

# QUELLE FEUILLE DE ROUTE POUR APÓSTOLOS TZITZIKÓSTAS, COMMISSAIRE DÉSIGNÉ AUX TRANSPORTS ?

CÉCILE COMBETTE-MURIN  
pour TDIE

Le 17 septembre dernier, Ursula von der Leyen, réélue en juillet pour un second mandat à la présidence de la Commission européenne, présentait l'architecture et les membres de son futur collège des commissaires. Le portefeuille des transports et du tourisme durables reviendrait au conservateur grec Apóstolos Tzitzikóstas, placé sous l'autorité de l'Italien Raffaele Fitto, proche de Giorgia Meloni, proposé au poste de vice-président exécutif responsable de la Cohésion et des Réformes. La lettre de mission du commissaire désigné aux Transports reprend plusieurs propositions issues des récents rapports remis par Enrico Letta et Mario Draghi.

Après un mandat 2019-2024 durant lequel les transports ont constitué un volet important du pacte vert pour l'Europe, avec l'adoption de législations ambitieuses dédiées à leur décarbonation, la priorité du nouveau mandat européen est la mise en place d'un nouveau plan pour une prospérité et une compétitivité durables de l'Europe, alors que s'accroît le décrochage de l'économie européenne face à celle de ses principaux concurrents mondiaux. Le pacte vert ne disparaît toutefois pas des objectifs de la Commission européenne, sa mise en œuvre devenant l'un des leviers au service du renforcement de notre compétitivité. La question des investissements nécessaires pour sa concrétisation est plus que jamais centrale, l'ambition d'Ursula von der Leyen, qui figure dans toutes les lettres de mission envoyées à ses commissaires désignés, est celle de mettre en place une « commission de l'investissement ».

Deux éléments frappent à l'analyse de l'architecture proposée pour le nouveau collège et à la lecture de la lettre de mission du commissaire désigné aux Transports : la dispersion des dossiers transports entre plusieurs membres du collège et la nouvelle dimension industrielle du portefeuille dédié à cette branche.

## LE FUTUR COLLÈGE DES COMMISSAIRES : ARCHITECTURE ET AMBITION

Le futur collège des commissaires serait composé de onze femmes et de seize hommes. Quatorze d'entre eux

sont membres du Parti populaire européen (PPE), contre quatre sociaux-démocrates (S&D), ce qui confirme la prédominance du PPE au sein de toutes les institutions européennes<sup>1</sup>. Ce collège comprend six vice-présidents exécutifs (contre trois au sein du précédent collège), dont quatre femmes, parmi lesquelles deux S&D, pour remédier au déséquilibre de genre sur la totalité du futur collège, ainsi qu'au déséquilibre quantitatif en défaveur des sociaux-démocrates :

- ▶ Stéphane Séjourné (France), chargé de la Prospérité et de la Stratégie industrielle
- ▶ Teresa Ribera Rodríguez (Espagne), chargée de la Transition propre, juste et compétitive
- ▶ Henna Virkkunen (Finlande), chargée de la Souveraineté technologique, la Sécurité et la Démocratie
- ▶ Roxana Mînzatu (Roumanie), chargée des Personnes, des Compétences et de l'État de préparation
- ▶ Raffaele Fitto (Italie), chargé de la Cohésion et des Réformes
- ▶ Kaja Kallas (Estonie), vice-présidente et haute-représentante aux Affaires étrangères et à la Politique de sécurité

Les six vice-présidents exécutifs, qui exerceront chacun, s'ils réussissent leurs auditions, leur premier mandat de commissaire – à la différence des vice-présidents du collège sortant<sup>2</sup> – assureront la coordination des travaux de plusieurs commissaires. Ils devront se partager certains dossiers emblématiques transversaux, tels que l'élaboration dans les cent

### NOTES

1. Le PPE est le 1<sup>er</sup> groupe du Parlement européen avec 188 sièges, soit 12 de plus que lors du mandat précédent. Il domine également le Conseil, puisque 11 États membres sur 27 sont aujourd'hui dirigés par le PPE.
2. Frans Timmermans, en charge du Pacte vert, Margrethe Vestager, en charge de la Politique de concurrence, et Valdis Dombrovskis, en charge de l'Économie, avaient déjà exercé la fonction de commissaire lors du mandat 2014-2019.

## LA PROCÉDURE DE NOMINATION DES COMMISSAIRES EUROPÉENS

Chaque État membre ayant désigné un(e) candidat(e) pour siéger au sein du futur collège, le Conseil de l'Union européenne, en accord avec la présidente de la Commission, adopte la liste des commissaires désignés.

La présidente de la Commission présente aux parlementaires européens l'architecture du futur collège, avec la répartition des portefeuilles. Chaque candidat commissaire doit d'abord soumettre une déclaration d'intérêt à la commission des affaires juridiques du Parlement européen, qui se charge de vérifier si leurs intérêts financiers et leur appartenance à des ONG, des associations, des partis politiques ou autres pourraient générer un conflit d'intérêts avec leurs responsabilités de commissaire. Si sa candidature est validée, chaque candidat doit se présenter devant la (les) commission(s) parlementaire(s) responsable(s) du portefeuille qui lui est destiné, pour une audition publique de trois heures. Les eurodéputés membres de la (des) commission(s) parlementaire(s) se prononcent sur les capacités du candidat pour le poste prévu. Tous les commissaires sont ensuite soumis, en tant que collège, à un vote d'approbation du Parlement à la majorité simple, avant d'être nommés par le Conseil européen.

premiers jours du mandat du pacte pour l'industrie propre, qui doit permettre simultanément de décarboner et de réindustrialiser l'économie européenne. Ce pacte sera élaboré conjointement par Teresa Ribera et Stéphane Séjourné, avec l'appui de Wopke Hoekstra, commissaire désigné au Climat, à la Neutralité carbone et à la Croissance propre.

**“ Ursula von der Leyen précise qu'elle pourrait revoir la structure du collège et les missions de chaque membre. ”**

Dans les lettres de mission des commissaires désignés, Ursula von der Leyen leur indique qu'ils devront travailler avec le commissaire au Budget, le Polonais Piotr Serafin, et elle-même à l'élaboration d'un nouveau budget de long terme pour l'UE « plus simple, plus ciblé et plus réactif, reflétant les priorités stratégiques européennes ». L'un des premiers actes politiques du nouveau collège des commissaires sera en effet de proposer courant 2025 le cadre financier pluriannuel (CFP) post-2027 de l'UE, dans un contexte marqué par des besoins en investissement supplémentaires que Mario Draghi estime, dans son rapport sur l'avenir de la compétitivité européenne, à 750 à 800 Md€ par an pour relancer la compétitivité de l'UE. Ursula von der Leyen précise d'ailleurs que compte tenu des changements induits par le prochain budget à long terme, et aux fins d'une adaptation aux nouvelles priorités de dépenses, elle pourrait revoir la structure du collège et les missions de chaque membre du collège en cours de mandat.

Ursula von der Leyen demande à tous les membres de son futur collège de s'appuyer dans leurs travaux sur quatre rapports récents, dont deux, les rapports Letta et Draghi, contiennent un (voire deux pour le rapport Draghi) volet dédié aux transports :

- ▶ le rapport d'Enrico Letta sur l'avenir du marché unique (avril 2024) : « Bien plus qu'un marché. Rapidité, sécurité, solidarité. Renforcer le marché unique pour garantir un avenir durable et la prospérité pour tous les citoyens de l'UE »<sup>3</sup>;
- ▶ le rapport de Mario Draghi sur l'avenir de la compétitivité européenne (septembre 2024) : « L'avenir de la

compétitivité européenne – une stratégie de compétitivité pour l'Europe »<sup>4</sup>;

- ▶ le rapport de Sauli Niinistö, ancien président finlandais, sur la manière d'améliorer la préparation de l'Europe en matière civile et de défense;
- ▶ le rapport issu du dialogue stratégique sur l'avenir de l'agriculture de l'UE.

### APÓSTOLOS TZITZIKÓSTAS, COMMISSAIRE DÉSIGNÉ AUX TRANSPORTS ET AU TOURISME DURABLES

Apóstolos Tzitzikóstas est membre du parti conservateur au pouvoir Néo Dimokratía, et gouverne depuis 2014 la région de Macédoine centrale. Depuis 2022, il est premier vice-président du Comité européen des régions et des villes, organe consultatif européen qui rassemble des élus régionaux et locaux des 27 États membres, après en avoir été le président entre 2020 et 2022. Il semble donc pour l'instant maîtriser davantage la politique de cohésion, qui attribue des fonds européens aux régions, que la politique des transports.

Dans ses réponses aux questions écrites posées par les eurodéputés<sup>5</sup> préalablement à son audition prévue le 4 novembre prochain, Apóstolos Tzitzikóstas a toutefois mis en avant le fait qu'en tant que gouverneur de la Macédoine centrale, il avait encouragé la transformation de la mobilité urbaine dans la ville de Thessalonique, en rendant les transports plus écologiques, plus intelligents et plus abordables. Il a également indiqué avoir mis en œuvre des politiques spécifiques pour réduire les émissions des véhicules dans sa région, notamment en installant de nouvelles stations de recharge électrique et en étendant le réseau de pistes cyclables. En outre, il dit avoir géré des fonds européens pour moderniser les infrastructures de transport afin de relier les zones urbaines et rurales et d'améliorer la sécurité routière, et avoir contribué à établir de nouvelles liaisons maritimes et aériennes, favorisant ainsi la connectivité et le rayonnement de sa région.

Le volet « tourisme durable » ne figurait pas dans le portefeuille de la commissaire sortante aux Transports, la Roumaine Adina-Ioana Vălean. Le périmètre du nouveau commissaire désigné rejoint ainsi sur le papier celui de la commission parlementaire TRAN, également chargée des Transports et du Tourisme.

#### NOTES

3. <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>

4. [https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961\\_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20-%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20-%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf)

5. [https://hearings.elections.europa.eu/documents/tzitzikostas/tzitzikostas\\_writtenquestionsandanswers\\_en.pdf](https://hearings.elections.europa.eu/documents/tzitzikostas/tzitzikostas_writtenquestionsandanswers_en.pdf)

Dans l'organigramme du futur collège, Apóstolos Tzitzikóstas est rattaché au vice-président exécutif Raffaele Fitto, en charge de la Cohésion et des Réformes, et non, comme on pouvait s'y attendre, à l'Espagnole Teresa Ribera, chargée de la Transition propre, juste et compétitive. Dans le précédent collège, la commissaire aux transports Adina-Ioana Vălean était rattachée au premier vice-président Frans Timmermans chargé du Pacte vert, ce qui soulignait la priorité accordée à la décarbonation du secteur des transports. On ignore si ce nouveau rattachement témoigne de la volonté d'afficher les transports principalement comme un instrument au service de la cohésion ou de la connectivité de l'Europe, ou s'il s'agit plutôt de renforcer le poids de Raffaele Fitto, donnant ainsi des gages à Giorgia Meloni, dont il est le candidat désigné. Cette nomination d'un proche de la Première ministre italienne d'extrême droite à un poste de vice-président exécutif, étant directement responsable de la politique de cohésion qui représente aujourd'hui un tiers du budget de l'UE, est l'une des principales controverses en ce qui concerne la composition du futur collège: au Parlement européen, les groupes S&D, Renew et les Verts l'ont officiellement déploré.

“ **Le constat d'Enrico Letta est que la mise en place d'un véritable marché unique dans le domaine des transports reste un objectif majeur à atteindre.** ”

## L'APPORT DES RAPPORTS LETTA ET DRAGHI À LA FEUILLE DE ROUTE TRANSPORTS DU PROCHAIN COLLÈGE DES COMMISSAIRES

### LES TRANSPORTS DANS LE RAPPORT LETTA

À l'occasion des trente ans de la mise en place du marché unique européen, le Conseil européen avait demandé, dans les conclusions de sa réunion des 29 et 30 juin 2023, qu'un « rapport indépendant de haut niveau sur l'avenir du marché unique » lui soit présenté lors de sa réunion de mars 2024. Les présidences espagnole (second semestre 2023) et belge (premier semestre 2024) du Conseil des ministres de l'UE et la Commission européenne ont décidé de confier à l'ancien premier ministre Enrico Letta la tâche de rédiger ce rapport.

Ce dernier a été officiellement présenté au Conseil européen le 18 avril 2024. Un de ses chapitres y est consacré aux transports: « Le marché unique, catalyseur d'un transport continu et durable dans l'UE. »

Le constat d'Enrico Letta est que la mise en place d'un véritable marché unique dans le domaine des transports reste un objectif majeur à atteindre, qui passe notamment par l'achèvement de la libéralisation des différents modes. Enrico Letta plaide tout d'abord pour la mise en place d'un réseau transeuropéen de transport véritablement intégré, ce qui suppose l'élimination des barrières résiduelles « inefficaces et inutiles » entre les différents modes et les différents systèmes nationaux. Il précise que ce réseau devrait garantir la résilience des infrastructures fortement

menacées par le changement climatique et être capable de répondre aux besoins de la mobilité militaire. Compte tenu des besoins d'investissement liés à l'achèvement du RTE-T, le rapport Letta indique que le futur MIE devrait aller « au-delà de sa structure et de ses objectifs actuels », sans donner plus de précision, et que d'autres sources

de financement (les budgets nationaux, les institutions financières, les investisseurs) devront être mises substantiellement à contribution. Afin de « catalyser l'intégration de l'UE », Enrico Letta plaide éga-

lement pour la mise en place d'un réseau paneuropéen de trains à grande vitesse reliant toutes les capitales et les principaux centres urbains de l'Europe: il reprend ici l'une des propositions de la communauté européenne du rail (CER)<sup>6</sup>, qui rassemble des compagnies ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures.

Afin de réaliser l'espace ferroviaire unique européen, entravé par la fragmentation des marchés, la persistance de monopoles et de barrières techniques, le rapport Letta demande que:

- ▶ le déploiement des principaux outils numériques du rail (dont l'ERTMS) soit assuré, grâce à une gouvernance et une coordination centralisées au niveau de l'UE;
- ▶ soit urgemment mise en place une réglementation relative aux services numériques de billetterie multimodale.

En ce qui concerne le **transport routier**, le rapport Letta constate également que le marché unique n'est pas encore totalement réalisé en raison d'une libéralisation inachevée. Ainsi, pour le transport de passagers, Enrico Letta demande une libéralisation complète des liaisons régulières longue distance par autobus et autocars, *via* une révision de la législation européenne établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus<sup>7</sup>. Il demande par ailleurs un investissement « adéquat » dans les infrastructures publiques de carburants alternatifs pour les véhicules lourds dans toute l'UE, faute de quoi aucune décarbonation ne sera possible.

De même, **la gestion du trafic aérien** dans l'UE reste selon Enrico Letta fragmentée en des espaces aériens nationaux gérés par des prestataires de services de navigation aérienne monopolistiques, le plus souvent détenus par les États, et peu incités à coopérer au-delà de leurs frontières ni à moderniser leurs technologies. Les actions syndicales menées par les contrôleurs aériens qu'ils emploient ont des impacts importants en ce qui concerne les retards, d'annulations et de surplus d'émissions. Ainsi, si la réforme du ciel unique européen, ayant fait l'objet d'un accord provisoire entre les colégislateurs début mars, est une première étape importante, le rapport Letta estime qu'il faudra aller au-delà, citant notamment la mise en

### NOTES

6. « On track for Europe – Why Railways are the right choice for the future of Europe, The Policy Agenda for 2024-2029 », CER, avril 2024. [https://www.cer.be/images/publications/reports/CER\\_-\\_ON\\_TRACK\\_FOR\\_EUROPE\\_MANIFESTO.pdf](https://www.cer.be/images/publications/reports/CER_-_ON_TRACK_FOR_EUROPE_MANIFESTO.pdf)

7. Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ%3AL%3A2009%3A300%3A0088%3A0105%3AFR%3APDF>

place d'une surveillance des prestataires de services de navigation aérienne par les autorités nationales de surveillance et par la Commission européenne.

Enfin, Enrico Letta déplore que **l'industrie maritime** européenne ne soit pas non plus en mesure de tirer pleinement parti du marché unique, le trafic maritime entre pays européens restant soumis au droit international. Le règlement de 2019 établissant un guichet maritime unique européen, qui entrera en application en 2025, devrait cependant apporter des simplifications bienvenues. Enrico Letta souhaite une évaluation approfondie de l'intégration du transport maritime dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS), composante de l'une des dimensions du paquet législatif *Fit for 55*, afin d'éviter que celle-ci n'entraîne un report modal inversé vers le transport routier ou un détournement du trafic vers des ports de pays tiers soumis à des normes environnementales moins strictes. Cette inquiétude figure aussi dans le rapport d'initiative présenté par le député européen Tom Berendsen (Pays-Bas, PPE) adopté en décembre 2023 par le Parlement européen, demandant la mise en place d'une stratégie portuaire globale<sup>8</sup>. Plusieurs orientations et propositions du rapport Letta se retrouvent dans la lettre de mission adressée par Ursula von der Leyen à Apóstolos Tzitzikóstas<sup>9</sup>.

Ainsi, il lui est demandé de travailler au renforcement du marché unique pour les services de transport, et de se concentrer sur les investissements nécessaires au développement de la compétitivité du secteur. La présidente de la Commission souhaite également que le futur commissaire aux transports:

- ▶ fasse en sorte que les liaisons manquantes des corridors européens de transport soient construites d'ici 2030, notamment grâce au meilleur usage du MIE, afin que l'Europe puisse s'appuyer sur un réseau de transport performant, durable et interconnecté;
- ▶ élabore un plan pour un ambitieux réseau ferroviaire européen à grande vitesse permettant de relier entre elles les capitales européennes notamment grâce aux trains de nuit et de développer le fret ferroviaire.

Il devra aussi préparer une proposition de règlement pour un système unique en matière de réservation et de billetterie numériques, ce qu'annonçait déjà Ursula von der Leyen elle-même dans ses orientations politiques pour son second mandat en juillet dernier. La publication de ce projet législatif, attendue lors du précédent mandat, devrait intervenir d'ici fin 2025.

Apóstolos Tzitzikóstas devra également, si sa nomination est confirmée, engager un dialogue avec les États membres et toutes les parties prenantes pour lever les blocages qui persisteraient dans la gestion du trafic aérien et s'assurer du bon déploiement des outils numériques qui contribuent à moderniser le système de transport, tel que l'ERTMS.

“ **Le rapport Draghi émet des propositions et recommandations pour dix secteurs, dont l'industrie automobile et au-delà, le secteur des transports dans son ensemble.** ”

## LES TRANSPORTS DANS LE RAPPORT DRAGHI

Commandé à l'automne 2023 par Ursula von der Leyen à Mario Draghi, ancien président de la Banque centrale européenne et ancien président du Conseil des ministres italien, dans un contexte d'inquiétude quant au décrochage de l'économie européenne face à ses grands concurrents mondiaux, le rapport sur l'avenir de la compétitivité européenne a été présenté le 9 septembre dernier. Il avait toutefois auparavant déjà inspiré les orientations politiques

présentées en juillet par la présidente de la Commission.

Par le caractère alarmant de son diagnostic sur l'économie européenne, qui risque une « lente agonie » et la controverse autour de

certaines de ses propositions, dont celle sur la nécessité d'un investissement supplémentaire de 800 Md€ par an pour relancer la compétitivité de l'UE, qui devrait donner lieu à un nouvel endettement commun, le rapport Draghi a éclipsé le rapport Letta, avec lequel il partage des préconisations communes sur la mise en œuvre intégrale du marché unique.

Au-delà des préconisations transversales, le rapport Draghi émet des propositions et recommandations pour dix secteurs, dont l'industrie automobile et au-delà, le secteur des transports dans son ensemble.

## Les recommandations de Mario Draghi pour booster la compétitivité de l'industrie automobile

D'après Mario Draghi, deux objectifs clés doivent être poursuivis afin que l'industrie automobile européenne reste un leader mondial: éviter le déplacement radical de la production de l'UE ou le rachat rapide d'usines et d'entreprises de l'UE par des concurrents subventionnés par leurs États; rétablir une position concurrentielle de premier plan pour l'UE en ce qui concerne la prochaine génération de véhicules et maintenir une base de production européenne pour les véhicules thermiques tant que la demande existe sur les marchés internationaux.

Le rapport Draghi formule dix propositions dédiées à l'industrie automobile:

- ▶ garantir des coûts de production compétitifs, à commencer par les coûts d'approvisionnement en énergie;
- ▶ élaborer un plan d'action de l'UE pour l'industrie automobile: cette proposition rejoint une demande de l'ACEA, l'Association européenne des constructeurs automobiles<sup>10</sup>. Selon le rapport Draghi, l'Europe manque en effet d'une stratégie industrielle ciblée et tournée vers l'avenir pour le secteur automobile, notamment en ce qui concerne la manière de concurrencer les États-Unis et la Chine, qui soutiennent tous deux de manière substantielle cette industrie. Ce plan d'action devra adopter une approche globale couvrant toutes les étapes, de la recherche & développement

## NOTES

8. Rapport sur la construction d'une stratégie portuaire européenne globale, 2023/2059(INI).[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0443\\_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0443_FR.pdf)

9. Lettre de mission du Commissaire désigné pour le transport et le tourisme durables publiée par la Commission européenne. [https://commission.europa.eu/document/download/de676935-f28c-41c1-bbd2-e54646c82941\\_en?filename=Mission%20letter%20-%20TZITZIKOSTAS.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/de676935-f28c-41c1-bbd2-e54646c82941_en?filename=Mission%20letter%20-%20TZITZIKOSTAS.pdf)

10. Manifesto for a Competitive European Auto Industry, Driving the Mobility Revolution - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association. <https://www.acea.auto/publication/manifesto-for-a-competitive-european-auto-industry-driving-the-mobility-revolution/>

à l'extraction et la fourniture de matières premières, au raffinage, au partage de données, à la fabrication et au recyclage;

- ▶ assurer la cohérence et la prévisibilité de la réglementation européenne, et adopter une approche neutre sur le plan technologique pour la révision du paquet *Fit for 55*<sup>11</sup>;
- ▶ encourager la standardisation;
- ▶ soutenir la mise en place des *Net-Zero Acceleration Valleys*, écosystèmes territoriaux dédiés à une industrie automobile à 0 émission;
- ▶ soutenir le développement des infrastructures de recharge en carburants alternatifs;
- ▶ veiller à la mise en place d'une politique numérique cohérente pour le secteur automobile, englobant l'écosystème des données et les besoins de développement de l'intelligence artificielle (IA);
- ▶ soutenir les projets importants d'intérêt européen commun (PIIEC)<sup>12</sup> dans les domaines les plus innovants pour l'industrie automobile (la conduite autonome du futur; les véhicules électriques abordables, etc.);
- ▶ combler les lacunes en matière de compétences et répondre aux besoins de requalification des travailleurs de cette industrie;
- ▶ veiller à des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale.

### Au-delà de l'automobile, les préconisations de Mario Draghi pour les transports

Mario Draghi émet les propositions suivantes pour le secteur des transports dans sa globalité, qu'il considère comme un « bien public européen » fournissant des services essentiels aux citoyens et aux entreprises de l'UE, et favorisant la compétitivité et la productivité européennes:

- ▶ planification: améliorer la planification européenne des infrastructures en s'appuyant sur le RTE-T, et en mettant l'accent sur la compétitivité (en augmentant le niveau d'intégration des modes de transport et en tenant compte du potentiel des zones adjacentes

**“ Au niveau national, les États membres devraient orienter davantage d'investissements publics vers les transports en augmentant l'utilisation des financements croisés et l'affectation des recettes des transports à l'investissement dans ce même secteur. ”**

en matière de logistique, de tourisme et d'industrie manufacturière), sur l'efficacité des transports et la résilience face aux risques climatiques. Les projets identifiés sur la base de cette planification renforcée devraient faire l'objet de procédures d'autorisation accélérées. La planification nationale devrait s'aligner sur la planification à l'échelle de l'UE (y compris en

matière de cycles de programmation, par exemple en ayant une durée similaire à celle du cadre financier pluriannuel). Mario Draghi reprend ici l'une des dispositions phares du nouveau règlement relatif au RTE-T, qui renforce la gouvernance européenne du réseau et l'articulation entre programmations nationales et priorités européennes *via* l'adoption d'actes d'exécution pour chaque corridor européen de transport. Les États membres en ont toutefois amoindri la portée lors des négociations sur le projet de règlement, notamment via une « soupape de sécurité » budgétaire, selon laquelle la mise en œuvre des projets européens d'intérêt commun reste conditionnée à la disponibilité des ressources financières nécessaires<sup>13</sup>;

- ▶ financements: renforcer les financements européens dédiés aux transports, en donnant la priorité aux connexions transfrontalières, à la mobilité militaire, à l'efficacité et à la résilience aux risques climatiques. Au niveau national, les États membres devraient orienter davantage d'investissements publics vers les transports en augmentant l'utilisation des financements croisés et l'affectation des recettes des transports à l'investissement dans ce même secteur. Ils devraient également récompenser les projets qui contribuent à la réduction des émissions en affectant les recettes du système d'échange de quotas d'émission (ETS). L'UE devrait prendre des initiatives pour débloquer l'investissement privé (notamment en adoptant un cadre propice au partage des risques entre le secteur public et le secteur privé), évaluer la meilleure façon de tirer parti des capitaux étrangers tout en conservant le contrôle des infrastructures de transport essentielles, et inciter la banque européenne d'investissement (BEI) à renforcer son soutien aux projets de transport alignés sur les priorités stratégiques de l'UE;
- ▶ réalisation du marché unique en levant les barrières nationales et en supprimant tous les obstacles à l'interopérabilité: cela passe notamment pour le rail par la mise en œuvre complète du quatrième paquet ferroviaire et une meilleure coordination de la gestion des capacités ferroviaires, et pour le transport routier, par l'adoption de la directive révisée établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, ainsi que le demande également le rapport Letta;
- ▶ accélération de la numérisation pour renforcer l'efficacité des différents modes de transport;
- ▶ lancement de projets d'innovation spécifiques en s'appuyant sur des partenariats public-privé et sur la coopération transfrontalière, afin de relever les défis de la décarbonation et de l'automatisation. Mario Draghi évoque ici l'idée d'un démonstrateur industriel européen ou encore du renforcement du

### NOTES

11. Mario Draghi fait ici référence à la révision du règlement sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, prévue en 2026, et que certains souhaitent avancer à 2025.
12. Les PIIEC sont des projets européens transnationaux, pour le financement desquels les États membres peuvent aller au-delà des limites habituellement fixées par la réglementation européenne en matière d'aides d'État.
13. Voir *TI&M*, n° 538 « Les eurodéputés entérinent leur position sur la révision du RTE-T », p. 74 et propos de D. Riquet p. 34.

programme-cadre européen pour la recherche et l'innovation, avec comme priorités pour les transports l'IA et l'automatisation, la cybersécurité et la réduction des émissions;

- ▶ mobilisation d'outils pour soutenir les investissements dans les secteurs difficiles à décarboner (aviation, transport maritime, véhicules lourds): développement de la facilité pour les infrastructures de carburants alternatifs (AFIF) combinant prêt et subvention du MIE, lancement d'appels à projets spécifiques dans le cadre du fonds pour l'innovation<sup>14</sup>, réduction des risques liés aux investissements dans les carburants renouvelables durables grâce à des systèmes basés notamment sur des contrats de différence;
- ▶ rendre équitables les conditions de concurrence pour l'industrie européenne, grâce notamment à des procédures de marchés publics récompensant les solutions innovantes et durables, la conduite d'enquêtes approfondies sur les pratiques commerciales des entreprises étrangères dans l'UE, l'évaluation de l'exposition aux investissements étrangers des différents segments de transport de l'UE ou la mise en place d'une facilité de crédit à l'exportation de l'UE;
- ▶ renforcer les connexions avec les pays candidats à l'adhésion et, au-delà, adopter une stratégie de connectivité internationale (Mario Draghi évoque ainsi un corridor de transport multimodal transcaspien reliant l'Europe et l'Asie centrale);
- ▶ travailler à aligner les compétences sur les besoins de l'industrie des transports relatifs aux transitions verte et numérique.

Conformément à la préconisation émise par le rapport Draghi, le commissaire désigné aux transports se voit chargé d'élaborer un plan d'action pour l'industrie automobile: son portefeuille acquiert donc un volet industriel – il devra également élaborer une stratégie pour l'industrie maritime. Il s'agit d'une nouveauté, puisqu'au sein de la Commission européenne, c'est traditionnellement la DG GROW (Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME) qui est en charge des enjeux industriels, et non la DG MOVE. La DG GROW sera placée sous l'autorité de Stéphane Séjourné s'il est confirmé comme vice-président exécutif de la Commission. Ainsi, l'élaboration de la stratégie pour l'industrie automobile pourrait nécessiter le transfert de certains agents de la DG GROW vers la DG MOVE. La stratégie pour l'industrie automobile s'appuiera sur le pacte pour l'industrie propre, dont l'élaboration est confiée à Stéphane Séjourné en lien avec Teresa Ribera, la future vice-présidente chargée de la Transition propre, juste et compétitive.

À l'inverse, il reviendra au futur commissaire en charge du Climat, de la Neutralité carbone et de la Croissance propre, Wopke Hoekstra, qui lui est placé sous l'autorité

de Teresa Ribera, et non au commissaire désigné aux Transports, de présenter une modification ciblée du règlement fixant les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes, dans laquelle seront introduits les carburants de synthèse, conformément aux orientations politiques délivrées par

Ursula von der Leyen en juillet.

Apóstolos Tzitzikóstas devra enfin travailler à l'élaboration d'un plan d'investissement pour le transport durable, proposant une approche stratégique pour accroître et prioriser les investissements dans les solutions de décarbonation des transports.

Dans sa réponse aux questions écrites, il précise que ce plan s'appuiera aussi sur le pacte pour une industrie propre, et qu'il identifiera des mesures pour soutenir efficacement la transition énergétique dans les transports et pour stimuler les investissements dans la production et la fourniture de carburants durables pour les transports en Europe, en particulier pour l'aviation et le transport maritime, ainsi que l'accès à l'électricité pour les transports. Il indique qu'il travaillera en lien avec le futur commissaire responsable de l'Énergie, le Danois Dan Jørgensen, pour aligner le développement des infrastructures de transport et d'énergie nécessaires pour répondre à l'augmentation de la demande d'électricité dans le secteur des transports.

## «DISPERSION» DES DOSSIERS TRANSPORTS DANS PLUSIEURS PORTEFEUILLES... QUELLES CONSÉQUENCES ?

En conclusion, si l'architecture proposée pour le futur collègue est bien confirmée à la suite des auditions parlementaires qui se dérouleront entre le 4 et le 12 novembre, trois des six vice-présidents exécutifs (Stéphane Séjourné en lien avec le pacte pour l'industrie propre, Teresa Ribera pour la décarbonation et les suites du pacte vert, et Raffaele Fitto auquel Apóstolos Tzitzikóstas sera officiellement rattaché) et trois commissaires (le commissaire en charge du climat, de la neutralité carbone et de la croissance propre et le commissaire en charge de l'Énergie et du Logement en plus du commissaire aux Transports) vont avoir à traiter de dossiers en lien avec les transports. Ainsi, l'impression qui domine est celle d'une dispersion des dossiers de ce secteur.

Quant aux suites réservées aux rapports Letta et Draghi, même si les conclusions de la réunion informelle des chefs d'État et de gouvernement prévue à Budapest le 8 novembre sur un « nouveau pacte européen pour la compétitivité » seront un signal intéressant, il faudra surtout attendre les propositions de la Commission, qui se veut la « Commission de l'investissement », sur le futur cadre financier pluriannuel de l'UE en 2025 pour juger des chances de concrétisation de leurs préconisations. ■

### NOTES

14. Le fonds européen pour l'innovation est un programme de financement européen pour les projets de démonstration de technologies innovantes à faibles émissions de CO<sub>2</sub>.