

## Réponse au questionnaire de TDIE pour les élections européennes

### I. QU'ATTENDEZ-VOUS DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS ?

#### 1. Qu'attendez-vous de l'Union européenne en matière de politique des transports ? Quels sont selon vous les défis des prochaines années pour la politique des transports ?

##### Réponse :

De manière liminaire, nous tenons à rappeler brièvement la vision que nous avons dans notre programme concernant le rôle de l'Union européenne. Nous voulons bifurquer vers le mieux disant écologique et social. Or, un programme de rupture à la hauteur des urgences écologiques et sociales va à l'encontre de certaines des règles européennes actuelles. Par exemple, la concurrence libre et non-faussée empêche la constitution de pôles publics et la sortie des biens communs du marché. Cela impacte directement la question des transports : le droit européen interdit de renationaliser le fret. Nous assumons les rapports de force nécessaires et la désobéissance à ces règles pour être en capacité d'appliquer notre programme. C'est pourquoi, tout au long de nos réponses, vous pourrez déceler ici et là des propositions qui pourraient éventuellement être interprétées par la commission européenne comme non conformes à certaines directives.

Ceci étant dit, plusieurs thématiques liées aux interconnexions (interopérabilité, trafic transfrontalier) ont bien entendu une pertinence importante à l'échelle du continent, nous pouvons citer des sujets des sujets prioritaires comme :

- favoriser le développement et la rénovation des lignes de fret, des trains du quotidien et des trains de nuit entre pays européens. Cela peut impliquer d'autres cadres de coopérations inter-étatiques (l'ERTMS ou la mise à écartement UIC, le gabarit des trains notamment au Royaume-Uni ne concernant pas que des pays de l'UE)
- la réduction coordonnée et l'augmentation des contraintes sur le trafic aérien à l'échelle de l'Union européenne (ex : interdire les vols au sein de l'Union européenne lorsqu'il existe une alternative en rail de moins de 4 heures, hors correspondance internationale, mettre en place une taxe européenne sur les vols internationaux et intra-européens aujourd'hui détaxés)
- renforcer la réglementation sur la taille, le poids et les dimensions des SUV autorisés à la vente dans la réglementation européenne
- établir un plan de relocalisation de notre industrie : les États-Unis, via l'Inflation Reduction Act (IRA), mènent une politique protectionniste. Ils imposent ainsi à leurs entreprises et administrations de consommer étasunien. Nous devons aussi créer un arsenal législatif protectionniste et mener une stratégie de relocalisation et de sauvegarde de nos fleurons industriels dans les transports, que ce soit pour l'aviation (AirBus), le train (Alstom, Siemens) ou l'automobile.
- La réduction coordonnée des émissions de CO<sub>2</sub> y compris par des normes sur les industries polluantes qui doivent s'appliquer à l'échelle de toute l'Union européenne pour empêcher les distorsions de concurrence et ainsi accélérer la décarbonation. Cela doit passer aussi par des normes strictes de décarbonation du secteur

maritime, par exemple obliger les navires à une propulsion hybride vélique à compter de 2035 pour les navires neufs

- 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 ?***

#### **Réponse :**

Ces orientations vont dans le bon sens mais doivent être renforcées. Les années à venir sont décisives pour l'Humanité. Face au dérèglement climatique, l'Union européenne devrait être à la pointe de la lutte pour la sauvegarde de nos écosystèmes tout en garantissant une vie digne pour toutes et tous. Elle en a les moyens financiers, techniques et humains.

Nous souhaitons rehausser l'objectif de réduction global des émissions de gaz à effet de serre de la loi climat à au moins 70 % d'ici 2030 pour atteindre la neutralité carbone à horizon 2040. Cela ne se fera pas avec des dispositifs contre-productifs comme le marché carbone. Plutôt que ce passe-droit accordant un droit à polluer aux entreprises disposant d'une vaste trésorerie, il faut instaurer une véritable planification de la réduction des émissions des secteurs énergétique et industriel, par le biais d'objectifs sectoriels contraignants.

La courbe de réduction des émissions de CO2 des transports est encore très loin des objectifs portés, signe du manque de volonté politique tant nationale qu'européenne en la matière. Quand on voit l'activisme de la Commission européenne sur les thématiques du déficit public ou de l'organisation des services publics (sujet actuel Fret SNCF, mais nous n'oublions pas le sort de la SNCM), on peut s'interroger sur la volonté politique réelle en matière de décarbonation. Le cas de Fret SNCF est ainsi emblématique de la contradiction totale entre les objectifs affichés (Fit for 55) et la réalité des faits. Même si Clément Beaune et le gouvernement Macroniste sont largement co-responsables de ce sabordement, les politiques européennes reculent en avançant.

Alors que le transport ferroviaire est attaqué, l'autorisation de la circulation des méga-camions est une folie. Ils n'ont absolument rien d'écologique, en plus d'être totalement inadaptés à nos routes. Le coût d'entretien de celles-ci va exploser car elles ne sont pas conçues pour la circulation de ces mégas camions. À cela, on rajoute un risque d'accident accru. C'est un coup d'arrêt supplémentaire au fret ferroviaire qui est pourtant infiniment moins polluant. Un train c'est 40 camions en moins sur la route, au bas mot, et 10 fois moins de CO2 dans l'air ! C'est un coup de poignard dans le pacte vert européen, qui n'était déjà pas particulièrement contraignant.

Les objectifs les plus ambitieux sont encore trop lointains. L'interdiction des voitures thermiques en 2035 fait l'objet d'atermoiements et de retards graves à cause des constructeurs européens. Une étude du *Boston Consulting Group* pour l'ONG *Transport & Environnement* montre que les réglementations chinoises sont déjà dans plusieurs domaines plus restrictives que les réglementations européennes en termes de motorisation et que ces contraintes ont donné une longueur d'avance aux OEM chinois. Il faut établir un plan de relocalisation de la production des petites voitures type citadine dans l'Union européenne, tout en développant les alternatives à la voiture individuelle.

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 ?**

**Réponse :** Un débat est nécessaire afin d'actualiser la stratégie pour la rendre plus ambitieuse plus rapidement. Les outils d'évaluation des politiques climatiques en matière de transport devraient être analysés sous trois indicateurs principaux (outre d'autres indicateurs spécifiques au transport) :

- L'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> (en t/CO<sub>2</sub> eq et en kg de CO<sub>2</sub> eq/PAX-km dans chaque pays) ⇒ cela interroge aussi l'effet volume (demande de transport)
- La performance énergétique moyenne des déplacements (ou des marchandises) en kWh/pax-km et kWh/tonne-km (prise en compte de l'effet mix modal)
- Enfin le coût de la transition pour prioriser les actions et mettre de côté les actions gadgets : en € d'argent public/t-CO<sub>2</sub> eq économisé. Le scandale passé du marché du

carbone doit évidemment nous inciter à la plus grande prudence sur ce type de mécanisme.

- 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 ?**

**Réponse :** Le programme de la France insoumise sur la planification écologique des transports repose sur 3 leviers appelés parfois « Transition modale » :

- La sobriété de la demande de transport (x4,4 de demande de transport en France 1960-2017, x4,2 d'émissions de CO<sub>2</sub> - principal driver. A. Bigo, 2017)
- Le report modal massif vers les transports en communs et mobilités actives
- L'électrification des modes thermiques résiduels.

Nous sommes conscients que les gouvernements nationaux et européens priorisent le dernier levier au détriment des deux autres sous la pression de *lobbies* automobiles (chantage à l'emploi) ou encore des mauvais génies de la fiscalité (par peur de perdre des recettes de TICPE/TVA et payer des coûts de fonctionnement sur le transport en commun). Électrifier des déplacements sans projeter la demande à l'avenir revient à changer les radiateurs d'une maison avant de l'isoler. C'est par ailleurs une occasion historique manquée que de transformer les comportements de mobilités et leur impact sur le territoire, l'emploi, la consommation, l'industrie. Nous mettons donc la priorité sur les deux premiers leviers qui sont insuffisamment actionnés, notamment sur l'aérien (impact CO<sub>2</sub> faible mais symbolique fort, donc d'acceptation de l'ensemble des politiques de décarbonation). L'électrification est évidemment un levier sur lequel l'action reste nécessaire.

- 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 ?**

Cf Réponse ci-dessus.

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 ?**

**Réponse :** Cf Réponse ci-dessus - l'objectif de décarbonation est un facteur d'innovation. Mais ce facteur ne deviendra une réalité qu'à la double condition de planifier des programmes de recherche fondamentale publics, à l'abri des lobbies susmentionnés, et de

protéger le marché intérieur avec un protectionnisme européen, pour se protéger d'industries étrangères de haut niveau (chinoises notamment) capables d'empêcher l'émergence d'une base productive française..

**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 ?**

**Réponse :** oui, cf Réponse ci-dessus. Il faut un protectionnisme notamment vis à vis de la Chine afin d'investir et d'innover sur le sol européen. La distorsion de concurrence est trop forte dans certains sous-secteurs comme l'acier.

**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 ?**

**Réponse :** Pour la France insoumise, il est clair que les compétences de l'Union en matière de défense n'ont pas à être accrues et que les tentatives dans ce sens conduisent toutes à l'affaiblissement de l'outil de défense français. En effet, la majorité des Etats-membres défend un alignement atlantiste sur Washington et équipe d'ores et déjà ses forces armées avec du matériel étasunien, au détriment de toute la base industrielle de défense ouest-européenne. Le choix allemand d'abandonner les coopérations franco-allemandes en la matière au profit des Nord-Américains indique un souhait de dépendance accrue aux Etats-Unis, que nous ne partageons absolument pas, a fortiori dans un contexte où un retour au pouvoir de Donald Trump fait partie des hypothèses. Nous défendons donc une politique de défense non-alignée, au niveau européen si possible, seuls si nécessaire.

Quant à la sécurité dans les transports, elle se mesure par le nombre d'accidents et de décès par passagers transportés :

- Dans le domaine automobile des normes de constructions européennes ont eu un fort impact, tandis que le sujet routier relève de la compétence des États
- Dans le domaine ferroviaire, la sécurité ferroviaire doit relever de chaque État

## **II. 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**

*systemique 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 ?**

**Réponse :** Nous considérons que le levier de la dette (effet de levier de l'endettement) est indispensable pour le financement de CAPEX à long terme (acronyme anglais signifiant "dépenses de capital"). Les infrastructures sont bien entendu directement concernées par cet effet de levier de l'endettement, la fiscalité affectée (par exemple nouvelle) et les transferts de nature budgétaire ne peuvent à eux seuls financer le besoin immédiat de dépenses d'infrastructures, aucun investissement n'est d'ailleurs réalisé à cette échelle sans recours à l'endettement.

Dans ce contexte, attachés à la bonne gestion des deniers publics, nous chercherons à lever de la dette au taux le plus bas pour le contribuable français. En règle générale, la dette souveraine et notamment française offre des conditions de financement/refinancement du crédit les plus intéressantes. Elles pourraient l'être encore plus, via la mise en œuvre d'un circuit du Trésor autorisant la levée de bons à prix administrés, par l'intermédiaire de planchers de détention contraignants dans les établissements de crédit, relâchant toute contrainte potentielle des créanciers. Enfin, l'option d'un emprunt mutualisé par l'intermédiaire de la BCE constitue une tierce option appréciable et désirée.

- 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) ?**

**Réponse :** Nous considérons que les infrastructures de transports relèvent de la politique nationale, et éventuellement d'échelles infra-nationales. Les coopérations interétatiques étant nécessaires pour les projets d'infrastructures transfrontaliers. L'échelle de l'Union européenne ne nous paraît pas la plus adaptée pour décider de la politique d'infrastructure de la France. Concernant le financement, la France étant une contributrice nette au budget de l'Union européenne, les financements européens ne sont que des financements français passant par Bruxelles.

Nous ne sommes cependant aucunement opposés à ce que de nouvelles recettes européennes (type taxes sur les transactions financières ou superprofits) soient bien entendu distribuées aux États pour le financement des projets de bifurcation écologique. À ce titre, les mécanismes de financement net doivent privilégier les modèles laissant le plus de latitude aux États, sous réserve du respect de critères minimums.

- 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) ?**

**Réponse :** Nous sommes favorables à ce que le MIE puisse financer des infrastructures nationales, pas nécessairement intégrées dans les corridors européens. Toutefois, l'impact écologique de ces infrastructures doit être pleinement pris en compte.

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 ?**

**Réponse :** Oui nous sommes favorables à ce que les fonds européens, comme le MIE, puissent financer les Serm.

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.**

**Réponse :** Toute initiative en faveur du renforcement de l'usage du vélo est la bienvenue. L'échelon de l'UE peut être pertinent notamment pour promouvoir et lancer une filière industrielle européenne de vélo / VAE alors que la Chine et l'Asie du Sud-Est dominent aujourd'hui le marché mondial. Nous soutiendrons toutes initiatives en ce sens, qui sont autant de points d'appui dans notre combat pour la décarbonation et renforcerons le plan vélo européen avec des objectifs de développement du vélo pour chaque État, notamment des infrastructures, comme les pistes cyclables et les vélos routes.

### **III. 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 ?*

**Réponse :** Du fait du principe de subsidiarité précédemment évoqué, nous considérerons qu'il revient aux États de gérer et développer leur réseau ferroviaire, même si l'échelon européen peut être pertinent pour réaliser des coordination et s'accorder sur l'harmonisation de normes techniques (STI, ERTMS, DAC pour le Fret etc.). Nous sommes opposés au 4e paquet ferroviaire européen comme aux 3 précédents, non pas uniquement sur la méthode mais sur le fond, puisque ces réglementations visent à démanteler les services publics ferroviaires nationaux comme la SNCF (ou la DB d'ailleurs) au profit de l'automobile et du camion.

Il va de soi que dans ce contexte, et dans celui du rapport Letta, il y a peu de chances que nous soutenions une future initiative type « *new deal* ferroviaire » étant donné les postulats sur lesquels une telle initiative serait construite. Avant de lancer à nouveau une initiative, nous demandons à faire le bilan des précédentes (notamment impact des politiques ferroviaires européennes depuis les années 1990)... le volet d'évaluation des politiques publiques est étonnamment totalement absent du pilotage politique à l'échelle française comme européenne. Il nous enseigne pourtant que certaines politiques européennes de dérégulation et libéralisation, comme dans le ferroviaire, ont eu jusqu'à présent des résultats plus que mitigés. Il est donc temps de réorienter le cap avant de continuer plus loin.

Cependant, cela ne doit pas exonérer les États, et en particulier la France, de leur responsabilité en termes de régénération et développement de leur réseau ferroviaire. Nous partageons le constat de tous les observateurs du secteur du transport d'un sous-investissement maladif dans le rail français comme d'ailleurs allemand (qui entame désormais un rattrapage contrairement à la France), d'un manque de matériel roulant, et plus largement d'une situation ferroviaire et de transport public rachitique par rapport aux besoins réels et à l'exemple de nos voisins suisses.

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 positionnerez-vous en tant que colégislateurs sur ces révisions ?*

**Réponse :** Comme dit précédemment nous considérons qu'en matière de normes industrielles et de normes constructeurs l'Union européenne est le bon échelon. Nous allons pousser pour accélérer le calendrier et renforcer les normes, en introduisant notamment des contraintes sur les cars interurbains (pour rappel : environ 25k bus urbains en France pour 55-60k cars interurbains). Ces politiques contraignantes doivent être assorties d'un calendrier et d'une stratégie organisée pour favoriser la production nationale dans les



marchés publics lorsqu'elle répond au besoin, puis la production européenne. Rappelons qu'il n'existe à ce jour aucun car interurbain électrique construit en Europe (sauf car diesel rétrofité) : choisir entre électrique et diesel à ce jour c'est choisir entre une construction européennes et chinoise (BYD, Yutong). Nous ne voulons pas de cette mauvaise alternative.

**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 ?**

**Réponse :** Nous nous sommes opposés au marché européen du carbone et à son extension au particulier qui se fait sous couvert d'accélérer la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Avec cette extension, le prix du litre d'essence risque d'augmenter de cinquante centimes ! Pendant que les plus riches polluent en toute impunité, les plus pauvres vont devoir payer pour le prix de la transition écologique. Au contraire, nous proposons d'augmenter les aides pour le développement des alternatives à la voiture individuelle.

Concernant le transport aérien, nous souhaitons mettre en avant une véritable politique de sobriété de la demande car le besoin en ressources critiques en 2040 créera un conflit d'usage. Par exemple, en terme de réduction du trafic aérien, nous proposons plusieurs leviers européens (échelle de l'UE ou des États), tels que :

- La réintégration des taxes sur les billets d'avion (TVA) et sur le carburant pour tous les vols à l'intérieur de l'UE
- La mise en place d'une taxe additionnelle nouvelle pour les vols de/depuis l'extérieur de l'UE (en attendant une révision plus générale de la Convention de Chicago)
- L'interdiction des vols aériens très courts (hors correspondance internationale) lorsqu'une alternative existe en train. Nous avons proposé 4h dans notre programme l'AEC en 2022, aligné sur les préconisations de la Convention citoyenne pour le climat
- Le soutien à des politiques de report modal vers le train de jour ou de nuit, qui sont plutôt du ressort de chaque compagnies nationales

**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 ?**

**Réponse :** Plutôt que l'extension injuste du marché carbone particuliers, nous proposons de taxer les riches. Les riches polluent. Bernard Arnault a une empreinte carbone de consommation 1 270 fois supérieure à un Français moyen. Une taxation juste des

ultra-riches permettrait de lutter à la fois contre les inégalités et contre le changement climatique. Grâce à de nouvelles ressources comme l'impôt sur la fortune, la taxation des biens et loisirs anti-écologiques ou encore la taxe sur les superprofits, nous pourrions générer 3 000 milliards d'euros de recettes supplémentaires sur 5 ans dans toute l'Europe. De quoi financer la bifurcation écologique et la solidarité sociale tout en assurant l'équité sociale.

**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 ?**

**Réponse :** Nous devons impérativement accélérer la décarbonation de l'aérien, évidemment sans se mettre du plomb dans l'aile, cela passe par :

- Une politique de réduction du trafic / taxation harmonisée à l'échelle européenne pour ne pas pénaliser le hub de Roissy au bénéfice de celui de Schiphol ou de Heathrow, ce qui n'aurait aucun sens en terme environnemental comme de souveraineté pour la France. À ce titre, l'inclusion du Royaume-Uni dans les politiques de l'Union européenne de restriction du secteur aérien devrait être recherchée.
- Offrir une alternative ferroviaire de qualité à l'avion sur les segments loisirs (environ 30% des PAX à l'échelle mondiale) afin de réduire la demande et interdire la vente à perte de billets d'avion qui provoque une concurrence déloyale par rapport au train
- Revenir sur la libéralisation du transport aérien qui exacerbe le *dumping social*
- Le maintien d'une industrie aéronautique européenne de pointe, notamment en France, qui doit rechercher des alternatives en termes de carburant de manière accentuée. Les programmes actuels de réduction de la consommation vont dans le bon sens (A320neo) mais ne sont qu'un tout premier pas. Même avec une réduction du trafic, nous n'entendons pas nous passer des apports de l'aviation civile pour l'humanité à l'horizon 2050, et devons donc être capables de construire l'avion NetZero du futur en Europe
- A ce jour, les carburants d'aviation durable (SAF) sont une solution intéressante à moyen-terme. Sans s'exonérer des efforts de sobriété de la demande, ils permettent de répondre à une partie du problème de manière rapide. Des filières françaises et européennes doivent être développées et la demande fortement stimulée notamment par des effets incitatifs des pouvoirs publics sur la taxation du carburant (+ de taxes sur le kérosène classique et moins sur la partie SAF), pour forcer une adoption plus rapide.

**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 ?**

**Réponse** : Point déjà mentionné plus haut, la barrières douanières face aux véhicules électriques chinois sont indispensables mais malheureusement bloquées par l'Allemagne qui a des intérêts divergents avec la majorité des pays européens sur ce point, dont la France. Le concept d'autonomie stratégique est à la base même de la construction européenne, en un sens nous avons fait preuve de beaucoup de naïveté face au miroir aux alouettes de la mondialisation tandis qu'américains et chinois défendent leurs intérêts. Il faut donc aller plus loin, et sur ce point, l'UE est un échelon pertinent pour s'imposer face aux autres puissances mondiales dans la guerre commerciale et la compétition technologique que nous mènent ces pays.

- 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) ?**

**Réponse** : cf. ci-dessus. Oui, il faut les adapter pour défendre notre intérêt stratégique. Dans la même optique, les États participants à l'Union européennes doivent avoir plus de latitude pour orienter leur politique industrielle nationale (par exemple par des subventions, réglementations et autres). Des points difficilement compatibles avec le TUE que nous n'avons pas voté (comme les français d'ailleurs, privés de référendum depuis 2005), et dont nous demandons la révision.

- 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 ?**

**Réponse** : Oui c'est un pas dans la bonne direction. Nous voulons faire *via* une clause de proximité, les critères sociaux et écologiques et de proximité sur le critère de prix dans les appels d'offres publics. Nous favorisons d'abord la production nationale dans les marchés publics lorsqu'elle répond au besoin, puis la production européenne.

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 ?**

**Réponse :** le faible poids du transport combiné à ce jour est dû à l'effet prix et l'effet temps (le routier étant dans beaucoup de situations très compétitif, notamment du fait de l'absence de rupture de charge). Nous souhaitons augmenter le transport combiné i) par une augmentation des contraintes sur les camions ce qui est antinomique avec l'autorisation des mega-camions que l'on combat ii) une politique de relance du fret ferroviaire planifiée (intégrant la partie infra et plateformes fret) et certainement subventionnée, ce qu'empêchent les règles européennes. Nous devons donc aller plus loin sur le transport combiné, mais pour cela donner bien plus de latitudes aux États pour définir les voies et moyens d'y parvenir (dans notre cas une planification intelligente avec un pôle public de fret ferroviaire nous paraît la meilleure solution de loin).

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 ?**

**Réponse :** Nous avons de nombreuses propositions en la matière (cf. ci-dessus et ci-dessous).

#### **IV. 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 énergétiques ? 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 ?**

**Réponse :** Le *dumping* social est au cœur du projet européen actuel. Les débats sur la révision de la directive sur le travail détaché dont les résultats sont décevants par rapport à l'ambition initiale montrent également que certains pays d'Europe de l'Est gouvernés par la droite / extrême-droite font de la concurrence entre les travailleurs européens un fond de commerce pour le patronat local (en l'occurrence chauffeurs routiers, mais également navigation maritime dans le cas des pays Baltes). Nous entendons abroger la directive travailleurs détachés et imposer un revenu minimum européen, ainsi qu'une harmonisation à la hausse des conditions de travail. Chaque pays reste ensuite libre d'organiser les filières de formation professionnelle qui lui paraissent pertinentes, étant donné qu'il n'existe pas en tout état de cause de « marché du travail unique », cependant nous souhaitons un niveau de formation harmonisé notamment des routiers à l'échelle européenne. Il faudra par ailleurs augmenter et fléchir les financements européens nécessaires pour répondre aux besoins de qualification massifs liés à la planification écologique, dont la réindustrialisation

- 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 ?**

**Réponse :** Nous refusons tout nouvel élargissement de l'Union européenne, notamment à l'Ukraine, tant qu'une harmonisation écologique, sociale, fiscale et des droits humains n'a pas été menée. La législation contre le *dumping* social ne doit pas attendre cette hypothèse et se muscler dès aujourd'hui étant donné que le dumping s'exerce déjà fortement aujourd'hui.

- 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) ?**

**Réponse :** Tout d'abord, concernant la recherche publique de manière générale, il faut augmenter les budgets européens alloués afin d'atteindre effectivement 3 % du PIB pour

l'ensemble des investissements en recherche. Il faut les rendre pérennes pour sanctuariser et renforcer notamment le financement public de la recherche fondamentale.

Ensuite, concernant le secteur des transports, il nous paraît peu pertinent d'opposer les types de recherches entre-elles (recherche fondamentale vs appliquée vs RO vs R&D) et les champs entre-eux (sciences sociales ou de l'ingénieur)

## **V. 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 ?**

**Réponse :** Nous avons deux niveaux de lecture politique quant à l'impact de la composition du collège des commissaires sur la décarbonation du secteur des transports. Le premier niveau est que nous considérons que les politiques de transport et d'infrastructures sont avant tout des politiques nationales. Nous rejetons par ailleurs une partie des directives européennes concernant les transports (Paquet ferroviaire en particulier) que nous n'appliquerions pas au pouvoir en France. Ensuite, nous pensons que l'action de l'Union européenne en termes de transport devant se concentrer sur la décarbonation et les normes d'émissions, un grand portefeuille à l'énergie / transport et environnement pourrait être une option intéressante. De manière générale c'est l'angle de la décarbonation qui doit être pris au niveau européen (pas le fait de savoir si la SNCF exploite en régie directe la ligne Dijon-Dôle ou à la suite d'un appel d'offre), chaque commissaire pourrait ainsi avoir dans ses objectifs une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sur son périmètre.

**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 ?**

**Réponse :** Sur le fond : une prise en compte de l'urgence climatique avec une volonté de décarbonation plus forte et plus rapide (leviers cités ci-dessous). Sur la forme, plus de latitudes aux États membres pour organiser leur secteur des transports. Cette latitude (principe de subsidiarité) ne devant en aucun cas être un laisser-faire pour continuer à polluer sans limite. Nous utiliserons tous les points d'appui à notre disposition au Parlement européen pour accélérer les politiques de décarbonisation.

**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) ?**

**Réponse :** Nous avons un dispositif très conséquent en la matière :

- **Leila Chaibi**, députée européenne sortante, est membre (suppléante) de la commission transport du parlement européen. Très investie sur les sujets transports, elle est candidate à sa réélection en position éligible sur la liste de la France insoumise - Union populaire.
- **Béranger Cernon** (qui représentera la France insoumise lors du colloque TDIE) et **Annabelle Huet** sont deux professionnels du secteur des transports présents sur la liste de la France insoumise - Union populaire. Ils sont par ailleurs membres actifs du groupe thématique Transport en charge du programme et de la veille au sein de « Bataille des idées et formation » de la France insoumise
- Enfin, le sujet des transports est géré au quotidien de manière collective par notre groupe thématique Transport composé de plus de 30 experts du domaine venant de tous les horizons (aériens, ferroviaire, transport urbain, interurbain, route, autorités organisatrices, industriels etc.) et exerçant divers métiers ou fonctions (syndicalistes, chercheurs, ingénieurs, conducteurs, agents de terrain, universitaires, associatifs...). Ce groupe, coordonné par **Emilie Marche** (conseillère régionale Aura spécialiste du transport public) et **Victor Helips** (expert de la mobilité pour de grands acteurs du transport) travaille au quotidien auprès des parlementaires nationaux et européens, et échange de manière permanente avec nos élus au Parlement européen (Leila Chaibi en particulier).