

Le financement de l'avenir des mobilités en France est étroitement lié aux perspectives de notre appartenance à l'Union européenne, dont la France est membre fondateur. Dans son rapport du 9 septembre 2024 sur « Une stratégie de compétitivité pour l'Europe », Mario Draghi souligne l'importance cruciale de la collaboration entre les pays de l'UE pour renforcer l'intégration économique et industrielle.

Mario Draghi appelle notamment à « des investissements massifs dans les réseaux ferroviaires et autoroutiers sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin de faciliter le commerce intra-européen, de réduire les temps de transport et d'accroître l'efficacité logistique ».

Dans cette note brève, la FNTR met en avant les textes européens liés aux défis des mobilités de demain et de leur financement : le règlement RTE-T, le règlement AFIR, la directive transport combiné et multimodal, la directive poids et dimensions, la directive eurovignette, la directive taxation de l'énergie, l'ETS2 et les programmes de financements de l'UE 2028-2034.

Les mécanismes de financement de l'UE :

Des travaux sont en cours pour remanier les programmes de financement de l'UE pour la période 2028-2034. Le futur cadre financier pluriannuel (CFP) sera proposé par la Commission européenne le 16 juillet prochain. Il comprend notamment :

Le programme CEF (Connecting Europe Facility). En 2021-2027 a été doté de 33,7 milliards d'euros. L'enveloppe européenne est répartie en trois volets : 1) Transport (25,8 milliards d'euros) - 2) Energie (5,8 milliards d'euros) – 3) Numérique (2 milliards d'euros).

La FNTR porte naturellement de l'intérêt pour les trois volets qui doivent accompagner les investissements d'avenir pour le transport routier de marchandises. Etant donné les objectifs européens ambitieux pour une mobilité durable, interopérable et intelligente, **la FNTR cible les priorités suivantes pour le prochain cadre financier CEF 2028-2034 :**

Investir dans les infrastructures

- **Développer les parkings sûrs sécurisés** pour les conducteurs et camions dans le cadre de l'application du Paquet Mobilité et du règlement européen RTE-T.
- **Développer les terminaux multimodaux** comme la modification en cours de la directive transport combiné et multimodal le propose.
- **Renforcer routes et ponts** à mettre en perspective avec la directive poids et dimensions.

Investir dans l'énergie

- **Développer les infrastructures de carburants alternatifs en Europe**, selon les exigences du règlement AFIR.
- **Aider à l'installation de panneaux solaires** pour les recharges de camions électriques ou alimenter les centres de logistiques ou des entrepôts.

Investir dans la numérisation

- Faciliter les contrôles routiers des camions par la numérisation, en ciblant **le contrôle à distance**, ce sera un avantage pour fluidifier la circulation.
- La route connectée devra prendre en compte **l'arrivée progressive de véhicules autonomes**, la formation des personnels aux nouvelles technologies.

Les revenus du marché carbone ETS 2 :

ETS2 est planifié pour entrer en vigueur en 2027 (ou 2028 si les prix de l'énergie devaient être exceptionnellement hauts). ETS2 ciblera les émissions provenant de la combustion des énergies dans les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs puis sera affecté au Fonds européen pour l'Innovation et/ou le Fonds social pour le Climat.

Le Fonds pour l'Innovation de l'UE soutient des projets visant à décarboner l'économie et à promouvoir des technologies à faible émission de carbone, avec des financements significatifs pour des initiatives innovantes.

Le Fonds social pour le climat a été créé parallèlement à l'ETS2 pour soutenir une transition équitable vers la neutralité climatique, contribuant ainsi à atténuer les incidences sociales et économiques du ETS2. Elle fournira aux États membres de l'UE un financement spécifique afin que les groupes vulnérables les plus touchés, bénéficient d'un soutien pendant la transition écologique. Ce Fonds peut aussi concerner les microentreprises.

La directive Eurovignette :

Le nouveau cadre de la directive Eurovignette modifiée en mars 2022 et entrée en vigueur en mars 2024 ne pourra s'appliquer en France que dans le cadre de la renégociation des contrats des concessions autoroutières.

La FNTR veut suivre notamment la variation de taux basés sur la performance CO2 des camions et une exonération pour les véhicules zéro émission.

La directive taxation de l'énergie :

Dans le cadre du Paquet "**Ajustement à l'objectif 55**", la CE a prévu en 2021 de réviser la directive existante sur la taxation de l'énergie. Elle fixe un montant minimal de taxation sur les produits énergétiques, carburants, combustible et électricité. Mais le but initial est aujourd'hui dépassé, quand toutes les énergies, carbonées ou non, sont considérées sur un pied d'égalité.

La CE a proposé une révision pour faire en sorte que les seuils minimaux de taxes sur les énergies décarbonées soient moins élevés que ceux appliqués aux vecteurs carbonés.

Les discussions sont au point mort, entravées non seulement par la guerre en Ukraine, mais aussi par la compétence exclusive des États membres en matière fiscale et donc leur veto de rigueur.

La Mobilité Militaire :

Le prochain CFP devra soutenir une approche globale de la sécurité qui a été développée dans le Livre Blanc de la Commission européenne le 19 mars 2025. Il comprend un volet sur la Mobilité Militaire.

L'importance d'accroître le soutien budgétaire en faveur de **la mobilité militaire cible la modernisation des infrastructures à double usage à des fins civiles et militaires**, permettant la circulation à grande échelle d'équipements et de personnel militaires à bref délai et contribuant ainsi aux capacités de défense et à la sécurité collective de l'Union.

L'importance du financement des réseaux transeuropéens de transport pour permettre leur adaptation à des fins de double usage est bien soulignée dans le Livre Blanc. L'objectif de renforcement des routes et des ponts à double usage est clairement ciblé et rejoint les ambitions de la modification de la directive poids et dimensions.

Questions de la FNTR :

1. Comment la France va-t-elle défendre l'importance de la mobilité du transport routier de marchandises dans le prochain Cadre Financier Pluriannuel européen 2028-2034 ?
2. Comment faciliter l'accès aux fonds européens, par exemple concernant le développement des parkings sûrs et sécurisés (trop de complexité) ?
3. Quelles affectations pour les revenus de l'ETS 2 ? Le Fonds social pour le climat doit concerner les microentreprises, pourquoi ne pas l'étendre au TPE et PME ?
4. Comment la renégociation des contrats autoroutiers français va permettre aux opérateurs de trouver une juste concurrence avec nos voisins européens ?
5. Quelles possibilités de réviser la directive taxation de l'énergie (dernier texte du Paquet Fit for 55) pour éviter les doubles taxations ?
6. Comment le programme de financement de la Mobilité militaire pourra concrètement bénéficier à la mobilité civile, comme clairement indiqué dans le but de « double usage » ?
7. Comment associer les financements de la mobilité aux financements du numérique et de la future conduite autonome ?

Bureau FNTR à Bruxelles – isabelle.maitre@fntr.fr

Le 26 mai 2025