**Synthèse - session 2**

***Dans une gouvernance complexe, comment maintenir le cap ?***

**Faire aux turbulences internationales, le cap a changé…**

*« En augmentant les droits de douane et en remettant en cause les principes de l’OTAN, Donald Trump devient un des pères fondateurs de l’Europe » (Quatremer)*

> **L’Europe de la Défense** s’organise autour du Plan *ReArm Europe* : une série de mesures portées par la Commission visant à augmenter les dépenses de défense à l'échelle de l'Union pour parvenir à mobiliser **800 milliards**. L’objectif étant de réaliser des achats groupés de matériel militaire, qui sera ensuite loué aux États membres. Mais la marche à franchir est importante : beaucoup d’États membres n’ont pas investi dans la défense depuis des décennies (ce qui n’est pas le cas de la France). La grande majorité privilégie le matériel US (des pièces détachées aux logiciels). (Quatremer).

Et tous les mécanismes de financement sont mis à contribution :

- 150 milliards d’emprunt vont être contractés pour le Plan ReArm, le reste des fonds seront nationaux, avec des autorisations de surendettement

- 15% du fonds de cohésion qui représente 380 milliards d’euros au total sur 7 ans est désormais fléchés sur la défense, c’est un virage fort. (Allioux)

- La Banque Européenne d’Investissement qui ne contribuait qu’à des dépenses civiles, va désormais investir sur des projets militaires (hormis les armes et les munitions) (Chauvière le Drian)

> **Le chantier de la relance de la compétitivité** avance, en réaction aux tensions géopolitiques et à la récente annonce de l’augmentation des droits de douanes américains. Au cœur de cette stratégie :

- Les enjeux de réindustrialisation (Clean Industrial Deal) et ses déclinaisons, qui vont engendrer des investissements colossaux. « On assiste à un changement de mentalité : on commence à parler de « champions industriels européens » alors que pendant longtemps les fonctionnaires européens ne juraient que par les clauses de non-concurrence et le marché pur et parfait ». (Chalopin)

- Le défi de parachever le marché unique, car les flux commerciaux internes à l’UE sont plus faibles aujourd’hui qu’avant le marché européen (voir les rapports Letta et Draghi dans les ressources).

**Le Pacte Vert n’est donc plus la boussole à Bruxelles**

> Le Pacte Vert, marqueur fort du mandat Van Der Leyen 1, ses objectifs 2050 et sa déclinaison « Fit for 55 » sont inscrits dans la loi et contraignants (Combette-Murin). Mais on assiste actuellement à Bruxelles à **des détricotages de certains objectifs** : les délais prévus sont repoussés, des dérogations sont octroyées, … (Strauss).

> Des procédures accélérées sont utilisées par le Parlement, en suivant la méthode « omnibus », qui, au nom de la simplification, permet de modifier le cadre réglementaire par « paquets de textes », sans le travailler avec les commissions respectives (TRAN, ENVI, REGIO, …) (Pellerin-Carlin).

> Parmi les retours en arrière / les sujets qui génèrent de la contestation

- Les constructeurs automobiles ont obtenu **une flexibilité, permettant de reporter de 2025 à 2028,** les objectifs intermédiaires de réduction de leurs émissions. Ils vont s’appuyer sur la clause de révision prévue en 2026 pour chercher à repousser l’interdiction de vente des véhicules thermiques prévue pour 2035 et ramener le débat sur la neutralité technologique, bafouée selon le PPE par le cadre actuel (Strauss).

> **ETS2, le marché d’échange de quotas carbone** qui réforme le système mis en place depuis 2005, est également dans les radars. Sa mise en œuvre à partir de 2027, devrait permettre de générer des recettes pour produire un « dividende climat » pour les plus pauvres est remis en cause. Les opposants négocient sur le délai, et le prix de la tonne de CO2.

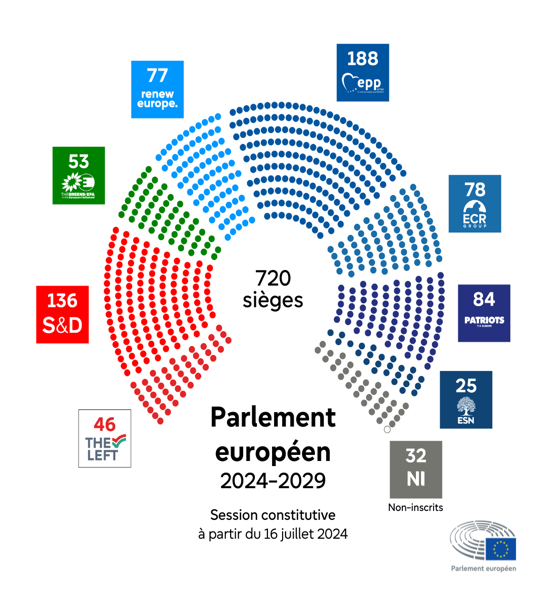
Dans ce contexte les enjeux de mobilités sont partiellement reformulés :

> Un accent fort sur l’enjeu de la **mobilité militaire**. La mobilité militaire va passer de 2 milliards à 70 milliards d’euros. Pour faire passer certains projets de mobilité, on va devoir faire la démonstration qu’ils peuvent servir à la mobilité militaire pour en assurer le financement » (Guaspare).

**Mais la décarbonation est une nécessité stratégique**

> Le pétrole est la première source d’énergie finale consommée en Europe (suivie par le gaz, puis le nucléaire, puis les ENR). Les transports fonctionnent à 90% avec du pétrole qui est à 98% importés. « Cela représente environ **un milliard d’euros par jour à l’échelle de l’UE** qui vont directement dans les caisses des pétroliers, marchés dirigés par des entreprises d’État, réunies dans le cartel de l’OPEP (Azerbaïdjan, Russie, Iran, Qatar, Arabie Saoudite. » (Pellerin-Carlin)

> L’UE verse **2 milliards d’euros par mois à la Russie pour accéder au GNL**. La France en est le premier importateur. « Nous avons une nécessité stratégique à faire évoluer nos dépendances. Si on arrive à diminuer de 25% notre dépendance au pétrole et au gaz russes, l’économie russe implose. A l’heure actuelle, il n’existe pas de sanction européenne sur le gaz russe. » (Pellerin-Carlin)

**Gouvernance européenne : zoom sur les évolutions du jeu d’acteurs**

> Depuis les dernières élections, **une montée en puissance des europhobes et des eurosceptiques** au sein du Parlement Européen, qui se rassemblent notamment sur l’opposition à la transition écologique. Parmi les 720 eurodéputés, 81 sont français dont environ 30 sont d’extrême droite. Si un cordon sanitaire a été décrété autour des *europhobes*, les eurosceptiques (Patriotes, ECR) sont considérés comme étant « fréquentables », votent régulièrement avec le PPE et ont des postes importants (ex. le Commissaire Européen à la Cohésion, Raffaele Fitto, est rattaché à Fratelli di Italia).

> « **L’ère de l’entente industriels / ONG / acteurs publics autour de la décarbonation est terminée**» (Strauss). Les associations environnementales sont mises à l’écart, et les lobbies industriels opposés au Green Deal retrouvent une plus grande proximité vis-à-vis des décideurs.

> **La réforme de la politique de Cohésion et le recul du rôle des Régions ?** Les Régions réalisent actuellement près de 55% des investissements publics financés par l’UE (BEI ou fonds de cohésion), à l’instar du projet de *Corridor H2* en Occitanie pour tester les potentiels de l’hydrogène sur la logistique du froid, les véhicules légers ou les autocars, présenté par Y. Proto. Mais la Commission pousse actuellement un projet de recentralisation de ces fonds de cohésion. Les Etats sont montés en puissance dans la négociation directe avec l’UE depuis le Plan de Relance européen post covid. Au nom de la simplification administrative, ils court-circuitent les Régions. « On passe d’une politique orientée sur la cohésion des territoires à une politique de soutien à la compétitivité. » (Allioux)

**Financement des mobilités : un mille-feuille d’acteurs et de modalités**

**> Y’a-t-il un pilote dans les financements ? Pas vraiment !** « L’UE finance les interconnexions, le national parle le plus fort mais apporte peu, les Régions financent les TER, les ports d’intérêt national et les aéroports, les Conseils Départementaux financent 35% du patrimoine routier, le bloc local en porte 30%. » (Duron).

**> La route coûte cher… mais rapporte gros !** 66 milliards de recettes issues de taxes et de redevances diverses. La TICPE devrait se tarir à mesure que le parc s’électrifie. Les autoroutes sont « des vaches à lait » pour le patrimoine routier de l’État et les modes alternatifs, par le biais de l’AFIFT. (Duron) Le jour même de la session, un amendement du projet de loi de Simplification de la Vie Economique (SVE) pour supprimer l’Agence. – Voir les deux tableaux du Bilan Annuel des Transports 2023 en fin de note

> **La fin du MIE ?** L’essentiel des financements européens se concentrent aujourd’hui sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) via le MIE (Mécanisme pour l’Interconnexion en Europe), qui permet de participer au cofinancement des infrastructures comme le Lyon-Turin ou le Canal Seine Nord Europe, à hauteur de 20% à 30%. Si on estime que 866 milliards d’euros seraient nécessaires pour achever le RTE-T, plusieurs intervenants ont fait l’hypothèse que le MIE allait être supprimé et que les financements devraient se concentrer uniquement sur les grands projets transfrontaliers.

> Quelles sont les **sources de vulnérabilités** liées au financement ?

- La difficulté à trouver les modèles économiques pour **financer la modernisation et l’entretien** des réseaux, des ponts et des ouvrages d’art par milliers.

- La décarbonation et **l’adaptation au changement climatique** sont aussi des « murs d’investissements ». Le rapport Pisani Ferry Mahfouz estime à 32 milliards euros le besoin d’investissements « verts » chaque année entre 2024 et 2030 dans le secteur du transport.

> Quelles marges de manœuvre pour dégager des recettes / possibilités de financements ?

- **La déconsolidation de la dette ?** La dette est à la fois un problème et une solution ! On a besoin de pouvoir emprunter pour réaliser ces projets… mais sans nécessairement consolider les emprunts dès la première année des travaux comme nous le faisons actuellement. L’Allemagne, le Luxembourg ou le Portugal lissent dans le temps. (Duron)

- Le **modèle de la SGP** (Société des Grands Projets) vise à titriser les emprunts et générer des obligations sur les marchés obligataires. Le remboursement est gagé sur une fiscalité affectée.

- La Communauté Européenne d’Alsace est en train de mettre en œuvre **une taxe poids lourds** sur les départementales 502/504, pour juguler le report de trafic depuis l’activation de la LKW-Maut allemande. Recettes estimées (sur la base de 900 PL/jour) : 32 millions grâce au transit / 14 millions grâce au trafic interne et 18 millions de trafic d’échange avec l’Allemagne pour financer des projets de décarbonation et compenser la crise des finances départementales. (Maurer)

- La **Banque Européenne d’Investissement** est la plus grande banque publique mondiale. La France est le premier récipiendaire. Sur la base de fonds propres de états membres, elle émet des titres sur les marchés financiers. Elle reste notée AAA, même si les notes de certains Etats membres se dégradent. Les critères d’éligibilité des projets de la BEI évoluent, à la fois pour accompagner le virage « post-fossile », mais aussi pour faire face aux besoins d’investissements. (Chauvière le Drian)

**Ressources documentaires cités en session :**

- Résumé du Rapport d’Enrico Letta « Much more than a market », avril 2024 : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/contenu/visualisation/895522/file/R%C3%A9sum%C3%A9%20rapport%20Letta>

- Résumé du Rapport de Mario Draghi sur la compétitivité européenne, septembre 2024 : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/media/17/organes/autres-commissions/affaires-europeennes/resume-rapport-mario-draghi>

- T&E, Comment décarboner l’aviation en Europe d’ici 2050?, mars 2022 <https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/comment-decarboner-laviation-en-europe-dici-2050>

- CROZET, Y. « Quand la dette publique pèse sur la croissance économique : quelles implications pour le financement des transports ? »TI&M, novembre 2024 (dans matière à penser)

- CROZET, Y. « Le financement des départements et des mobilités routières : vers une nouvelle donne ? », Synthèse du rapport remis à Départements de France (DF), janvier 2025

- MTEL, Bilan annuel des transports 2023, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/7834/download?inline> publié en novembre 2024 dont sont issus les deux tableaux ci-dessous

