de manière graduelle les émissions des voitures et bus jusqu'à atteindre l'objectif de réduction de 100 % d'ici 2035. Ces mesures contraignantes ne doivent pas avoir un coût social et économique : c'est pourquoi des mesures ont été intégrées afin d'assurer une transition juste et assurer le financement de dispositifs de reconversion pour les travailleurs dans l'industrie automobile qui seront impactés. Dès lors nous serons continuellement présents aux côtés de la Confédération européenne des syndicats pour veiller à ce que les plans de reconversion soient effectifs et bien concertés au niveau européen.

10. Le transport aérien intra-européen et, depuis le premier janvier 2024, le transport maritime intraeuropéen 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 ?

La mise en place des marchés de quotas de carbone est une mesure positive. Avec l'inclusion progressive des secteurs des transports maritimes, aériens et routiers dans le système d'échange de quotas de l'UE, l'Europe tourne le dos au laisser-faire. Les prix des différents modes de transports reflèteront davantage à l'avenir leur impact carbone, ce qui favorisera le rail et les énergies renouvelables. Il faudra néanmoins surveiller que le prix du "quota carbone" incite réellement les acteurs privés à changer leurs pratiques et investir dans des moyens de transport décarbonés. Une attention particulière doit également être portée à l'impact social de ces propositions.

D'autres mesures doivent également être envisagées s'agissant du transport aérien dans la continuité des efforts entrepris dans le cadre de l'initiative ReFuelEU qui a bénéficié du travail du groupe social-démocrate et qui prévoit une augmentation graduelle de l'utilisation des carburants durables de 20% en 2035 à 70% d'ici 2050 pour l'ensemble des vols commerciaux en Europe.

Plus globalement, tous les efforts doivent être faits pour permettre de financer la transition écologique du secteur des transports.

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 ?

La transition des ménages vers des modes de transport plus sobres doit être soutenue. Nous ferons en sorte que l'UE investisse dans le développement et l'accessibilité à la fois des transports publics collectifs, des modes de transports actifs (vélo, marche à pied) et dans le passage à l'électrique dans le transport routier. Nous renforcerons les aides à l'acquisition de véhicules électriques.

Nous favoriserons les transports collectifs publics, notamment en reliant les territoires entre eux grâce à l'investissement dans les infrastructures ferroviaires, fluviales, de covoiturage et d'itinéraires cyclables.

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 ?

L'Union Européenne doit poursuivre et amplifier ses efforts d'incitation à la décarbonation du secteur de l'aviation. Nous instaurerons une taxe sur le kérosène dans l'aviation, et nous développerons les alternatives en train pour aller vers la suppression des vols courts dans l'espace de l'Union européenne.

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 anti-subsidies 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 » défini sous la présidence espagnole du Conseil de l'Union européenne au second semestre 2023 ?

Nous considérons que cette stratégie de défense face à la concurrence déloyale de pays tiers est en effet une bonne chose et nous endossons le concept d'autonomie stratégique ouverte. C'est

la raison pour laquelle nous soutenons l'instauration d'un Buy European Act corrélé à une généralisation du mécanisme d'ajustement carbone (taxe carbone) aux frontières de l'Union européenne à tous les produits et services qui causent une concurrence déloyale en raison des fuites de carbone. Nous souhaitons également renforcer nos instruments de défense commerciale (antidumping, anti-subsidiation, sauvegardes) pour les rendre plus dissuasifs et refuserons tout nouvel accord de libre-échange. A la place nous promouvoir la signature de partenariats fondés sur le juste-échange et le développement partagé.

Ceci nécessite de développer, dans chaque secteur stratégique, une planification industrielle qui couvre la recherche, l'innovation, les tests pré-industriels, le développement de nouvelles capacités de production et les mesures de régulation et protection des marchés pour sécuriser les débouchés. Cela implique notamment de renforcer les Projets importants d'intérêt européen commun (PIEEC).

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 - PIEEC) 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) ?

Il nous faut un IRA européen. Nous le mettrons en place via un fonds souverain européen de 200 milliards d'euros pour investir dans les industries de la révolution écologique et ainsi créer des champions européens et protéger l'ensemble des chaînes de valeurs européennes.

Face à la concurrence internationale et à la crise environnementale, il sera nécessaire de revoir les règles concernant les aides d'Etat dans certains secteurs stratégiques. Il en va de même de certaines règles de concurrence qui affaiblissent davantage nos propres entreprises européennes entre elles plutôt que de créer des champions européens capables de rivaliser avec leurs concurrents internationaux.

Dans chaque secteur stratégique nous développerons une planification industrielle qui couvrira la recherche, l'innovation, les tests pré-industriels, le développement de nouvelles capacités de production et les mesures de régulation et protection des marchés pour sécuriser les débouchés. Cela implique notamment de renforcer les PIEEC.

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 ?

Oui cela est opportun ET nécessaire, comme expliqué précédemment.

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 ?

Le transport combiné doit être soutenu. Le travail se poursuit au Parlement Européen. Notre délégation et plus globalement le groupe social-démocrate affineront leurs positions dans les mois à venir sur les détails du projet de la Commission. Notre programme pour les élections européennes n'est pas allé à ce niveau de détail.

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 ?

L'Union européenne doit en effet s'engager en faveur de mesures plus incitatives vis-à-vis des chargeurs pour développer le transfert modal des marchandises vers le rail et le fluvial.

C'est pourquoi, le groupe social-démocrate s'est engagé pour que la révision du TEN-T puisse inclure un renforcement de la connexion entre les ports et les aéroports mais aussi les infrastructures ferroviaires pour que le report modal devienne une réalité.

Dans le même temps, un report modal vers le fluvial ne sera efficace d'un point de vue climatique seulement si le secteur maritime travaille à sa décarbonation. Il doit utiliser davantage de carburants et de technologies durables. Aujourd'hui, 99% des carburants utilisés sont fossiles.

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.

La convergence des politiques des États membres pour une nouvelle impulsion sociale tout comme le renforcement des qualifications par la formation et l'harmonisation des référentiels métiers sont toutes deux des priorités pour notre liste.

C'est pourquoi, le groupe social-démocrate a voté en janvier 2020 en faveur du paquet mobilité pour donner un visage plus humain au secteur des transports et mettre fin au dumping social et à l'exploitation des conducteurs. Le paquet introduit de nouvelles règles plus strictes contre le dumping social et prévoit de meilleurs salaires et conditions de travail pour les conducteurs.

En parallèle, l'application des règles européennes en matière de conditions de travail et le renforcement du dialogue social dans le secteur du transport doivent également être priorités.

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 ?

Il est fondamental que la transformation des emplois et des compétences dans le secteur de la mobilité et de la logistique soit au cœur des travaux de la Commission européenne. Les transitions numériques et écologiques dans le secteur de la mobilité permettront de créer des nouveaux emplois hautement qualifiés. En conséquence, les dispositifs de format et de reconversion doivent être renforcés dans le cadre d'une stratégie européenne cohérente. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons créer un "bouclier emploi" et généraliser le principe "former plutôt que licencier" pour garantir la reconversion des salariés, soutenir les systèmes nationaux d'assurance chômage et pour aider au retour à l'emploi les chômeurs de longue durée par l'élargissement du dispositif "territoires zéro chômeur de longue durée".

La question de la place des algorithmes et leurs conséquences sur les conditions de travail doit également être étudiée comme nous avons commencé à le faire au sujet des travailleurs des plateformes avec la directive portée par Nicolas Schmit.

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 ?

De premiers jalons ont été posés lors de la mandature qui s'achève sous l'impulsion des sociaux-démocrates, notamment avec l'adoption de la directive sur le salaire minimum.

Nous voulons aller plus loin en promouvant une nouvelle directive d'harmonisation pour un véritable revenu minimum afin que soit garanti un revenu décent à chaque européen. De même en matière d'égalité entre les femmes et les hommes nous agirons pour que soient sanctionnées les entreprises qui ne respectent pas le principe "à travail égal, salaire égal". Le secteur des transports ne pourra échapper à ces mesures, ni à celle sur les écarts maximum de salaires portées par la CES (1 à 20).

Par ailleurs nous lutterons contre le dumping intra communautaire en faisant converger vers le haut les droits sociaux des 27 États membres afin de tendre vers leur harmonisation, en dotant l'autorité européenne du travail d'un pouvoir d'enquête et de sanction, en améliorant l'encadrement du travail détaché et en établissant un numéro européen de sécurité sociale. Il nous faudra dans la législature à venir mettre en œuvre la directive européenne sur les travailleurs des plateformes en garantissant la présomption de salariat qui leur donnera accès à un haut niveau de protection sociale. Favoriser le partage du pouvoir dans l'entreprise en facilitant la généralisation de la présence de représentants élus des salariés dans les conseils d'administration et de surveillance et renforcer la démocratie au travail par une directive sur les droits des travailleurs à l'information, la consultation et la participation sera une priorité, tout comme obtenir le respect des droits syndicaux et à la négociation collective à travers l'UE en rendant les consultations syndicales obligatoires, et exiger au moins 80% de couverture de convention collective d'ici 2030.

Il faudra également introduire un cadre légal qui garantisse des relations commerciales loyales entre entreprises donneurs d'ordres et co-traitants ou sous-traitants, et instaure des règles claires de responsabilité conjointe tout au long de la chaîne de valeur - dans l'esprit de la directive sur le devoir de vigilance des entreprises. De même, une conditionnalité sociale forte dans toutes les dépenses et subventions publiques, y compris la révision des directives sur les marchés publics, pour garantir le respect du droit du travail, des droits syndicaux et des droits sociaux des travailleurs devra être créé.

Enfin, nous favoriserons le développement de l'économie sociale et solidaire au niveau européen en étendant les programmes de financement des entreprises sociales et en facilitant l'accès des entreprises sociales aux financements européens.

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) ?

L'Union européenne doit considérablement renforcer ses actions en faveur de la recherche, notamment son soutien budgétaire. Nous voulons soutenir davantage l'innovation des PME et des start-ups pour faire émerger des champions européens et ainsi structurer des filières dans les différents secteurs que vous mentionnez.

Il faudra pour cela, doubler le budget d'Horizon Europe et du Conseil Européen de l'Innovation (de 10 à 20 milliards d'euros), et faire de la commande publique un outil pour offrir des premiers marchés aux produits et services innovants.

Le numérique doit être une priorité en matière d'innovation dans le secteur des transports. L'introduction potentielle du système C-ITS à travers l'Europe pour permettre de proposer des solutions de mobilité et de trafic durables constitue en particulier une priorité pour le groupe social-démocrate.

5 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 ?

La composition du prochain collège dépend du résultat des élections européennes du 9 juin et des États membres. Plus le soutien envers les listes de transformation sociale et écologique de notre continent sera important, à commencer par le groupe social-démocrate, plus la dimension écologique sera forte. Dès lors, le secteur des transports sera nécessairement prioritaire puisque identifié par la plupart des partis/parties comme hautement stratégique pour réussir la transition.

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 ?

Que l'agenda défendu soit en phase avec l'urgence climatique et de l'agenda présenté tout au long de ce questionnaire. Il n'est plus temps d'attendre. Nous avons porté et soutenu un Green Deal ambitieux. Tout retour en arrière serait incompatible avec un soutien net et franc de notre délégation.

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) ?

La composition des commissions se fera au lendemain des élections. Plus notre liste obtiendra de sièges, plus le nombre de députés amenés à siéger comme titulaires dans les commissions importantes telles que TRAN, ENVI et ITRE sera aisé. Nous avons les compétences et les appétences nécessaires pour cela parmi les colistiers et futurs parlementaires européens.