

WAIT AND SEE POUR LES TRANSPORTS ET LE CLIMAT AU DÉMARRAGE DU MANDAT EUROPÉEN 2024-2029

CÉCILE COMBETTE-MURIN
pour TDIE

Les élections européennes de juin 2024 ont enclenché une phase institutionnelle de mise en place du nouveau mandat européen 2024-2029. Cette phase comprend plusieurs séquences, depuis la réunion du Conseil européen du 27 juin dernier, au cours de laquelle les vingt-sept chefs d'État et de gouvernement ont adopté un programme stratégique pour l'UE pour 2024-2029, et la présentation par Ursula von der Leyen de ses orientations politiques pour la prochaine Commission européenne le 18 juillet, suivie par sa réélection par les eurodéputés pour un second mandat. Cette phase s'achèvera par l'entrée en fonction du nouveau collège des commissaires, sans doute fin 2024.

Le cycle institutionnel européen est un cycle de cinq ans, qui commence et se conclut avec les élections européennes, la fin du mandat des députés européens marquant également le terme du mandat du collège des commissaires européens. Le démarrage d'un nouveau cycle est marqué par la définition, par le Conseil européen (qui rassemble les vingt-sept chefs d'État ou de gouvernement de l'UE¹) des nouvelles priorités politiques pour l'Union, qui devront être mises en œuvre pendant le mandat qui s'ouvre. C'est ainsi que le 27 juin dernier, les chefs d'État et de gouvernement ont adopté le « programme stratégique 2024-2029 »². Lors de ce même sommet, ils ont également convenu de nommer l'ancien premier ministre portugais António Costa à la présidence du Conseil européen (1^{er} décembre 2024-31 mai 2027). Ils ont proposé de reconduire Ursula von der Leyen à la tête de la Commission européenne pour un second mandat de cinq ans et de nommer Kaja

Kallas, ancienne première ministre estonienne, au poste de haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité.

La session plénière constitutive du nouveau Parlement européen s'est tenue à Strasbourg du 16 au 19 juillet 2024. Le 16 juillet, Roberta Metsola (PPE, Malte) a été réélue présidente du Parlement européen. Le 18 juillet, Ursula von der Leyen, après avoir présenté aux eurodéputés ses orientations politiques pour le mandat 2024-2029, a également été reconduite dans ses fonctions en tant que présidente de la Commission européenne. La semaine suivante (22-25 juillet), les différentes commissions parlementaires, dont la commission TRAN (transports et tourisme), ont tenu leurs réunions constitutives pour élire leurs bureaux (présidents et vice-présidents). Chaque État membre a désormais jusque fin août pour désigner un(e) candidat(e) pour composer le futur collège des commissaires³.

NOTES

1. Dans le cas de la France, c'est soit le président de la République, soit le Premier ministre, mais ce ne peut pas être les deux en même temps.
2. <https://www.consilium.europa.eu/media/xfpfxoz/euco-conclusions-27062024-fr.pdf>
3. Afin de pouvoir constituer une équipe paritaire, Ursula von der Leyen a demandé à chaque État membre de lui soumettre chacun deux candidats (un homme et une femme), cette règle ne s'appliquant pas aux États qui souhaitent renouveler leur commissaire sortant, comme c'est le cas de la France.

L'UNION EUROPÉENNE ET LA POLITIQUE INDUSTRIELLE

La politique industrielle relève essentiellement de la compétence des États membres. Le traité de Maastricht en a fait une compétence d'appui⁶ de l'UE, c'est-à-dire que celle-ci ne peut intervenir que pour soutenir, coordonner ou compléter les actions des États membres. Toutefois, la politique de concurrence, compétence exclusive de l'UE, a un fort impact sur l'industrie européenne : en contrôlant et en empêchant les ententes, les abus de positions dominantes, les monopoles, les concentrations et les aides d'État, elle limite grandement la marge de manœuvre des États en matière de politique industrielle.

La crise de la Covid-19 a joué un rôle d'accélérateur dans la prise de conscience de l'importance des enjeux industriels et de l'autonomie stratégique de l'Europe. Ce concept, poussé par la France, fait désormais consensus. Au cours des dernières années, l'UE s'est dotée de plusieurs outils pour protéger et promouvoir son industrie, dont les PIIEC (projets importants d'intérêt européen commun – IPCEI en anglais) en 2014, permettant à plusieurs États membres de financer ensemble des projets transnationaux dans des secteurs industriels stratégiques au-delà des limites imposées par la réglementation européenne en matière d'aides d'État.

LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ DANS LE NOUVEL AGENDA STRATÉGIQUE DE L'UE POUR 2024-2029

Le rôle du Conseil européen, tel que défini par le traité sur le fonctionnement de l'UE⁴, est de « donner à l'Union les impulsions nécessaires à son développement » et d'en « définir les orientations et les priorités politiques générales ». Le Conseil européen fixe ainsi les priorités politiques de l'Union dans la foulée des élections européennes, dans un document couvrant la durée du mandat qui s'ouvre, connu sous le nom d'« agenda stratégique » ou de « programme stratégique ». L'agenda stratégique pour 2024-2029 est le troisième du genre, après ceux pour les mandats 2014-2019 et 2019-2024. Ces priorités influencent les orientations stratégiques du (de la) président(e) de la Commission et guident ensuite les programmes de travail annuels. Elles ont vocation à être traduites en propositions législatives présentées par la Commission au cours de son mandat quinquennal.

En octobre 2023, l'actuel président du Conseil européen Charles Michel a invité les dirigeants de l'UE à commencer à réfléchir à ces priorités stratégiques pour 2024-2029. Une première discussion a eu lieu lors d'une réunion informelle du Conseil européen à Grenade les 5 et 6 octobre 2023.

Le document adopté le 27 juin s'articule autour de trois grandes priorités :

- ▶ **Une Europe libre et démocratique** : défendre les valeurs européennes au sein de l'Union ; et rester fidèles à ces dernières au niveau mondial ;
- ▶ **Une Europe forte et sûre** : assurer une action extérieure cohérente et influente ; renforcer notre sécurité ainsi que notre défense et protéger nos citoyens ; se préparer à une Union élargie et plus forte ;

- ▶ **Une Europe prospère et compétitive** : renforcer notre compétitivité ; assurer le succès de la double transition écologique et numérique ; promouvoir un environnement propice à l'innovation et favorable aux entreprises ; progresser ensemble.

Pour les dirigeants de l'UE, le renforcement de la compétitivité de l'Union, devenu un enjeu politique majeur dans un contexte d'inquiétude quant au décrochage de l'économie européenne face à ses grands concurrents mondiaux, passe notamment par la révision de la politique européenne de la concurrence, une remise en cohérence de la politique commerciale de l'UE pour permettre la conclusion d'accords commerciaux équitables, et la réduction des dépendances pour assurer la souveraineté stratégique de l'UE, devenue un objet politique consensuel entre les vingt-sept États membres. Cette souveraineté stratégique passe, pour les dirigeants européens, par la consolidation des capacités de l'UE dans des secteurs sensibles et technologies

“ L'adoption d'une mobilité propre et intelligente reposant sur une infrastructure de réseau adaptée contribuera à une transition climatique juste et équitable, qui permettra à l'UE de rester compétitive à l'échelle mondiale et d'accroître sa souveraineté énergétique. ”

clés de demain, parmi lesquels figure la mobilité⁵. Le besoin d'une politique industrielle et technologique européenne forte est ainsi mis en avant par le Conseil européen.

Si la transition vers la neutralité climatique ne constitue plus dans le programme stratégique pour 2024-2029 une priorité à part entière, à la différence de l'agenda stratégique 2019-2024⁷, les chefs d'État et de gouvernement souhaitent néanmoins, sans citer nommément

NOTES

4. Article 15.1.

5. Les autres secteurs cités dans le programme stratégique 2024-2029 adopté le 27 juin sont la défense, l'espace, l'intelligence artificielle, les technologies quantiques, les semi-conducteurs, la 5G/6G, la santé, les biotechnologies, les technologies à zéro émission nette, les produits pharmaceutiques, les substances chimiques et les matériaux avancés.

6. Le traité sur le fonctionnement de l'UE crée trois catégories de compétences pour l'Union : les compétences exclusives (elle est la seule à pouvoir légiférer), les compétences partagées (l'UE et les États membres peuvent légiférer), et les compétences d'appui.

7. Ce dernier était axé autour de quatre priorités : protéger les citoyens et les libertés ; mettre en place une base économique solide et dynamique ; construire une Europe neutre pour le climat, verte, équitable et sociale ; promouvoir les intérêts et les valeurs de l'Europe sur la scène mondiale.



© Shutterstock

le pacte vert, assurer le succès de la double transition écologique et numérique, qui devient ainsi l'un des leviers de la mise en place d'une Europe prospère et compétitive : il s'agit d'exploiter le potentiel qu'offrent les transitions écologique et numérique afin de créer les marchés, les industries et les emplois de demain. Les dirigeants européens indiquent qu'ils investiront dans de vastes infrastructures transfrontières dans les domaines de l'énergie, de l'eau, des transports et des communications. L'adoption d'une mobilité propre et intelligente reposant sur une infrastructure de réseau adaptée contribuera à une transition climatique juste et équitable, qui permettra à l'UE de rester compétitive à l'échelle mondiale et d'accroître sa souveraineté énergétique.

“ Le pacte vert, même s'il ne constitue plus un objet politique à part entière, reste d'actualité dans les nouvelles orientations politiques de la Commission européenne. ”

- ▶ protéger notre démocratie, défendre nos valeurs ;
- ▶ l'Europe dans le monde (user de notre puissance et de nos partenariats) ;
- ▶ atteindre les objectifs ensemble et préparer notre Union pour l'avenir.

Alors que, dans son programme pour 2019-2024, Ursula von der Leyen avait fait du pacte vert pour l'Europe la première des six grandes ambitions de

son mandat⁸, la priorité pour 2024-2029 énoncée par la présidente sortante est donc la mise en place d'un nouveau plan pour une prospérité et une compétitivité

durables de l'Europe, en écho au programme stratégique du Conseil européen.

Ce plan passera notamment par l'élaboration, dans les cent premiers jours du nouveau mandat, d'un pacte pour une industrie propre, permettant simultanément de décarboner et d'industrialiser l'économie européenne. Ce pacte se traduira entre autres par la présentation d'une proposition législative visant à accélérer la décarbonation de l'industrie, afin de soutenir les secteurs industriels et les entreprises tout au long de la transition, et par la mise en place d'une véritable Union de l'énergie, afin de réduire les prix et de libérer totalement l'UE de la dépendance aux hydrocarbures russes, grâce à des investissements dans les énergies propres.

Le pacte vert, même s'il ne constitue plus un objet politique à part entière, reste d'actualité dans les nouvelles orientations politiques de la Commission européenne : « Nous devons garder le cap et, en effet, nous le garderons pour ce qui est des objectifs fixés

LES ORIENTATIONS POLITIQUES POUR LA PROCHAINE COMMISSION EUROPÉENNE

Le 18 juillet, Ursula von der Leyen, réélue à la présidence de la Commission européenne, a présenté aux parlementaires européens réunis à Strasbourg ses orientations politiques pour le mandat 2024-2029, articulées autour des têtes de chapitre suivantes :

- ▶ un nouveau plan pour une prospérité et une compétitivité durables de l'Europe ;
- ▶ une ère nouvelle pour la défense et la sécurité européennes ;
- ▶ soutenir les personnes et renforcer nos sociétés et notre modèle social ;
- ▶ préserver notre qualité de vie (sécurité alimentaire, eau et nature) ;

NOTES

8. Les six grandes ambitions pour l'Europe pour 2019-2024 : un pacte vert pour l'Europe ; une économie au service des personnes ; une Europe adaptée à l'ère du numérique ; protéger notre mode de vie européen ; une Europe plus forte sur la scène internationale ; un nouvel élan pour la démocratie européenne.

Dans la communication de décembre 2019 relative à la mise en place du pacte vert pour l'Europe, la Commission européenne indiquait que seule une réduction de 90 % d'ici 2050 des émissions du secteur des transports était à même de mettre l'Europe sur la voie de la neutralité climatique. Le règlement européen du 30 juin 2021 appelé plus couramment « loi européenne pour le climat » fixe les objectifs climatiques de l'UE à l'horizon 2050 (la neutralité climatique) et 2030 (réduction dans l'UE des émissions nettes de GES d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990). Il prévoit que la Commission présente au plus tard six mois après le premier bilan mondial de l'accord de Paris une proposition législative pour définir l'objectif climatique à l'horizon 2040.

Quels sont les leviers de décarbonation envisagés par la Commission dans sa communication du 6 février 2024 ? Le texte juridiquement non contraignant, proposant un nouvel objectif intermédiaire de réduction de 90 % des émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) dans l'UE à l'horizon 2040 par rapport aux niveaux de 1990. Il reviendra au prochain collège des commissaires de présenter un projet législatif en ce sens, ce que confirme donc Ursula von der Leyen dans ses orientations politiques. Selon cette communication, la mise en œuvre des mesures du paquet Fit For 55 – combinant tarification du carbone et solutions technologiques – ainsi que le développement d'un système de transport multimodal efficace et interconnecté (auquel doit contribuer la révision du RTE-T) permettront de réduire les émissions du secteur des transports de près de 80 % en 2040 par rapport à 2015.

Les projections de la Commission en matière d'émissions varient selon les modes de transports :

- ▶ En ce qui concerne la route, les réductions d'émission de CO₂ vont s'accélérer grâce au déploiement de véhicules à 0 émission, favorisé par la réglementation européenne² : la part des véhicules électriques à batterie et autres véhicules à émissions nulles

devrait atteindre plus de 60 % pour les voitures, plus de 40 % pour les camionnettes et près de

40 % pour les véhicules utilitaires lourds d'ici à 2040. La Commission propose de plus de renforcer les normes d'émissions des poids lourds neufs afin d'atteindre une réduction de 100 % en 2040 (l'objectif en vigueur en cette fin de mandat 2019-2024 est de 90 %). Par ailleurs, la tarification du carbone (ETS 2) et la mise à jour des politiques en matière de carburants³ permettront la décarbonation du parc automobile déjà en circulation ;

- ▶ Les émissions du transport maritime et aérien seront réduites grâce à l'élargissement du SEQUE-UE au transport maritime, à la suppression progressive des quotas gratuits

dans l'aviation, et aux objectifs fixés dans les règlements FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation adoptés en 2023. En 2026, la Commission

évaluera l'opportunité d'une extension de la tarification du carbone pour l'aviation et le transport maritime, par exemple pour couvrir l'aviation d'affaires et les navires de moins de 5 000 tonnes. L'aviation et le transport maritime devront bénéficier d'un accès prioritaire aux carburants de substitution à émissions faibles ou nulles (y compris les carburants de synthèse et les biocarburants avancés) par rapport aux secteurs disposant d'autres solutions de décarbonation, telles que l'électrification directe. Des mesures spécifiques devront être mises en place pour garantir la disponibilité d'une quantité suffisante de matières premières pour la production de carburants de substitution durables ;

- ▶ Une utilisation accrue du rail, grâce à la révision du RTE-T et à une meilleure exploitation des capacités de l'infrastructure, peut également contribuer à la décarbonation du secteur des transports, de même que le développement des solutions numériques, l'écologisation du fret⁴ et la promotion d'une mobilité urbaine durable et abordable (renforcement de l'offre des transports publics et développement des mobilités actives)⁵.

“ L'aviation et le transport maritime devront bénéficier d'un accès prioritaire aux carburants de substitution à émissions faibles ou nulles par rapport aux secteurs disposant d'autres solutions de décarbonation. ”

NOTES DE L'ENCADRÉ

1. Voir aussi *TI&M* n° 544.

2. Règlement actant la fin de la vente des véhicules légers neufs à moteur thermique dans l'UE en 2035 et règlement relatif au renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs (réduction de 90 % des émissions à l'horizon 2040).

3. Directive révisée relative aux énergies renouvelables : pour le secteur des transports, le texte impose une réduction de 14,5 % de l'intensité carbone des transports d'ici 2030 ou un minimum de 29 % de renouvelables dans la consommation d'énergie du secteur d'ici 2030.

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

5. Paquet législatif « écologisation du fret » publié en juillet 2023 : projet de règlement portant établissement d'un cadre harmonisé pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) des services de transport de marchandises et de voyageurs (« Count emissions EU »), projet de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, révision de la directive de 1996 relative aux poids et dimensions, révision de la directive sur le transport combiné. Voir *TI&M* n° 542 « Le paquet UE "écologisation du fret" ».

dans le pacte vert pour l'Europe », a ainsi déclaré Ursula von der Leyen. Elle indique que la réalisation du pacte pour une industrie propre contribuera à l'atteinte d'un objectif de 90 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'UE à l'horizon 2040, que la Commission proposera d'inscrire dans la loi européenne sur le climat.

Ursula von der Leyen insiste également sur la nécessité de débloquer les financements nécessaires à la transition écologique, numérique et sociale de l'Europe. En cohérence avec le pacte pour une industrie propre, elle indique qu'elle proposera dans le futur Cadre financier pluriannuel (CFP) post -2027⁹, un nouveau fonds européen pour la compétitivité, qui permettra d'investir dans les technologies stratégiques, dont les technologies propres, afin d'en assurer la fabrication et le déploiement en Europe. Le nouveau fonds européen pour la compétitivité soutiendra le lancement de nouveaux PIIEC, comme il en existe aujourd'hui pour les batteries ou l'hydrogène. En ce qui concerne la mobilité, Ursula von der Leyen indique dans ses orientations politiques¹⁰ que, afin de permettre aux citoyens européens de se tourner vers les options de déplacement les plus durables, et de contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs climatiques de l'UE, la Commission présentera un projet de règlement sur la billettique multimodale.

Celui-ci permettra aux Européens d'acheter un billet unique sur une plateforme dédiée pour l'ensemble de leur voyage, tout en bénéficiant des droits accordés aux passagers. Cette proposition législative sur les services numériques de mobilité multimodale était attendue par le Parlement européen. Sa publication, déjà repoussée, était prévue à l'automne 2023, mais le texte n'était pas « suffisamment bon », avait déclaré la commissaire aux transports Adina-Ioana Vălean aux membres de la commission TRAN lors de sa dernière audition en janvier 2024. De fortes tensions avaient opposé, lors de la préparation de ce texte, les opérateurs historiques de transport aux plateformes de vente de billets. La commissaire aux transports avait à l'époque précisé que les services de la DG MOVE travaillaient « sans relâche » pour aboutir à un nouveau projet de texte.

Par ailleurs, Ursula von der Leyen est revenue, dans son discours programmatique du 18 juillet, sur l'interdiction de la vente de voitures neuves à moteur thermique dans l'UE à partir de 2035, l'une des mesures emblématiques du pacte vert, contenue dans un règlement du paquet législatif *Fit for 55*,

adopté en 2023¹¹, et objet de polarisation politique pendant la campagne des élections européennes. Le renforcement des groupes politiques PPE et ECR (conservateurs et réformistes européens) au sein du Parlement européen, opposés à la fin du moteur thermique, pouvait laisser penser que cette mesure serait remise en cause au cours du nouveau mandat, par le biais de la clause de révision prévue dans le texte (sous réserve que la Commission, seule détentrice du pouvoir d'initiative législative, fasse une proposition dans ce sens). Or, Ursula von der Leyen n'a pas remis en cause cet objectif de neutralité climatique pour les voitures en 2035, au maintien duquel tenaient les groupes S&D, Les Verts et Renew, considérant qu'il apportait de la prévisibilité aux investisseurs et aux constructeurs automobiles.

« Ursula von der Leyen n'a pas remis en cause cet objectif de neutralité climatique pour les voitures en 2035 considérant qu'il apportait de la prévisibilité aux investisseurs et aux constructeurs automobiles. »

« grâce à une modification ciblée de la réglementation ». Elle a ici confirmé le gage donné à la droite allemande. L'Allemagne, sous la pression du parti libéral FDP, membre de la coalition au pouvoir, n'avait accepté en 2023 de voter en faveur du règlement sur l'interdiction de la vente de voitures neuves à moteur thermique dans l'UE à partir de 2035 que sous réserve que la Commission formule une proposition sur

“ Ursula von der Leyen n'a pas remis en cause cet objectif de neutralité climatique pour les voitures en 2035 considérant qu'il apportait de la prévisibilité aux investisseurs et aux constructeurs automobiles. ”



L'attractivité des transports en commun et la promotion de la multimodalité passent notamment par l'introduction d'un billet unique.

© iStock

NOTES

9. Les propositions de la Commission concernant le CFP post -2027 sont attendues pour la mi-2025.

10. « Le Choix de l'Europe » – orientations politiques pour la prochaine Commission européenne 2024-2029, voir https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_fr?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_FR.pdf et le discours qu'elle a prononcé devant le Parlement : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/STATEMENT_24_3871

11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0851>



la manière dont les véhicules à moteur thermique fonctionnant uniquement avec des carburants de synthèse pourraient continuer à être immatriculés même après 2035.

À l'issue de la présentation de ses orientations politiques, Ursula von der Leyen a été réélue par le Parlement européen, lors d'un vote à bulletins secrets, à la présidence de la Commission européenne par 401 voix, soit 41 voix de plus que la majorité nécessaire¹². Elle a été soutenue par quatre groupes politiques : les conservateurs du PPE (dont elle est issue), les sociaux-démocrates du S&D, les libéraux-centristes de Renew Europe¹³, ainsi que par les Verts.

LA NOUVELLE COMMISSION TRAN DU PARLEMENT EUROPÉEN

LA RÉINSTALLATION DES COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Au Parlement européen, les députés sont répartis dans 20 commissions, dont la commission TRAN (transports et tourisme), et quatre sous-commissions.

Le 17 juillet dernier, les eurodéputés réunis en session plénière ont validé la répartition numérique des différentes commissions et sous-commissions, telle que proposée par la conférence des présidents¹⁴ du Parlement. La commission TRAN comptera 46 membres, soit 3 de moins que lors du mandat précédent. Les deux commissions numériquement les plus importantes sont la commission ENVI (environnement, santé et sécurité alimentaire) et ITRE (industrie, recherche et énergie), qui comptent chacune 90 membres. Le renforcement numérique de la commission ITRE – qui gagne 12 membres – traduit bien les nouvelles priorités politiques autour de la compétitivité et de la politique industrielle. Ainsi, le futur pacte pour

l'industrie propre, annoncé par Ursula von der Leyen, devrait relever de sa compétence. Les moins importantes numériquement sont les commissions DEVE (développement) et JURI (affaires juridiques), avec 25 membres chacune.

Sur la base du système D'Hondt¹⁵, les groupes politiques se sont répartis les présidences et vice-présidences des commissions et sous-commissions parlementaires. Sur cette base, la présidence de la commission TRAN était revendiquée par le groupe d'extrême droite Les Patriotes pour l'Europe, présidé par Jordan Bardella, et dans lequel siègent les eurodéputés français du RN. Toutefois, le cordon sanitaire reconduit au sein du Parlement européen autour de ce groupe¹⁶ l'empêche d'accéder aux postes à responsabilité, dont ceux des présidences de commissions. Ainsi, la présidence de la TRAN est finalement revenue au groupe PPE.

LA NOUVELLE COMMISSION TRAN

Le 23 juillet, l'eurodéputée conservatrice grecque Elissavet Vózemberg-Vrionidi (Nouvelle Démocratie) a ainsi été élue à la présidence de la TRAN, pour un mandat de deux ans et demi comme il est d'usage, lors de la réunion constitutive de cette commission. Cette dernière est eurodéputée depuis 2014, et elle siégeait déjà en commission TRAN en tant que suppléante lors du mandat précédent.

Depuis 2017, la TRAN était présidée par l'eurodéputée française écologiste Karima Delli. Durant le mandat 2019-2024, des Français présidaient également les commissions ENVI (Pascal Canfin), REGI (développement régional – Younous Omarjee), PECH (Pierre Karleskind), ainsi que la sous-commission de la défense et de la sécurité (Nathalie Loiseau). Désormais, seules la commission ECON (affaires économiques et monétaires) et la sous-commission des droits de l'homme sont présidées par des élus français

NOTES

12. 361 voix sur 720 députés.

13. Ces trois groupes politiques constituent la coalition centrale, qui demeure majoritaire au sein du nouveau Parlement européen, même si son nombre de sièges a diminué (401 contre 415 lors de la précédente mandature).

14. La conférence des présidents est le principal organe politique du Parlement européen. Elle est composée de la présidente du Parlement et des présidents des différents groupes politiques.

15. Il s'agit d'une formule mathématique largement utilisée dans les systèmes de représentation proportionnelle, qui permet de traduire les votes en sièges.

16. Le cordon sanitaire s'appliquait déjà au prédécesseur du groupe des Patriotes pour l'Europe, le groupe ID (Identité et démocratie) lors du mandat précédent. Il s'applique également à l'autre groupe d'extrême droite, l'Europe des nations souveraines, dans lequel siège l'élue de Reconquête.



© iStock

(Aurore Lalucq et Mounir Satouri), alors que les élus allemands président 7 commissions et sous-commissions. Si l'obtention d'autres postes, dont des postes de coordinateurs de groupes¹⁷ (poste obtenu par Pascal Canfin pour le groupe Renew en commission ENVI, par exemple), permet de nuancer le recul du poids politique français au sein du Parlement européen, celui-ci s'explique par l'importance de la délégation du RN au sein du groupe Les Patriotes pour l'Europe encerclé par le cordon sanitaire, ainsi que par la perte en sièges de la délégation Renaissance au sein du groupe centriste/libéral Renew, pivot pour la constitution des majorités lors du précédent mandat. Par ailleurs, comme c'était également le cas lors des précédentes législatures, une proportion importante (54 %) des eurodéputés français au Parlement européen sont de nouveaux élus, qui doivent donc s'accoutumer au fonctionnement de l'institution, alors qu'à l'inverse, une majorité des représentants allemands siégeaient déjà au Parlement européen avant les élections de juin dernier. La composition politique de la nouvelle TRAN :

- ▶ 12 membres du groupe PPE ;
- ▶ 9 membres du groupe S&D, dont l'élu français François Kalfon (PS) ;
- ▶ 5 membres du groupe Renew, dont l'élu française Valérie Devaux (UDI) ;
- ▶ 3 membres du groupe des Verts (dont l'ancien commissaire européen en charge des affaires maritimes, de la pêche et de l'environnement, le Letton Virginijus Sinkevičius) ;
- ▶ 5 membres du groupe ECR ;
- ▶ 3 membres du groupe The Left (gauche radicale), dont l'élu français Arash Saeidi (LFI) ;
- ▶ 9 membres d'extrême droite (5 du groupe des Patriotes pour l'Europe, dont les Français RN Philippe Olivier et Julien Leonardelli, 2 du groupe l'Europe des nations souveraines, et 2 non-inscrits issus de partis d'extrême droite).

“ Il ne sera plus possible d'adopter un texte sans les voix d'eurodéputés de droite, l'addition des voix du S&D, de Renew, des Verts et de la gauche radicale (20 sur 46 membres) restant minoritaire. ”

Sur les cinq élus français membres titulaires de la TRAN, seul Philippe Olivier (RN) siégeait déjà au Parlement européen (et en l'occurrence en TRAN) lors du précédent mandat. Deux autres eurodéputés français y siègent comme suppléants : Laurent Castillo (LR) et Jean-Marc Germain (PS), nouvellement élus.

Comme c'est le cas du Parlement européen dans son ensemble, la nouvelle commission TRAN est plus à droite que lors du précédent mandat. Elle devrait ainsi logiquement être moins allante sur la décarbonation des transports, et moins favorable au transport ferroviaire. Il ne sera plus possible d'y adopter un texte sans les voix d'eurodéputés de droite, l'addition des voix du S&D, de Renew, des Verts et de la gauche radicale (20 sur 46 membres) restant minoritaire. À noter que le nouveau coordinateur du groupe PPE en TRAN, l'Allemand Jens Gieseke, fut rapporteur fictif pour son groupe sur le projet de règlement interdisant la vente des véhicules thermiques neufs dans l'UE à partir de 2035. Il était l'un des porte-voix de la défense des carburants de synthèse. Si des questions d'équilibre géographique internes au groupe PPE l'ont empêché de prendre la présidence de la commission TRAN, Jens Gieseke y jouera un rôle clé.

QUELLE PLACE POUR LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS DANS L'AGENDA EUROPÉEN DE LA NOUVELLE COMMISSION ?

Avec l'adoption fin juin par les chefs d'État et de gouvernements de l'agenda stratégique 2024-2029, puis la présentation par Ursula von der Leyen à la mi-juillet de ses orientations politiques pour son second mandat à la tête de la Commission européenne, les priorités politiques de l'UE pour la nouvelle mandature sont désormais connues : le renforcement de la compétitivité de l'économie européenne, fondé sur une politique industrielle enfin assumée prend

NOTES

17. Ils coordonnent les positions des membres de leur groupe et organisent ses travaux sur les différents textes traités par la commission.

le pas sur le pacte vert, qui n'apparaît plus comme une priorité politique en tant que telle dans les documents programmatiques. Toutefois, l'objectif de la neutralité climatique, qui ne peut être atteint sans décarboner les transports, reste lui toujours d'actualité. La séquence institutionnelle entamée après les élections européennes va se poursuivre

à l'automne avec l'audition du (de la) commissaire désigné(e) aux transports par la TRAN.

La personnalité du (de la) candidat(e) proposé(e) pour ce poste (État membre d'origine, appartenance politique) ne sera pas sans conséquence sur la politique du futur collège des commissaires en matière de transports. ■

LES COMMISSIONS DU PARLEMENT EUROPÉEN

COMMISSION/ SOUS-COMMISSION	SIGLE	PRÉSIDENT	ÉTAT D'ÉLECTION DU PRÉSIDENT	GROUPE POLITIQUE DU PRÉSIDENT
Affaires étrangères	AFET	David McCallister	Allemagne	PPE
Commerce international	INTA	Bernd Lange	Allemagne	S&D
Budgets	BUDG	Johan Van Overtveldt	Belgique	ECR
Développement	DEVE	Barry Andrews	Irlande	Renew Europe
Contrôle budgétaire	CONT	Niclas Herbst	Allemagne	PPE
Affaires économiques et monétaires	ECON	Aurore Lalucq	France	S&D
Affaires fiscales	FISC	Pasquale Tridico	Italie	The Left
Emploi et affaires sociales	EMPL	Li Andersson	Finlande	The Left
Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	ENVI	Antonio Decaro	Italie	S&D
Industrie, recherche et énergie	ITRE	Borys Budka	Pologne	PPE
Marché intérieur et protection des consommateurs	IMCO	Anna Cavazzini	Allemagne	Verts/ALE
Transports et tourisme	TRAN	Elissavet Voózemberg- Vrionidi	Grèce	PPE
Développement régional	REGI	Adrian-Dragoş Benea	Roumanie	S&D
Agriculture et développement rural	AGRI	Veronika Vrecionová	Tchéquie	ECR
Pêche	PECH	Carmen Crespo-Diaz	Espagne	PPE
Culture et éducation	CULT	Nela Riehl	Allemagne	Verts/ALE
Affaires juridiques	JURI	Ilhan Kyuchyuk	Bulgarie	Renew Europe
Libertés civiles, justice et affaires intérieures	LIBE	Javier Zarzalejos	Espagne	PPE
Affaires constitutionnelles	AFCO	Sven Simon	Allemagne	PPE
Droits des femmes et égalité des genres	FEMM	Lina Gálvez	Espagne	S&D
Pétitions	PETI	Bogdan Rzońca	Pologne	ECR
Droits de l'homme	DROI	Mounir Satouri	France	Verts/ALE
Sécurité et Défense	SEDE	Marie-Agnès Strack- Zimmermann	Allemagne	Renew Europe
Santé publique	SANT	Adam Jarubas	Pologne	PPE