

# TRANSPORT / EUROPE #11



Parking de voitures neuves, France

## LA PLACE DES TRANSPORTS DANS LES ÉLECTIONS EUROPÉENNES DE JUIN 2024

Les politiques européennes influencent fortement les systèmes de transport dans chaque pays de l'Union. Pourtant, les questions de transport n'ont eu qu'une place limitée dans les débats préparatoires au renouvellement du Parlement européen, hormis un point aux forts enjeux tant économiques que sociaux et idéologiques, cristallisant les oppositions : le choix européen de renoncer aux ventes d'automobiles neuves à moteur thermique à partir de 2035.

Doit-on s'en tenir à ce constat abrupt ? Une observation attentive et une comparaison entre pays européens permet d'affiner la compréhension de ce moment particulier, où s'entremêlent les démarches nationales et le processus propre de la vie politique de l'Union.

### ÉLECTIONS EUROPÉENNES ET TRANSPORTS

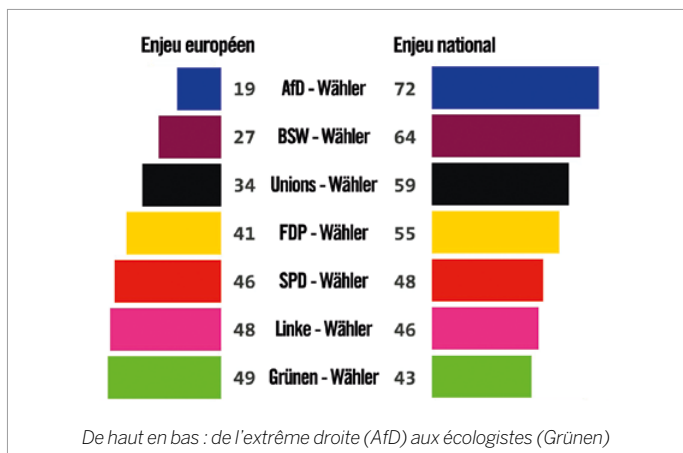
Les enjeux des récentes élections européennes étaient importants : depuis plusieurs mois, on pouvait observer que l'évolution des équilibres politiques dans plusieurs pays membres et les changements politiques et économiques internationaux amenaient à reconsidérer les priorités des politiques européennes des années passées. Fallait-il désormais poursuivre (voire renforcer, ou au contraire diminuer) les efforts de mise en œuvre du *Green Deal*, qui fut la politique emblématique du mandat précédent ? Donner la priorité à l'autonomie stratégique et à la compétitivité internationale de l'économie européenne ? Construire une Europe de la défense, quand une guerre se déroule aux frontières de l'Union ?

### Élections européennes ou nationales ?

Pourtant, la préparation des élections et l'interprétation de leurs résultats se sont déroulées dans un cadre national dans la plupart des pays. Les élections européennes ont, dans certains cas, été quelque peu masquées par des élections nationales (législatives, régionales ou communales). Dans d'autres cas, des partis d'opposition ont voulu en faire un test, voire un référendum, à l'égard du gouvernement en place. Au bout du compte, les modifications d'équilibre politique ont été plus marquées dans certains pays qu'à l'échelle de l'Union où, en dépit du renforcement de l'extrême droite et d'un tassement des écologistes et du centre, les partis social-démocrate et conservateur maintiennent leur position dominante partagée.

En particulier, le Parti populaire européen (PPE) conforte sa place de premier groupe politique du Parlement européen. Un autre élément d'explication pour cette « préférence pour le local » est que les politiques européennes (à condition qu'elles soient connues des citoyens) apparaissent souvent comme techniques ou abstraites (les ETS, Emissions Trading System, le RTE-T, réseau transeuropéen de transport, etc.) tandis que les effets des ZFE (zones à faibles émissions limitant le trafic automobile), la congestion, l'efficacité ou l'inefficacité des transports publics sont immédiatement perceptibles par les électeurs.

Ce constat général mérite d'être nuancé quant à ses manifestations et ses interprétations. Ainsi, la question de savoir si les élections européennes étaient un enjeu principalement national ou européen n'a pas la même réponse selon les familles politiques à l'intérieur de chaque pays. En Allemagne par exemple, l'importance donnée à la dimension proprement européenne croît selon un gradient droite-gauche.



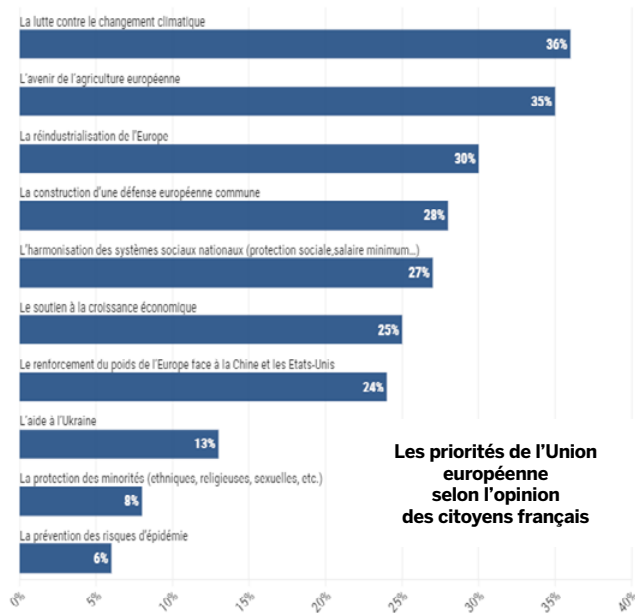
**Signification des élections européennes de 2024 selon l'opinion politique des électeurs en Allemagne**

Source : [Tagesschau](#), 29 juin 2024.

Dans bien des cas, on constate une distorsion entre les enjeux dont l'Union devrait s'occuper en priorité (selon les citoyens) et les éléments déterminants dans leur choix lors du vote. En France, les enquêtes d'opinion font apparaître, d'un côté, la lutte contre le changement de climat, l'avenir de l'agriculture, la réindustrialisation, la construction d'une défense européenne ; de l'autre, le pouvoir d'achat, l'immigration, le système de santé, l'environnement, la sécurité.

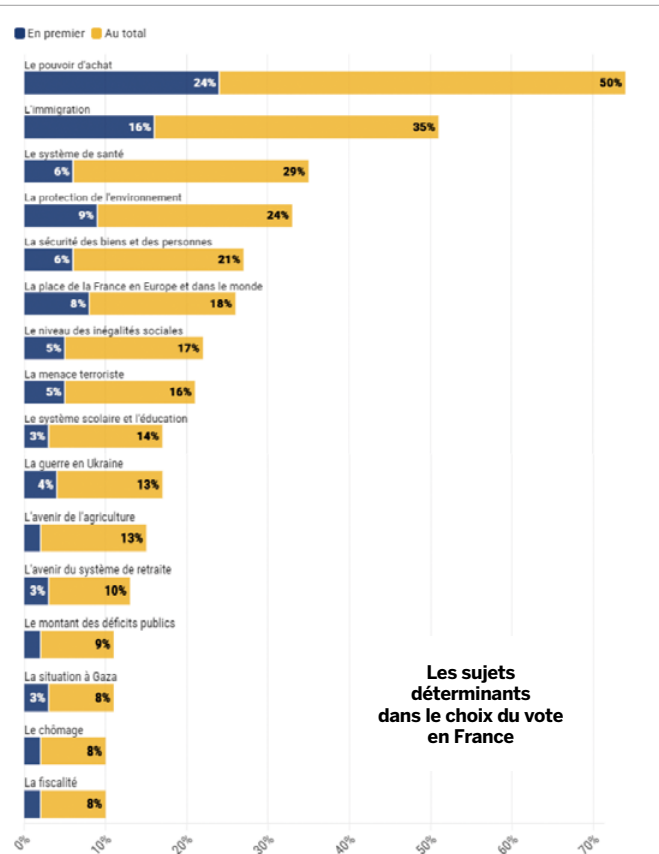
Le mélange entre préoccupations principalement nationales et préoccupations européennes se retrouve, par exemple, en Italie (avec comme motifs de vote, par ordre décroissant : la santé, le pouvoir d'achat, la situation internationale, la croissance économique, l'avenir de l'Union, l'immigration, la soutenabilité et le *Green Deal*, la corruption).

**Q. Parmi les enjeux suivants, quels sont ceux dont devrait s'occuper en priorité l'Union européenne dans les années à venir ?**



**Les priorités de l'Union européenne selon l'opinion des citoyens français**

Source : Ipsos pour le Cevrofi, le Monde, la Fondation Jean Jaurès et l'Institut Montaigne - Avril 2024  
 Base : Ensemble  
 Total supérieur à 100 car trois réponses possibles  
 Échantillon : 10 651 personnes, constituant un échantillon national représentatif de la population française, inscrites sur listes électorales, âgées de 18 ans et plus.



**Les sujets déterminants dans le choix du vote en France**

Source : Ipsos pour le Parisien et Radio France - Juin 2024  
 Base : Ensemble  
 Total supérieur à 100 car trois réponses possibles  
 Échantillon : 1 738 personnes, constituant un échantillon national représentatif de la population française, inscrites sur listes électorales, âgées de 18 ans et plus.



**Thèmes pris en considération au moment du vote en Italie**

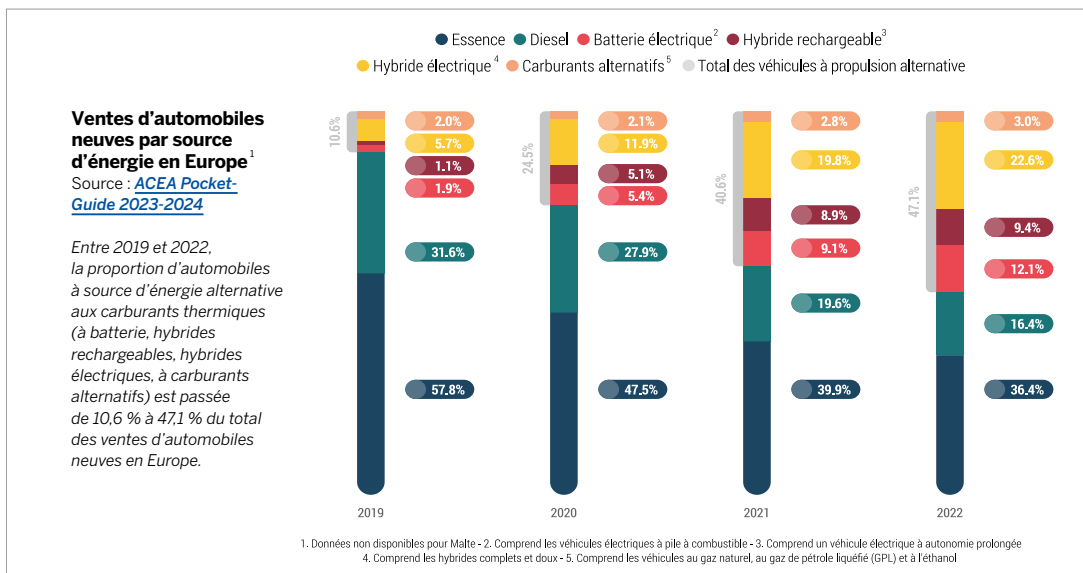
Source : [asvis.it](https://asvis.it)

**Le thème clivant de l'arrêt de la vente d'automobiles neuves à moteur thermique**

Il n'est dès lors pas surprenant que les questions de transport comme telles n'aient eu qu'une faible place dans les débats. Une question émerge toutefois, qui tout à la fois est lourde d'enjeux économiques et sociaux considérables et est un fort marqueur idéologique : la décision européenne d'interdiction des ventes d'automobiles neuves à moteur thermique à partir de 2035.

Il est vrai que les modèles aujourd'hui disponibles sur le marché sont de grande taille et coûteux et que la transition vers l'automobile électrique est aujourd'hui socialement discriminatoire. La mise en place

d'un « leasing social » (une location à prix abordable proposée aux citoyens à revenus modestes) vise à limiter ce phénomène mais reste d'ampleur insuffisante. Néanmoins, l'augmentation de la part des véhicules électriques dans les ventes est indéniable, au-delà de fluctuations conjoncturelles différant d'un pays à l'autre, et l'équipement en bornes de recharge se renforce à rythme soutenu. L'apparition prochaine sur le marché de véhicules moins coûteux (même si des mesures protectionnistes visent à freiner la vente de véhicules chinois, très compétitifs) et le développement d'un marché de l'occasion faciliteront l'accès à ce type de véhicule. Pour autant, la difficulté à réaliser une transition socialement acceptable peut légitimement inquiéter.





Alors que l'ensemble des partis de gauche et du centre soutiennent l'électrification de l'automobile (et plus largement du transport routier), plusieurs partis de droite restent dans une position de retrait, alors que c'est une présidente de la Commission issue du PPE, Ursula von der Leyen, qui en a été l'initiatrice. Les partis d'extrême droite et certains partis de droite s'y opposent franchement. Au nom du principe de neutralité technologique (les choix techniques ne sont pas de la compétence des politiques), ils défendent la poursuite des ventes de voitures à moteur thermique, à condition que celles-ci utilisent un carburant de synthèse, neutre en carbone. Ils avancent aussi que cette mesure permettrait à l'industrie automobile européenne de poursuivre une production où elle est compétitive. L'enjeu idéologique lié est significatif, et le parti Forza Italia entend ainsi « défendre la maison, la propriété et la voiture », valorisant l'individualisme face à l'idée même de planification écologique.

Un clivage sous-jacent à la question de l'automobile électrique, mais rarement explicité, porte sans doute sur la réponse à donner à la croissance de la demande de mobilité. Faut-il y répondre en accroissant la capacité des infrastructures et des flottes de véhicule, ou appeler à la modération (sans oser parler de « démobilité ») ? La liberté d'aller et venir, un droit fondamental, n'est-elle pas intangible ?

### D'autres idées pour la mobilité

Outre la question de l'électrification du transport routier, la plus clivante politiquement dans chaque pays observé, d'autres propositions apparaissent ici et là. Elles forment un réservoir d'idées qui pourraient enrichir les politiques européennes à venir...

Pour plusieurs partis, notamment les partis verts, sociaux-démocrates ou d'extrême gauche, il faut renforcer le chemin de fer. Sont notamment proposées divers forfaits à faible prix pour circuler en Europe par voie ferroviaire, et un système partagé de réservation et d'achat des billets. Dans le même esprit, il est proposé d'interdire les liaisons aériennes à courte distance quand existe une solution ferroviaire alternative. On trouve aussi ici et là la proposition de gratuité des transports locaux. En revanche, le soutien aux modes doux est plus consensuel, le vélo n'est plus un marqueur politique !

Les moyens donnés au financement des projets européens sont un autre thème de différenciation. Les partis eurosceptiques ou souverainistes demandent une moindre participation au budget européen tandis que d'autres, du



centre droit à la gauche, en demandent le renforcement pour achever la réalisation du RTE-T, le réseau transeuropéen des transports qui contribue à la cohésion du territoire de l'Union. Quelques grands ouvrages emblématiques peuvent faire l'objet d'un débat propre : le tunnel Lyon-Turin (dont la réalisation semble avoir franchi le point de non-retour), le pont sur le détroit de Messine...

On note aussi quelques spécificités nationales, dans des pays où un problème précis a une bien plus grande importance que dans l'ensemble de l'Union : la production d'électricité à partir du charbon en Pologne, qui reste un pays producteur et redoute le coût économique et social de la décarbonation, ou le transport maritime en Grèce (la moitié de la flotte européenne appartient à des armateurs grecs).

Un autre clivage, entre anciens et nouveaux membres de l'Union (quoique le dernier élargissement remonte à 2013 !), porte sur la concurrence sur le marché international du transport routier de marchandises et sa réglementation. L'ensemble des partis en Pologne (dont le pavillon routier domine le marché international à l'intérieur de l'Union) n'est pas satisfait des limites qui sont fixées au cabotage et rejette l'argument du dumping social sur le marché du fret routier européen.

Au terme des élections européennes de 2024, il apparaît que le soutien aux réseaux transeuropéens, à la mobilité durable et à la transition énergétique semble majoritaire mais n'est pas unanimement partagé par les partis présents dans le Parlement. Certains avancent désormais le souci de compétitivité économique internationale ou la nécessité d'une défense européenne à côté de la lutte contre le changement de climat, voire en substitut à cette priorité. Les mois à venir montreront quels équilibres seront trouvés entre ces options majeures. Le tour d'horizon des experts de l'OPSTE éclaire les considérations qui sous-tendent ces débats.

### Michel Savy

Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

## TOUR D'HORIZON SUR LES TRANSPORTS EN EUROPE

Ce bulletin est le fruit des contributions des experts de l'OPSTE :

**Antoine Beyer**, Université de Cergy-Pontoise ;

**Vincent Bourquin**, Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg ;

**Jan Burnewicz**, Université de Gdańsk ;

**Laurent Franckx**, Bureau fédéral du plan, Bruxelles ;

**Rafael Giménez-Capdevila**, Société catalane de géographie, Barcelone ;

**Seraphim Kaproz**, Université de la mer Égée ;

**Barbara Lenz**, Humboldt Universität zu Berlin ;

**Mihaela Negulescu**, Université de Bucarest ;

**Cristina Pronello**, Politecnico di Torino ;

Et de **Cécile Combette-Murin**, correspondante de TDIE à Bruxelles.

*Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.*

Pour recevoir les publications de l'observatoire, adressez un mail à : [opste@tdie.eu](mailto:opste@tdie.eu)

**TDIE (transport, développement, infrastructure, environnement)** est un think tank français qui contribue aux débats sur les grandes orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique. Plateforme d'échange, TDIE rassemble professionnels, acteurs économiques, décideurs publics du monde des transports pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements préparatoires aux orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique : pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des pouvoirs publics comme des formations politiques, et pour les pouvoirs publics, vigilants aux besoins des territoires comme des pré-occupations des professionnels du transport.

Les travaux du conseil scientifique de TDIE sont accessibles en ligne : [www.tdie.eu](http://www.tdie.eu)

*TDIE a le statut d'une association constituée sous le régime de la loi de 1901.*



### BULLETIN DE L'OBSERVATOIRE

DES POLITIQUES ET STRATÉGIES DE TRANSPORT EN EUROPE

Édité par TDIE - 9, rue de Berri - 75008 PARIS - 01 44 13 31 80 - [opste@tdie.eu](mailto:opste@tdie.eu)

Directeur de la publication : Michel Savy - Bulletin édité en français et en anglais, diffusé par voie électronique - ISSN 2742-8842

Soutenu  
par



**MINISTÈRE  
DU PARTENARIAT  
AVEC LES TERRITOIRES  
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# PANORAMA DES ÉLECTIONS EUROPÉENNES DE 2024

## Calendrier politique

Avant de passer en revue les pays observés, on rappellera le calendrier de mise en place du nouveau mandat européen. La composition du Parlement issu des élections tenues entre le 6 et le 9 juin 2024 montre un renforcement des partis d'extrême droite (répartis entre plusieurs groupes parlementaires) et un tassement des Verts et des libéraux-centristes (Renew), mais sans remettre en cause une certaine continuité politique : les deux principaux groupes demeurent le groupe conservateur, PPE et le groupe social-démocrate (groupe de l'Alliance progressiste des socialistes et démocrates, S&D). Un Conseil européen s'est réuni fin juin pour faire des propositions de nomination aux « top jobs » (masculins ou féminins !) : président de la Commission, haut représentant pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, président du Conseil européen. La nomination du président (en l'occurrence de la présidente) de la Commission fait l'objet d'un vote du Parlement européen (qui a eu lieu le 18 juillet).

Le Conseil a en outre établi un agenda stratégique pour le mandat à venir, avec pour thèmes une Europe libre et démocratique, forte et sûre, prospère et compétitive<sup>1</sup>. Ces thèmes effaceront-ils le *Green Deal* ? Ils permettent de traiter des chaînes d'approvisionnement, de la dépendance de l'Europe pour certains produits essentiels, d'une compétition internationale équitable, du renforcement de secteurs stratégiques (parmi lesquels la mobilité), des infrastructures transfrontalières (parmi lesquelles les infrastructures de transport) et de la double transition écologique et numérique qui touche tous les secteurs.

À l'automne, le Parlement européen auditionnera les candidats-commissaires, avec des portefeuilles de compétences modifiés par rapport à la situation antérieure. Le Parlement votera ensuite pour valider l'ensemble du collège des commissaires, qui devrait entrer en fonction en décembre<sup>2</sup>. En juin 2025, le nouveau collège publiera une proposition de cadre financier pluriannuel au-delà de 2027.

Le deuxième semestre de l'année 2024, où le Conseil des ministres de l'UE est présidé par la Hongrie, devrait donc être surtout un semestre de transition. ■

## ALLEMAGNE

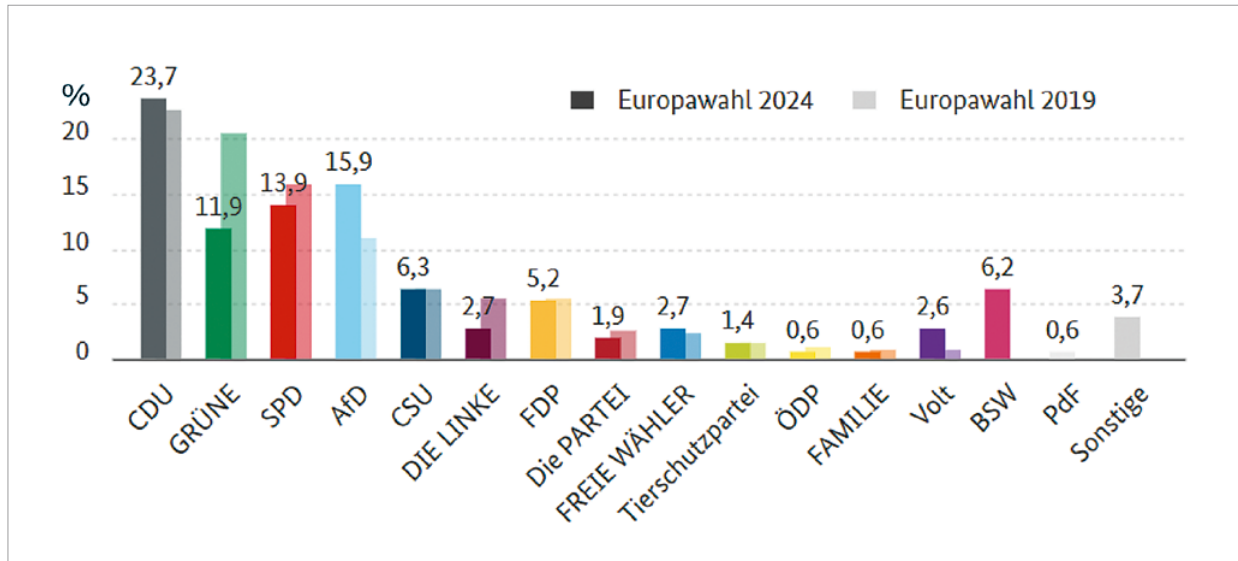
Avant les élections européennes, le gouvernement fédéral avait fait savoir qu'il aurait souhaité une poursuite plus affirmée du *Green Deal* (avec ses implications en matière de transport) parmi les thèmes prioritaires pour les années à venir établis par le Conseil européen.

Les médias et la propagande électorale n'ont guère mentionné les transports en présentant les programmes des partis pour les élections européennes. En Allemagne, l'Union européenne est généralement considérée comme un élément de sécurité pour aborder de façon coordonnée les problèmes mondiaux et en particulier en temps de crise, ainsi que de réussite économique. Les thèmes le plus souvent évoqués pendant la campagne ont été les questions de la paix, de la sécurité sociale, de l'immigration, du climat (mais moins intensément que naguère) et enfin de la croissance économique.

Pour beaucoup d'électeurs, l'enjeu principal était en fait l'équilibre entre forces politiques au niveau national plutôt qu'un enjeu européen. Cette appréciation n'est toutefois pas homogène selon les opinions des électeurs et varie selon un gradient droite-gauche assez marqué (voir le graphique Signification des élections européennes de 2024 selon l'opinion politique des électeurs en Allemagne, page 2).

1. - Conseil européen, [Programme stratégique 2024-2029](#), 27 juin 2024

2. - L'article 17 du Traité sur le fonctionnement dispose que « le président, le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité et les autres membres de la Commission sont soumis, en tant que collège, à un vote d'approbation du Parlement européen. Sur la base de cette approbation, la Commission est nommée par le Conseil européen, statuant à la majorité qualifiée de l'Union européenne. »



Résultats des élections européennes en Allemagne par partis politiques 2019 et 2024 (% des voix)

Source : [www.bundeswahlleiterin.de](http://www.bundeswahlleiterin.de)

De fait, les élections ont montré une avancée de la démocratie chrétienne (CDU) et de l'extrême droite (AfD) et un recul des sociaux-démocrates (SPD) et des écologistes (die Grünen).

Seuls quatre partis ont publié des programmes, ou du moins des principes directeurs touchant les transports et les mobilités. Les Verts souhaitent une transition écologique à l'échelle européenne et une « union des infrastructures ». Les sociaux-démocrates prônent aussi une transition européenne de la mobilité, neutre pour le climat, fiable et abordable, dans une démarche de planification européenne. La Gauche (Die Linke) veut une unification des chemins de fer européens. La droite (Alternative für Deutschland, AfD, groupe Europe des nations souveraines) refuse toute restriction à la mobilité individuelle.

Sur certains thèmes, des convergences entre plusieurs partis se dessinent. Les sociaux-démocrates (Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD, groupe S&D), les Verts (groupes des Verts/Alliance libre européenne), les libéraux (Freie Demokratische Partei, FDP, groupe Renew) et la Gauche (groupe de la Gauche au Parlement européen) préconisent une expansion et une amélioration du réseau de transport ferroviaire : augmentation des capacités du réseau, lignes transfrontalières modernes, corridors performants et à grande vitesse entre les capitales européennes, péages réduits, trains de nuit, réservations simplifiées et billetterie à l'échelle européenne.

Les mêmes partis prônent un transfert d'une part du transport routier de marchandises vers le rail et la voie d'eau (et vers le transport intermodal rail / route), avec la création d'un réseau homogène à l'échelle européenne sur la base de corridors européens, le renforcement des chantiers de transbordement, en s'appuyant aussi sur le progrès technique : attelage automatique des wagons, ERTMS (*European Rail Traffic Management System*, système européen de gestion du trafic ferroviaire), allongement des trains de fret. Le SPD préconise l'augmentation de la part du fer dans le transport de fret, soit 30 % du trafic (en tonnes-kilomètres) d'ici à 2030 et 50 % d'ici à 2050.

De leur côté, les conservateurs (Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU, Parti populaire européen), les libéraux et l'extrême droite (AfD) s'opposent au choix de l'électricité pour la propulsion des automobiles et demandent que des carburants de synthèse soient autorisés, permettant la prolongation de l'utilisation de moteurs thermiques. À l'inverse, les sociaux-démocrates et les Verts prônent le renforcement du réseau des bornes de recharge électrique.

D'autres points sont évoqués par les uns ou les autres, qui sont l'objet de désaccords entre familles politiques mais qui sont moins repris dans les débats : la limitation de la vitesse sur les autoroutes européennes et, à l'initiative des municipalités, dans les villes, l'alimentation des navires à quai en électricité, la substitution du train à l'avion pour les vols de courte durée, la définition d'une norme européenne pour les véhicules autonomes, etc.



Schématiquement, les Verts et le SPD insistent sur le transport ferré tandis que les conservateurs et l'extrême droite défendent le moteur thermique, au nom de la neutralité technologique et des libertés individuelles. Ces questions sont souvent abordées dans une logique de tactique politique plus que de vision stratégique des mobilités.

## BELGIQUE

En Belgique, les élections européennes étaient simultanées avec les élections fédérales et régionales. Ce rapprochement a contribué à masquer les enjeux européens.

Les partis politiques belges sont séparés par régime linguistique (sauf les Verts et l'extrême gauche) et ont peu de contacts au sein d'une même famille idéologique. Les libéraux et les chrétiens démocrates flamands renvoient au groupe parlementaire européen dont ils sont membres et en reprennent les thèmes.

Quelques propositions pour les transports figurent dans les programmes nationaux des partis. Le PPE soutient la neutralité technologique, c'est-à-dire la remise en question de l'électrification de l'automobile en autorisant l'usage de carburants alternatifs neutres en carbone. Il prône l'achèvement du RTE-T et estime que les technologies propres doivent être fabriquées en Europe (ce qui appelle une politique industrielle, face à la Chine et aux États-Unis).

Pour le groupe centriste au Parlement européen (Renew), l'efficacité énergétique est une priorité. L'électrification du transport routier doit être soutenue par l'innovation et en supprimant les subventions aux énergies fossiles. Il faut pouvoir répondre aux perspectives de croissance de la demande de transport tout en réduisant les émissions liées, des moyens nouveaux doivent être dégagés pour la réalisation du RTE-T. De manière générale, le transport bénéficiera de l'impact du progrès technologique, pour réaliser transfert modal du fret de la route vers le rail, une mobilité intelligente, etc.

Les socialistes flamands ont publié un texte relatif au transport en Europe qui leur est propre. Ils sont favorables à l'électrification de l'automobile à condition qu'elle soit juste socialement, avec notamment la mise en place d'un « leasing social » permettant

la mise à disposition de véhicules électriques aux citoyens aux ressources modestes. Ils soutiennent la multimodalité pour la desserte des ports, l'alimentation des navires à quai en électricité et en carburants alternatifs, le doublement de la part du fret ferroviaire d'ici à 2030, la décarbonation de la route et une plus forte taxation du transport aérien.

Les propositions des Verts flamands se limitent à la mise en place d'un système européen de réservation des billets de train, à la mobilisation de ressources pour améliorer les transports publics et les rendre moins chers. Ils proposent la création d'un fonds d'investissement européen d'au moins 1 % du PIB européen au cours des dix prochaines années, pour des investissements publics dans la mobilité verte, l'industrie et le logement.

Les conservateurs indépendantistes d'extrême droite du Vlaams Belang (groupe des Patriotes pour l'Europe) sont pour l'annulation du *Green Deal*.

Quant au Parti du travail de Belgique (PTB, d'extrême gauche, groupe de la Gauche au Parlement européen), il propose de remplacer le système des quotas d'émission négociables (*European trading system*, ETS) par des normes, d'investir dans l'hydrogène et de sortir des biocarburants.

Du côté francophone, les socialistes (groupe S&D) sont contre la libéralisation du rail et de l'énergie qui prive les pouvoirs publics de leviers pour accélérer la transition. Ils soutiennent l'attribution directe des services publics ferroviaires à la SNCB. Ils veulent harmoniser le transport au niveau européen au bénéfice de la collectivité et des travailleurs, qu'il s'agisse de la réglementation, de la compatibilité des infrastructures, des normes polluantes des véhicules et des conditions de travail des acteurs du secteur. Il faut renforcer la lutte contre le dumping social et investir dans la création d'emplois de qualité. Il faut enfin renforcer la coordination entre pays européens pour favoriser une mobilité multimodale et privilégier systématiquement le rail et la voie fluviale.

Le parti libéral (Mouvement réformateur, MR, groupe Renew) soutient le *Green Deal* mais critique la taxation du transport aérien, inefficace. Il est favorable à une politique industrielle européenne.



Les Engagés (parti du centre, antérieurement chrétien démocrate, groupe Renew) proposent de soumettre le kérosène aux accises sur les carburants et les billets d'avion à la TVA, ainsi que d'interdire les sauts de puce en avion, à l'échelle européenne. À l'inverse, ils sont favorables à l'allègement de la pression fiscale sur le rail. Il faut renforcer les liaisons ferroviaires à grande vitesse et l'offre de trains de nuit entre les États européens, selon une vision européenne du rail qui assure une meilleure concurrence tarifaire avec l'avion. Il faut aussi garantir le transfert modal des marchandises de la route vers le rail et la voie navigable par le développement d'infrastructures portuaires et ferroviaires servant de hubs aux transports par route des derniers kilomètres, développer au plus vite et de manière intégrée les RTE-T et les corridors de chemin de fer et enfin faciliter la réservation de trajets en train à travers l'Europe.

Quant aux Verts francophones (Les Écolos, groupe des Verts/ALE), ils sont favorables à l'interconnexion du rail en Europe et à une meilleure réglementation pour faciliter les passages de frontière des trains de marchandises.

## ESPAGNE

Les élections européennes en Espagne se sont inscrites dans une longue suite d'élections nationales et régionales, dans un climat de polarisation politique persistante, et certains partis ont voulu en faire un referendum contre le Premier ministre. Pour le coup, les résultats ne sont pas un rejet de celui-ci, ni du reste une approbation. Les enquêtes d'opinion montrent que les Espagnols ont très majoritairement une image positive de l'Union européenne et les forces favorables à l'Europe sont majoritaires parmi les députés élus, soit 50 députés sur 61.

Le bipartisme (opposant le PSOE socialiste au Parti populaire conservateur) structure les résultats, en dépit d'une percée de l'extrême droite et alors que la gauche alternative, divisée, peine à se consolider.

Les sujets de transport ont eu une présence limitée lors de la campagne électorale, étant principalement abordés dans le cadre du *Green Deal* ou de la politique industrielle.

RTVE, l'entreprise publique de l'État espagnol de télévision et radio, a comparé systématiquement les programmes électoraux des candidatures espagnoles aux élections européennes<sup>3</sup>. On note peu de décalage entre les programmes des partis espagnols et ceux des partis européens auxquels ils sont rattachés.

Podemos (membre du groupe de la gauche au Parlement européen) promeut les transports publics et en particulier le train, pour les marchandises et les passagers. Il propose de créer une carte européenne donnant un accès gratuit aux transports publics urbains, métropolitains et régionaux et d'établir des obligations de service public pour les voyages aériens entre les îles Canaries, les îles Baléares et l'Espagne continentale.

Autres mesures visant à réduire les émissions : fixer des objectifs minimaux de kilomètres de pistes cyclables par habitant, encourager l'utilisation de véhicules électriques et la substitution de carburants alternatifs aux carburants fossiles (25 % des véhicules vendus d'ici 2025, 70 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040), promouvoir les investissements publics-privés dans les batteries et les technologies de stockage ainsi que dans la mobilité durable.

Ce parti propose aussi d'intensifier les plans d'infrastructures ferroviaires européennes, en particulier dans les régions où le déficit d'infrastructures est le plus important.

En matière d'énergie, il propose de réduire de moitié la production d'énergie à base de combustibles fossiles d'ici à 2030, de parvenir à une production entièrement renouvelable d'ici à 2040, et de soutenir un plan européen pour l'emploi et le climat pour un horizon vert, en consacrant 5,1 % du PIB de l'UE à la transition écologique.

Sumar (dont deux élus siègent au groupe des Verts et un au groupe de la Gauche européenne) propose un cadre européen pour les transports publics avec un système de billetterie abordable, ainsi que l'expérimentation d'une carte européenne de transport multimodal. Il préconise de renforcer les infrastructures cyclables. Pour l'énergie, il faut augmenter l'objectif de réduction des émissions de 55 % à 65 % d'ici 2030.

3. - RTVE, [Comparador de programas electorales de las elecciones europeas 2024 : las propuestas de los partidos](#), 31 mai 2024

Ahora Repúblicas (dont deux élus siègent au groupe Verts/Alliance libre européenne et un au groupe de la Gauche au parlement européen) est pour la promotion d'un réseau européen de transports publics, avec des investissements dans les modes durables, des tarifs bas, une billetterie multimodale et une plateforme centrale de réservation de voyages en train au niveau européen. Il promeut aussi la mobilité durable dans les villes.

En matière ferroviaire, il propose de renforcer les trains de nuit, le transport de marchandises, tout en interdisant les vols de moins de 650 km pour lesquels il existe une alternative ferroviaire à grande vitesse.

Sur la route, il souhaite introduire une limite de vitesse à l'échelle européenne afin de réduire les accidents et les émissions.

Pour l'énergie, il prône l'augmentation des investissements dans la transition à 1,7 milliard d'euros d'ici 2030, en consacrant au moins 1 % du PIB de chaque État membre aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique, la sortie du charbon d'ici à 2030, du gaz fossile d'ici à 2035 et de toutes les énergies non renouvelables d'ici à 2040, l'accélération de l'électrification des transports, du chauffage et des processus industriels et enfin de donner la priorité aux programmes d'efficacité énergétique et d'économies d'énergie.

Le Partido Socialista Obrero Español (PSOE, groupe S&D) propose de prendre en compte les effets de la pauvreté en matière de mobilité dans les plans nationaux pour l'économie et le climat et dans les plans de mobilité urbaine durable. Il souhaite soutenir les modes de transport plus durables tels que le rail, investir en faveur de l'intermodalité pour faciliter la mobilité de porte à porte. Il propose en outre de réviser la législation européenne sur la qualité de l'air afin que les zones à faibles émissions incluent l'obligation pour les États de prévoir des sanctions en cas de non-respect, soutenir le développement de corridors européens (le RTE-T) tels que les corridors atlantique et méditerranéen comme principaux axes de mobilité pour les passagers et les marchandises.

Pour l'adaptation au changement climatique, il convient de développer des mécanismes de solidarité entre les États membres, de promouvoir une loi sur l'adaptation au changement climatique et de mettre en place une économie circulaire et neutre sur le plan climatique d'ici à 2050.

Junts (parti indépendantiste catalan centriste, parmi les non-inscrits au Parlement européen) entend travailler au sein des institutions européennes pour créer la plus importante plate-forme logistique du sud de l'Europe et défendre la priorité du corridor ferroviaire méditerranéen.

La souveraineté énergétique doit se fonder sur l'expansion des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, en maintenant l'objectif européen de neutralité climatique d'ici à 2050 et de réduction d'au moins 90 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2040. Dans cette perspective, il souhaite mettre fin aux subventions et à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles.

Il propose de mettre en œuvre la *Green Deal* avec plus de détermination et de rapidité en veillant à ce que les coûts des politiques environnementales soient partagés d'une manière socialement juste, et enfin d'améliorer la surveillance des émissions de gaz à effet de serre, en particulier du méthane, et de soutenir la mise en œuvre effective de la taxe carbone aux frontières et la réduction des quotas gratuits afin d'éviter les fuites d'émissions de CO<sub>2</sub> en dehors de l'UE.

Coalición por una Europa Solidaria (CEUS, rattaché à Renew, centriste), souhaite placer le vélo au premier plan de la mobilité urbaine durable. Il propose de donner aux régions les moyens de promouvoir des habitudes de mobilité durable et multimodale, de simplifier l'utilisation des transports publics et de mettre en place des systèmes de billetterie communs. Il suggère aussi de doter le réseau central du RTE-T de 100 000 places de stationnement sécurisées pour les poids lourds, d'éviter le dumping dans le secteur du transport routier et d'appliquer uniformément les conditions d'accès à la profession de transporteur routier.

En matière énergétique, il voudrait promouvoir l'utilisation de carburants alternatifs dans les transports aériens et maritimes et enfin développer le ciel unique européen pour l'efficacité du transport aérien et la réduction des émissions.

Le Parti populaire (PP) a pour programme celui du PPE conservateur auquel il est rattaché. En matière énergétique, le PPE souhaite davantage d'interconnexions pour l'électricité et le gaz afin de progresser vers une Union de l'énergie avec des prix plus bas et une neutralité carbone.

Pour ce faire, il faudrait des investissements diversifiés dans les ressources, les matières premières, les technologies et les innovations nécessaires à la résilience énergétique et à l'électrification et l'hydrogénisation de l'économie. L'abandon des combustibles fossiles au profit des énergies renouvelables ne doit pas provoquer de désindustrialisation (dans un souci de compétitivité européenne). En particulier, le PPE exprime ses réserves à l'égard de l'arrêt de la vente d'automobiles neuves à moteur thermique en 2035, au nom de la neutralité technologique, et propose d'autoriser l'utilisation de carburants de synthèse, neutres en carbone.

Le parti Vox (rattaché aux Patriotes et conservateurs européens, extrême droite) veut abolir le système européen de limitation des émissions de CO<sub>2</sub> et abroger toutes les politiques inspirées du Pacte vert européen et de l'Agenda 2030, en particulier la loi européenne sur le climat.

Le mouvement *Se acabó la fiesta* (Salf, La fête est terminée, groupe européen des non-inscrits), qui a obtenu trois sièges et a fondé sa campagne sur les réseaux sociaux, n'a pas publié de programme électoral.

Ces propositions inscrites dans les programmes des candidatures ayant obtenu une représentation parlementaire peuvent être explicitées en trois volets : *Green Deal*, mobilité durable et réseaux transeuropéens.

Par *Green Deal*, il faut comprendre tout ce qui tient à la transition énergétique, y compris l'électrification du parc automobile et les objectifs de réduction d'émissions polluantes. Toutes les forces politiques de centre et de gauche sont alignées sur les postulats de l'Union européenne, seule l'extrême droite y est contraire, tandis que le parti conservateur, bien qu'intégré au PPE qui y est favorable, n'exprime pas de position explicite.

Pour la mobilité durable il n'y a pas de positions explicitement contraires, bien que l'extrême droite ne veuille pas agir pour la développer. Sur les positions favorables, Sumar et Ahora Repúblicas suggèrent la limitation du transport aérien pour des trajets courts et leur remplacement par le transport ferroviaire, une mesure qui a été déjà adoptée par le gouvernement espagnol. La relance des trains de nuit est aussi évoquée.

Sur le développement des réseaux transeuropéens, notamment les corridors méditerranéen et atlantique traversant la péninsule ibérique, l'accord des diverses

candidatures est patent, bien que non explicité par la droite et l'extrême droite ni par la gauche alternative de Podemos. La gauche met plutôt l'accent sur le développement d'un réseau ferroviaire paneuropéen.

On constate ainsi que le soutien explicite aux politiques favorables à la transition énergétique, au transport durable et aux réseaux transeuropéens n'atteint pas 50 % des électeurs. Ce soutien limité est plutôt dû à l'absence de positionnement de plusieurs candidatures qu'aux postures contraires, qui ne concernent que 10 % des électeurs.

## FRANCE

Les votes aux élections européennes en France se sont inscrits dans les différenciations idéologiques de base (conservatisme ou progressisme, préférence nationale ou adhésion à la construction européenne, acceptation des contraintes liées à la lutte contre le changement de climat ou primauté des libertés individuelles, libre jeu du marché ou planification, etc.).

Certains thèmes évoqués n'étaient pas clairement de compétence européenne (la sécurité des citoyens face à la délinquance, etc.), d'autant que plusieurs candidats ont voulu faire de l'élection un enjeu national, voire un référendum de défiance à l'égard du président de la République (qui revendique son orientation pro-européenne) et du gouvernement alors en place.

Les enquêtes d'opinion montrent en effet une distorsion entre les enjeux dont l'Union européenne devrait se préoccuper en priorité selon les citoyens et les sujets prédominants lors de leur choix du vote. D'un côté (par ordre décroissant) la lutte contre le changement de climat, l'avenir de l'agriculture, la réindustrialisation, la construction d'une défense européenne ; de l'autre le pouvoir d'achat, l'immigration, le système de santé, l'environnement, la sécurité (voir le graphique Les Sujets déterminants dans le choix du vote en France, page 2).

Quant aux débats sur les questions de transport, ils ont porté sur l'urgence environnementale, qui guide nombre d'autres orientations ; l'électrification du parc automobile à l'horizon 2035, la protection des industries européennes de transport, la préférence pour le rail et l'encadrement du transport aérien, le besoin d'infrastructures et leur financement.



Le résultat du vote aux élections européennes a été marqué par une forte progression de l'extrême droite, arrivée en tête et devançant nettement le parti gouvernemental. Dès le soir des résultats, le président de la République annonça une dissolution de l'Assemblée nationale et son renouvellement dans les délais les plus courts. Ces élections législatives tenues début juillet débouchèrent sur une recomposition de l'Assemblée, mais sans qu'aucun des trois blocs principaux (gauche, centre et extrême droite) ne dispose d'une majorité à lui seul. Il s'ensuit une incertitude sur la gouvernabilité de cette situation, mais ceci est une autre histoire...

L'analyse de la place des transports dans l'élection européenne est facilitée, en France, par l'initiative de TDIE. Avant les élections, celui-ci a publié un document d'information et d'interpellation des candidats sur leurs visions et propositions touchant les enjeux majeurs des politiques de transports<sup>4</sup> :

- La lutte contre le changement climatique : quelle stratégie énergétique et industrielle pour les transports ?
- Quel financement pour le réseau transeuropéen de transport ?
- Le report modal et décarbonation ;
- Les services publics ;
- Le secteur de l'aviation : enjeux et réglementation ;
- La recherche et innovation dans le domaine des transports et des mobilités ;
- Les emplois et métiers du transport.

Ayant recueilli (pour les publier) les réponses à ce questionnaire de la plupart des principales listes candidates, TDIE a organisé un débat public entre leurs représentants<sup>5</sup>.

Le Rassemblement national (extrême droite, groupe des Patriotes pour l'Europe), dans une position critique traditionnelle à l'égard de l'Union (mais sans désormais de projet de « Frexit » ni de sortie de l'euro), est contre l'écologie punitive et incantatoire et veut repousser l'interdiction de la vente de voitures neuves thermique après 2035. Des circuits économiques courts seraient favorables aux échanges et aux activités nationaux et, pour le transport, au pavillon français.

Les Républicains (droite, membre du PPE) sont favorables à la liberté de choix par le marché et le signal-prix : en clair, selon le principe de neutralité technologique (les choix techniques n'appartiennent pas au politique), il ne faut pas interdire la vente de moteurs thermiques, dont les marges d'innovation ne sont pas épuisées (usage de carburants de synthèse, etc.). Les centristes (Renaissance, majorité présidentielle, groupe Renew) souhaitent des transports décarbonés et accessible à tous, avec par exemple le « leasing social » qui permet à des ménages modestes d'accéder à un véhicule électrique.

Les sociaux-démocrates (Parti socialiste et Place publique, groupe S&D) prônent l'accompagnement social de la transition écologique dans les transports, pour l'accès à l'automobile électrique mais aussi pour la formation professionnelle dans les métiers touchés par une mutation industrielle. Ils proposent aussi de renforcer les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, soit une baisse de 90 % d'ici 2040 par rapport au niveau de 1990.

Les écologistes insistent sur l'urgence européenne de réduire les émissions de GES. Priorité doit être accordée à la régénération et la modernisation du réseau ferré existant, au développement des lignes de proximité et des trains de nuit, et non à de nouvelles réalisations comme le Lyon-Turin et d'autres lignes à grande vitesse.

Les communistes (PCF) rappellent l'échec du référendum de 2005 sur le projet de Traité établissant une constitution pour l'Europe et la manière dont ce vote fut ensuite contourné. Ils sont favorables à la décarbonation du transport, mais sans inégalité de mobilité au détriment des classes populaires.

Pour l'extrême gauche (La France insoumise, groupe de la gauche au Parlement européen), l'échelle européenne peut être le cadre de règlements communs, mais leur mise en œuvre doit rester nationale. Il faut des mesures pour mieux protéger le Parlement européen de l'action des lobbies. Pour disposer des ressources nécessaires, il convient de taxer les surprofits et les pratiques émettrices de GES comme le transport aérien.

4. - [Avenir de l'Europe : les transports. Analyses, propositions et questions aux candidats à l'élection européenne en France](#), TDIE, avril 2024, 56 pages. Les réponses intégrales des listes candidates ont été publiées accompagnées d'une petite synthèse.

5. - Le replay du débat du 23 mai 2024 est disponible sur le [site internet de TDIE](#)



Athènes, Grèce

LFI n'exclut pas de s'affranchir du droit européen (régulé par des règles de libre concurrence et d'équilibre budgétaire). Il faut en outre abroger la directive Travailleurs détachés et imposer un revenu minimum européen. Parmi les sujets controversés, l'automobile est le thème le plus abordé, qu'il s'agisse de promouvoir son passage à l'énergie électrique ou, au contraire, de poursuivre la vente (et donc la fabrication) de véhicules thermiques. Se mêlent ici considérations sociales (les effets discriminants de l'automobile électrique, si celle-ci reste plus coûteuse que la thermique), la liberté individuelle face à la norme collective, les enjeux industriels (préserver les activités actuelles, ou promouvoir une mutation industrielle en Europe).

L'autre thème marquant les écarts de position les plus forts est le chemin de fer. Les partis de gauche et les écologistes sont favorables à une puissante politique de renforcement du rail européen et national et de l'offre de transport collectif. Ils dénoncent aussi le droit de circulation des méga-camions (*European Modular System*, EMS) et prônent la limitation du transport aérien.

Le RN et LFI critiquent la politique de libéralisation des services ferroviaires qui a cassé les entreprises nationales. LFI et le PCF critiquent les troisième et quatrième paquets ferroviaires qui ont ouvert les marchés à la concurrence, « démantelant les services publics ».

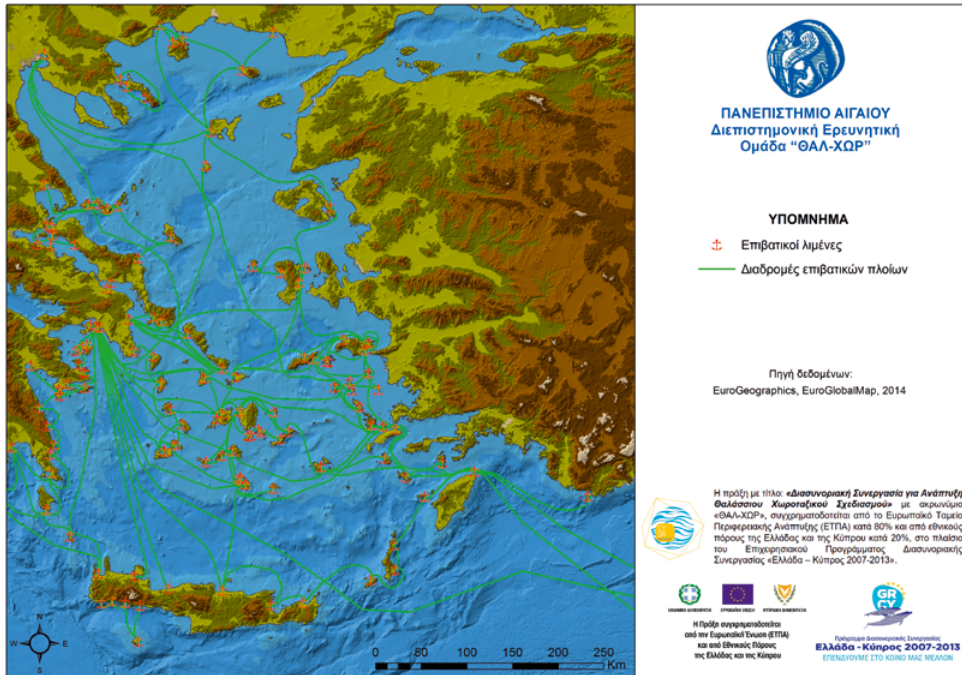
Quant au financement des infrastructures, le RN estime que la contribution de la France au budget européen est trop importante, alors que la gauche et les libéraux souhaitent une augmentation des moyens pour réaliser le RTE-T.

## GRÈCE

Le thème des transports a été largement absent des débats européens en Grèce, sinon comme une sous-question au sein d'autres débats. On avait pu faire le même constat pour les élections nationales de l'an dernier.

Les programmes des partis ne sont plus comme naguère des documents dépassant la centaine de pages, développant des analyses sur des enjeux importants. Ils se limitent désormais à quelques généralités, sans propositions précises. Émerge toutefois le thème de la transition verte et celui du nouvel ordre international marqué par l'instabilité géopolitique et la nécessaire adaptation des chaînes logistiques, mais sans que ces questions soient abordées en dehors des milieux spécialisés.

L'opinion grecque est généralement positive à l'égard de l'Europe (le pays bénéficiant notamment des fonds de cohésion, etc.). Toutefois, pour les élections locales, la hausse des prix est apparue comme la question primordiale car elle touche les produits de première nécessité. Le prix du logement augmente aussi avec la reprise du tourisme (les locations de courte durée, par exemple via Airbnb, concurrençant les locations de longue durée à destination de la population résidente). S'y ajoute le déclin du système de santé publique, de la justice, de la protection civile, etc. Sous l'angle international, on évoque les relations avec la Turquie tandis que la question de l'immigration est encore présente mais de manière moins virulente que naguère.



**Le transport côtier en Grèce**

Source : Rapport d'étude dans le cadre du Programme Interreg 2007-2013, co-financé par la Commission européenne et les gouvernements de Grèce et de Chypre, 2015.

Un débat particulier a porté sur la transition verte du transport maritime, avec d'un côté le shipping international (plus de la moitié de la capacité de la flotte européenne appartient à des armateurs grecs) et le transport côtier national d'autre part.

Le shipping grec constitue un milieu entrepreneurial libéral mais peu européen : ce sont l'échelle mondiale et l'Organisation maritime internationale (OMI, agence spécialisée des Nations unies) qui comptent. Les armateurs sont hostiles à l'application des ETS au transport maritime. Ils effectuent des investissements importants dans les nouvelles technologies, alors que le carburant de l'avenir n'est pas identifié et que l'électricité ne permet pas de longues distances...

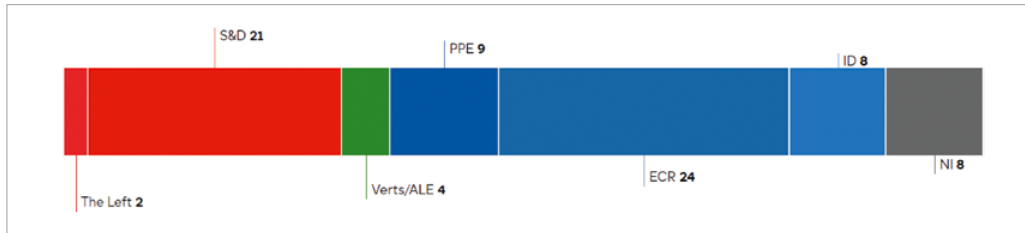
Le transport côtier est un service public, qui assure la cohésion territoriale avec les îles. Il représente 5,4 % du PIB. Son prix augmenterait de 30 % avec l'introduction des ETS, alors que la flotte est vieillissante : comment financer son renouvellement ? En outre, les efforts de décarbonation du transport maritime doivent aussi porter sur les ports.

**ITALIE**

Les transports ont été assez peu évoqués dans les débats préparatoires aux élections européennes en Italie, et pour connaître les positions des partis, sur quelques questions de transport, il faut lire attentivement leurs programmes. Selon une étude menée par l'ISPI (*Istituto per gli studi di politica internazionale*, Institut d'études politiques internationales) en 2023, les préoccupations qui prévalent sont la crise économique, le changement de climat, l'immigration, le conflit russo-ukrainien et la pandémie mondiale<sup>6</sup>. Pourtant, c'est le thème de l'immigration qui a été le plus souvent abordé dans la campagne. Dans la période précédant les élections, ce sont la santé, le pouvoir d'achat, les scénarios internationaux, la croissance économique, l'avenir de l'Europe, l'immigration, la soutenabilité et le *Green Deal* et enfin la corruption qui auraient été pris en considération au moment du vote (voir graphique *Thèmes pris en considération au moment du vote en Italie*, page 3).

6 ISPI, *Sondaggio ISPI 2023: gli italiani e la politica internazionale*, 21 janvier 2023





Source : Commission européenne. [Sièges par groupe politique - 2024-2029 Italie - Session constitutive](#)

Au terme du vote, la répartition des 76 députés italiens montre la forte position de l'extrême droite (ECR et ID) suivie de la gauche sociale-démocrate, et la relative faiblesse de l'extrême gauche, des Verts et du PPE.

Quand on passe en revue les partis politiques, on constate qu'Azione (le Parti de l'action, membre du groupe libéral européen Renew) entend repenser la stratégie sur les matériaux rares et les chaînes d'approvisionnement vertes. Il propose de revoir le calendrier du passage aux véhicules à faible émission en liant l'entrée en vigueur des interdictions de vente de véhicules thermiques à la création d'une infrastructure de recharge électrique répartie sur l'ensemble du territoire, et en stimulant la demande par des incitations économiques plutôt que des interdictions. Il propose aussi d'autoriser la vente de véhicules à moteur fonctionnant aux biocarburants après 2035 avec une révision du plan tous les trois ans.

Forza Italia (membre du PPE) veut « défendre la maison, la propriété et la voiture ». Il faut ainsi « protéger la chaîne d'approvisionnement automobile en soutenant les entreprises qui ont vu le réseau de fournisseurs italiens dédiés à notre secteur de pointe démantelé à la suite des folies idéologiques soutenues par la gauche ». Il propose aussi de garantir des incitations pour les moteurs thermiques de dernière génération en vue d'une réduction significative des émissions de carbone et soutenir le développement de carburants alternatifs, de technologies de l'hydrogène et de nouveaux systèmes de carburant pour les véhicules, c'est-à-dire d'abandonner la décision d'interdire la vente d'automobiles neuves à moteur thermique à partir de 2035.

Le mouvement Cinq étoiles (membre du groupe de la Gauche au Parlement européen) s'est toujours montré sensible aux questions de transport. Il préconise de faciliter les échanges entre les modes et de soutenir les connexions entre les réseaux ferroviaires italien et

européens. Il insiste sur la desserte des sites industriels, en synergie avec la stratégie de développement du système portuaire, interportuaire, aéroportuaire et des ports secs. Il préconise aussi d'améliorer les connexions entre les dorsales adriatique et tyrrhénienne et avec le Sud.

Il propose d'accompagner l'arrêt de la vente d'automobiles à moteur thermique à partir de 2035 par des politiques de transition équitable, et une réduction du nombre de voitures privées en circulation, en renforçant les transports publics dans les villes. Le secteur automobile sera reconverti grâce à un fonds européen, qui pourrait également financer des pistes cyclables et la production industrielle de vélos (y compris électriques).

Il faut en outre décarboner les ports et le transport maritime, responsable de 2,5 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Pour le tunnel Lyon-Turin, les prévisions de trafic seraient surestimées. Enfin, l'Italie n'aurait pas besoin de cathédrales dans le désert, mais d'ouvrages qui servent les citoyens: il faut renoncer à la construction du pont sur le détroit de Messine avec des fonds européens. Le programme du Parti démocrate (groupe S&D) ne comporte aucune section ou référence à la mobilité. Tout au plus mentionne-t-il : « Vivre un territoire, c'est pouvoir l'habiter, jouir des mêmes droits de citoyenneté, des services essentiels aux personnes, à la mobilité, aux infrastructures matérielles et numériques, à l'accès à la formation et au travail ». Il propose aussi l'amélioration des connexions des zones de montagne.

Cette prudence politique s'explique sans doute par le fait que certaines questions de mobilité sont particulièrement clivantes, notamment l'arrêt des moteurs à combustion, les zones à trente kilomètres par heure, les zones à circulation réduite dans les centres-villes historiques qui ont déjà alimenté de fortes controverses, par exemple à Bologne et à Milan.

Fratelli d'Italia (droite, groupe ECR), le parti de Giorgia Meloni, Première ministre en exercice, soutient la décarbonation des différents modes de transport et la mobilité urbaine durable. Mais il veut annuler l'interdiction de la vente d'automobiles neuves à moteur thermique à partir de 2035 et relancer le secteur automobile selon le principe de la neutralité technologique, en investissant dans tous les carburants alternatifs et pas seulement dans l'électricité, et développer la chaîne d'approvisionnement en biocarburants.

À la différence d'autres partis eurosceptiques de droite, Fratelli d'Italia est favorable à l'achèvement du RTE-T, les sections transfrontalières favorisant l'interconnexion dans le marché unique.

Pour l'alliance Verdi-Sinistra (quatre membres siègent parmi les Verts et deux au sein du groupe de la Gauche au Parlement européen), le défi de la neutralité climatique passe aussi par la réalisation d'un système de mobilité durable, inclusif et accessible. Il faut à cette fin augmenter les investissements dans les transports publics et la mobilité lente, partagée et électrique et soutenir l'augmentation de la pratique du vélo.

Pour réduire les coûts de la mobilité pour les citoyens, il faut envisager la gratuité des transports pour les jeunes et le financement d'actions de lutte contre la pauvreté liée à la mobilité à partir du Fonds social pour le climat. Investir dans le transport ferroviaire de nuit et créer une plateforme européenne de billetterie permettra de réduire l'utilisation des vols court-courriers.

La Lega Nord (dirigée par Matteo Salvini, de droite et eurosceptique, membre des patriotes pour l'Europe), se positionne « en défense de notre industrie immobilière et automobile ». Elle s'engage à garantir à tous les citoyens « le sacro-saint droit de posséder des véhicules privés à des prix durables ». Elle est donc hostile à l'interdiction des moteurs thermiques neufs en 2035 et veut autoriser sans limite l'utilisation des biocarburants.

## POLOGNE

Le déroulement des élections européennes dans les 27 États membres de l'UE devrait s'apprécier en fonction de leur impact potentiel sur les politiques communes à venir – dont la politique des transports – alors que prévalent souvent des considérations de

politique intérieure. En outre, les réflexions de *tous* les candidats au Parlement européen (et de leurs partis) sont de peu d'importance, puisque seulement 5 % d'entre eux ont seront élus... Enfin, parmi les élus, un nombre restreint s'engagera dans le traitement des questions de transport, tandis que l'initiative des nouveaux textes législatifs est de la compétence de la Commission (mais en tenant compte des orientations négociées au sein du Conseil européen).

Pour prédire la forme future de la politique commune des transports, il convient donc de prendre en compte un ensemble de déterminants, et pas seulement les réflexions fragmentaires de la campagne électorale. Pour autant, les élections européennes ne sont pas sans effet et, au fil des ans, la politique commune des transports influence les politiques nationales et incite à leur convergence progressive.

Le contexte des élections de 2024 comporte des éléments en continuité avec les périodes antérieures et des éléments inédits. Demeurent les règles de subsidiarité, la recherche de durabilité et d'interopérabilité des systèmes de transport, la libéralisation des marchés, l'intégration des infrastructures, etc. Mais la situation internationale a beaucoup évolué, avec des conflits dans le monde et sur le territoire même de l'Europe, les tensions du commerce international, et aussi les progrès techniques en matière d'énergie, de traitement de l'information (intelligence artificielle), etc.

On peut donc s'attendre à ce que de nouvelles préoccupations se manifestent dans le Parlement européen, amenant à mettre à jour (certains voudraient même son abandon) la stratégie du Pacte vert, la réalisation du réseau transeuropéen de transport, tandis que sont mises en avant des visions alternatives à l'électrification du transport routier.

Lors de la campagne électorale, les problèmes principalement discutés ont été d'importance nationale (la sécurité, l'accès aux transports, l'avenir de l'extraction du charbon, etc.). Parmi les problèmes d'importance européenne on a discuté surtout les questions du *Green Deal* et des règles de répartition des immigrants dans l'Union. Un aspect polonais important de cette campagne était l'aide militaire à l'Ukraine, nécessitant un transport spécial de marchandises et d'équipements militaires à travers le territoire polonais.

Sur 53 députés polonais envoyés au Parlement européen, 27 ont des opinions pro-européennes (Coalition civique, Troisième voie et Gauche) et 26 des opinions anti-européennes (Droit et justice, Confédération).

Le programme de la Coalition civique (21 députés, membres du PPE) suppose une sortie du charbon dans le secteur du chauffage et dans le secteur de l'énergie commerciale d'ici 2035. La décarbonation des transports s'applique en premier lieu au transport routier. Dans le transport routier international de marchandises, la stratégie de décarbonation est liée au maintien de la compétitivité internationale des transporteurs polonais.

Pour la Troisième voie (trois députés, membres du PPE), la dernière unité de production charbon en Pologne devrait être fermée d'ici 2040, en veillant à la qualité de vie des personnes dépendant aujourd'hui de l'existence de mines, de centrales électriques ou du secteur lié au charbon. Il faut s'efforcer d'atteindre la neutralité climatique totale d'ici 2050, et l'abandon du charbon est l'une des étapes pour atteindre cet objectif.

Pour la Gauche (trois députés, membres du groupe S&D), l'utilisation du charbon doit être abandonnée dès que possible, tout en maintenant la sécurité énergétique de la Pologne et la sécurité économique des habitants des régions dépendantes des combustibles fossiles. Grâce aux investissements publics dans les panneaux solaires et les parcs éoliens offshore et terrestres, la majeure partie de l'électricité consommée dans l'économie en 2035 proviendra des énergies renouvelables.

Pour Droit et justice (vingt députés, membre du groupe des Conservateurs et réformistes européens), le charbon doit rester l'une des sources du mix polonais et le programme du parti ne fixe pas de date précise pour la sortie du charbon. La décarbonation du transport routier devrait être liée au maintien de la compétitivité des transporteurs polonais sur le marché européen. On constate ainsi que tous les partis politiques polonais ont une attitude critique ou négative à l'égard de la décarbonation radicale. La mise en œuvre intégrale de cette politique entraînerait des coûts élevés et fausserait la concurrence loyale sur les marchés internationaux des transports. En outre, la décarbonation (l'électrification) du transport routier polonais et de l'industrie automobile entraînerait des changements majeurs sur le marché du travail et le risque de perdre environ 300 000 emplois.

Ces dernières années, il y a eu une controverse entre la Pologne et l'UE sur l'aménagement de corridors transeuropéens dans le pays. Ces controverses continueront d'exister, car le système de RTE-T ne sert pas à renforcer les connexions entre les plus grandes agglomérations.

La Pologne n'est toujours pas satisfaite de la libéralisation de l'accès au cabotage routier de marchandises. L'argument du dumping social comme limitation du cabotage n'est pas vrai aux yeux des Polonais, car un tel argument n'est pas soulevé en Pologne dans le cas des chaînes de supermarchés dominées par les capitaux étrangers (ainsi que dans le cas de la logistique).

Les Polonais s'attendent à ce qu'à partir de 2024, l'UE, dans le cadre de ses compétences dans le domaine des transports, traite de questions telles que la réforme du *Green Deal*, la décarbonation et l'électrification des transports, la réduction de la surréglementation des transports, la planification de nouveaux éléments d'infrastructure plus réaliste quant à leur financement, la libéralisation du marché ferroviaire en relation avec une trajectoire effective d'interopérabilité, l'abandon du dogme du dumping social dans les transports routiers internationaux réalisés par transporteurs des pays d'Europe centrale, enfin une plus grande attention au renforcement des transports et de la cohésion spatiale de l'UE.

## ROUMANIE

En Roumanie, les élections européennes ont coïncidé avec les élections municipales. Les discours électoraux se sont concentrés sur les problèmes auxquels sont confrontées les communautés au niveau local, avec très peu de référence aux défis régionaux, nationaux et européens.

Les candidats au Parlement européen n'ont pas mené une campagne électorale significative. Ils ont compté dans une large mesure sur le pouvoir de persuasion des partis politiques roumains auxquels ils appartiennent. Les préoccupations concernant la politique européenne des transports n'ont été évoquées que dans les milieux professionnels concernés.

Une des explications possibles est que l'intérêt de la population se concentre sur la résolution des problèmes de mobilité urbaine au niveau local, dont elle peut constater directement et quotidiennement les aspects négatifs.





Timișoara, Roumanie

Le développement des grandes infrastructures de circulation, routières (autoroutes, voies rapides) et ferroviaires (notamment les transports métropolitains), au niveau régional et national, a été très peu discuté dans les débats électoraux, même si, ces dernières années, il y a eu une accélération perceptible de la création de nouvelles connexions routières et de contournements de villes, à grande vitesse. Cependant, il reste encore beaucoup à faire pour réduire l'écart de connectivité au niveau national par rapport à celui des pays occidentaux qui ont entamé leur processus de développement des autoroutes trois ou quatre décennies avant les pays de l'est de l'Europe. La région roumaine de Moldavie reste particulièrement peu accessible, et il est opportun que la Commission européenne poursuive la politique d'accès équitable au réseau RTE-T (central et global) pour l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Au niveau national, le cadre d'élaboration des Plans de mobilité urbaine durable (PMUD) a été créé et, fondé sur le mécanisme de financement européen de projets, a contribué de manière significative au changement de mentalité et de modèles dans la planification de la mobilité urbaine. Il est donc souhaitable que la Commission européenne poursuive et perfectionne ce mécanisme de soutien financier, notamment dans les pays de l'Est qui accusent un certain retard dans le développement de systèmes de transports alternatifs, moins polluants et moins consom-

mateurs d'espace urbain (transports ferroviaires métropolitains, transports ferroviaires locaux, infrastructures cyclables, micromobilité, etc.).

Au niveau municipal et surtout dans les grandes villes, la population est préoccupée par l'ampleur des embouteillages et par l'insuffisance de l'offre de stationnement par rapport à la demande déterminée par un parc de véhicules extrêmement élevé (à Bucarest le taux de motorisation est de 640 voitures/1 000 habitants). Les demandes de la population s'orientent donc vers des solutions de fluidification du trafic et d'augmentation de l'offre de stationnement et, dans une bien moindre mesure, vers des solutions pour la décarbonation de la mobilité, de restructuration modale et de régénération urbaine.

En matière politique, la situation est dominée par une coalition du Parti social-démocrate et du Parti libéral qui a obtenu 67 % du nombre total de mairies et qui pourrait obtenir très probablement une large majorité aussi aux élections législatives nationales. Il s'agit d'une alliance apparemment dichotomique, qui aboutit à une sorte de politique du centre, sans orientations idéologiques claires. Les autres partis se sont affaiblis durant les cinq dernières années et ne constituent pas actuellement une opposition notable. On ne peut donc pas parler de perspectives alternatives dans le domaine des transports, d'essence idéologique, à quelque niveau territorial que ce soit. ■

Pays	Total de sièges	% par PE	PPE	% par pays	% par groupe	S&D	% par pays	% par groupe	PfE	% par pays	% par groupe	ECR	% par pays	% par groupe	Renew	% par pays	% par groupe	Verts / ALE	% par pays	% par groupe	The Left	% par pays	% par groupe	ESN	% par pays	% par groupe	NI	% par pays	% par groupe
Allemagne	96	13,33	31	32,29	16,49	14	14,58	10,29							8	8,33	10,39	15	15,63	28,30	4	4,17	8,70	14	14,58	56,00	10	10,42	30,30
Autriche	20	2,78	5	25,00	2,66	5	25,00	3,68	6	30,00	7,14				2	10,00	2,60	2	10,00	3,77									
Belgique	22	3,06	3	13,64	1,60	4	18,18	2,94	3	13,64	3,57	3	13,64	3,85	5	22,73	6,49	2	9,09	3,77	2	9,09	4,35						
Bulgarie	17	2,36	6	35,29	3,19	2	11,76	1,47				1	5,88	1,28	5	29,41	6,49						3	17,65	12,00				
Chypre	6	0,83	2	33,33	1,06	1	16,67	0,74				1	16,67	1,28							1	16,67	2,17				1	16,67	3,03
Croatie	12	1,67	6	50,00	3,19	4	33,33	2,94				1	8,33	1,28				1	8,33	1,89									
Danemark	15	2,08	2	13,33	1,06	3	20,00	2,21	1	6,67	1,19	1	6,67	1,28	4	26,67	5,19	3	20,00	5,66	1	6,67	2,17						
Espagne	61	8,47	22	36,07	11,70	20	32,79	14,71	6	9,84	7,14				1	1,64	1,30	4	6,56	7,55	4	6,56	8,70				3	6,56	12,12
Estonie	7	0,97	2	28,57	1,06	2	28,57	1,47				1	14,29	1,28	2	28,57	2,60												
Finlande	15	2,08	4	26,67	2,13	2	13,33	1,47				1	6,67	1,28	3	20,00	3,90	2	13,33	3,77	3	20,00	6,52						
France	81	11,25	6	7,41	3,19	13	16,05	9,56	30	37,04	35,71	4	4,94	5,13	13	16,05	16,88	5	6,17	9,43	9	11,11	19,57	1	1,23	4,00			
Grèce	21	2,92	7	33,33	3,72	3	14,29	2,21	1	4,76	1,19	2	9,52	2,56							4	19,05	8,70				4	19,05	12,12
Hongrie	21	2,92	7	33,33	3,72	2	9,52	1,47	11	52,38	13,10												1	4,76	4,00				
Irlande	14	1,94	4	28,57	2,13	1	7,14	0,74							6	42,86	7,79				3	21,43	6,52						
Italie	76	10,56	9	11,84	4,79	21	27,63	15,44	8	10,53	9,52	24	31,58	30,77				4	5,26	7,55	10	13,16	21,74						
Lettonie	9	1,25	2	22,22	1,06	1	11,11	0,74	1	11,11	1,19	3	33,33	3,85	1	11,11	1,30	1	11,11	1,89									
Lituanie	11	1,53	3	27,27	1,60	2	18,18	1,47				2	18,18	2,56	2	18,18	2,60	1	9,09	1,89				1	9,09	4,00			
Luxembourg	6	0,83	2	33,33	1,06	1	16,67	0,74				1	16,67	1,28	1	16,67	1,30	1	16,67	1,89									
Malte	6	0,83	3	50,00	1,60	3	50,00	2,21																					
Pays-Bas	31	4,31	6	19,35	3,19	4	12,90	2,94	6	19,35	7,14	1	3,23	1,28	7	22,58	9,09	6	19,35	11,32	1	3,23	2,17						
Pologne	53	7,36	23	43,40	12,23	3	5,66	2,21				20	37,74	25,64	1	1,89	1,30							3	5,66	12,00	3	5,66	9,09
Portugal	21	2,92	7	33,33	3,72	8	38,10	5,88	2	9,52	2,38				2	9,52	2,60				2	9,52	4,35						
Roumanie	33	4,58	10	30,30	5,32	11	33,33	8,09				6	18,18	7,69	3	9,09	3,90	1	3,03	1,89							2	6,06	6,06
Slovaquie	15	2,08	1	6,67	0,53										6	40,00	7,79							1	6,67	4,00	7	46,67	21,21
Slovénie	9	1,25	5	55,56	2,66	1	11,11	0,74							2	22,22	2,60	1	11,11	1,89									
Suède	21	2,92	5	23,81	2,66	5	23,81	3,68				3	14,29	3,85	3	14,29	3,90	3	14,29	5,66	2	9,52	4,35						
Tchéquie	21	2,92	5	23,81	2,66				9	42,86	10,71	3	14,29	3,85				1	4,76	1,89				1	4,76	4,00	2	9,52	0,00
UE	720	100	188	26,11	100,00	136	18,89	100,00	84	11,67	100,00	78	10,83	100,00	77	10,69	100,00	53	7,36	100,00	46	6,39	100,00	25	3,47	100,00	32	4,58	100,00

**Le Parlement européen issu des élections de juin 2024**

Source : [results.elections.europa.eu](https://results.elections.europa.eu) (consulté et retravaillé le 29/08/2024) - Les pays de l'OPSTE sont soulignés en gris.

Les cinq premiers pays en nombre de députés représentent 50,97 % des effectifs du Parlement européen (Allemagne, France, Italie, Espagne, Pologne). Ils représentent aussi près de 50 % (48,40 %) du groupe PPE et 51,21 % du groupe S&D.

Huit groupes politiques constitués, et une catégorie à part pour les non-inscrits :

**PPE** : groupe du Parti populaire européen, droite ; **S&D** : groupe de l'Alliance progressiste des socialistes et démocrates, gauche ;

**PfE** : Patriots for Europe, droite (extr.) ; **ECR** : groupe des Conservateurs et réformistes européens, droite (extr.) ;

**Renew Europe** : centre / libéraux ; **Verts/ALE** : groupe des Verts / Alliance libre européenne, gauche ;

**The Left** : groupe de la Gauche au Parlement européen (GUE/NGL), gauche (extr.) ; **ESN** : Europe of Sovereign Nations, droite (extr.) ;

**NI** : Non-inscrits, divers.