

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L E G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires européennes

mercredi
12 janvier 2022
14 h 30

Compte rendu n° 223

- I. Examen du rapport d'information et de la proposition de résolution européenne sur la stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente : 2e partie (Mme Marietta Karamanli et M. Damien Pichereau, rapporteurs)..... 3
- II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution 12
- III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-6 de la Constitution 15

**Présidence de
Mme Sabine Thillaye**
Présidente



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mercredi 12 janvier 2022

Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission

La séance est ouverte à 14 heures 35.

I. Examen du rapport d'information et de la proposition de résolution européenne sur la stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente : 2^e partie (Mme Marietta Karamanli et M. Damien Pichereau, rapporteurs)

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Mes chers collègues, nous allons examiner le deuxième tome du rapport d'information sur la stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente.

Dans le cadre du Pacte vert, l'Union européenne s'est donné pour ambition de devenir le premier continent climatiquement neutre à l'horizon 2050, notamment en réduisant de 90 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Pour atteindre cet objectif, la Commission européenne a présenté, en décembre 2020, une stratégie de mobilité durable et intelligente.

Nos rapporteurs ont très pertinemment opté pour une présentation et une publication en deux temps de leur travail. En octobre dernier, nous avons examiné le premier tome du rapport d'information, qui portait sur le cadre général de la stratégie, ainsi que sur le transport routier. Aujourd'hui, nous examinons le second tome, qui s'intéresse plus particulièrement aux secteurs du transport aérien et du transport ferroviaire.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Nous avons le plaisir de vous présenter la deuxième partie de nos travaux sur la stratégie européenne de mobilité durable. En octobre dernier, nous vous avons présenté la première partie, qui évoquait le cadre général de la stratégie européenne, avec un focus sur les enjeux spécifiques du secteur routier.

Pour rappel, cette stratégie décline, dans le secteur des transports, les objectifs du Pacte vert européen – ou *European Green Deal* –, décidé en 2019. Les transports sont un pilier de notre mode de vie et un secteur économique majeur, puisqu'ils représentent 5 % du PIB de l'Union européenne et emploient 11 millions de personnes. Mais ils ont un impact néfaste sur l'environnement, puisque le secteur est l'un des premiers émetteurs de CO₂ en Europe et que ses émissions ont augmenté de 18 % depuis 1990. Dans ce contexte, il est légitime que les transports soient associés aux efforts de décarbonation entrepris par l'Union européenne.

Dans le premier tome de notre rapport, nous avons insisté sur la nécessité de clarifier les financements prévus pour mettre en œuvre cette stratégie et atteindre les objectifs ambitieux qui y sont associés. Nous avons également noté que cette stratégie repose sur deux piliers : le report modal et le principe pollueur-payeur.

Le deuxième tome revient sur les enjeux qui concernent spécifiquement le rail et le secteur aérien. Notre proposition de résolution européenne (PPRE), quant à elle, récapitule à la fois les enjeux généraux et communs à tous les secteurs et les enjeux spécifiques à chaque secteur étudié.

Nous avons choisi de consacrer un long développement au rail parce que, de tous les modes de transport, c'est celui qui a la meilleure performance écologique. À ce titre, il concentre les espoirs de décarboner les transports en Europe. En effet, un train peut transporter le même volume de marchandises que quarante poids lourds, tout en émettant neuf fois moins de CO₂. Pour assurer l'efficacité énergétique de ce mode de transport, il convient évidemment que celui-ci soit rempli, car faire circuler des trains vides, comme certains souhaitaient le faire sur la ligne Perpignan-Rungis, n'a aucun intérêt.

Le report modal vers le transport ferroviaire est l'un des axes clés de la politique européenne des transports depuis de longues années. Pourtant, on ne constate pas d'augmentation notable de la part modale du rail, ni pour le transport de passagers, ni pour celui de marchandises. Le transport de passagers, en France, a fait l'objet d'un sous-investissement durant des décennies, de la part de tous les gouvernements – avant de connaître une hausse sous la législature qui s'achève. Cela a entraîné une baisse de la qualité de service, qui explique en grande partie le désintérêt pour ce mode de transport. La désaffection pour le fret s'explique quant à elle par une évolution de la nature des marchandises transportées : 1,5 milliard de colis sont envoyés chaque année dans notre pays. Or ce mode de transport, qui nécessite de la flexibilité et de la rapidité, privilégie la route, le transport par rail étant réservé par principe à du transport de masse. Quoi qu'on en dise, la route restera longtemps majoritaire dans nos échanges.

Il faut également rappeler que le réseau ferroviaire européen est en réalité un patchwork de réseaux nationaux, qui répondent à des impératifs et à des logiques différentes : en France, nous avons misé sur la vitesse des trains, alors que nos voisins belges, tout comme les Hollandais, ont construit leur système autour de la fréquence des trains. De plus, nos infrastructures sont différentes les unes des autres, ce qui ralentit la vitesse de passage sur les zones frontalières. Il y a un problème de coopération et de gestion du trafic sur ces zones. L'harmonisation de ce réseau, prévue de longue date dans le cadre du projet de réseau transeuropéen de transport (RTE-T), n'a, à ce stade, pas encore été achevée.

Malgré cela, l'Union a choisi de miser sur le report modal vers le ferroviaire pour mener à bien la transition écologique. Elle se fixe comme objectif : de doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse à l'horizon 2030 ; d'augmenter de 50 % le trafic ferroviaire de marchandises en 2030 et de le doubler en 2050 ; de permettre au transport intermodal par chemin de fer et voie navigable de concurrencer le transport routier sur un pied d'égalité en 2030.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Pour y arriver, l'Union européenne propose d'abord d'achever le réseau transeuropéen de transport, qui doit faciliter l'interconnexion entre les États membres en prenant mieux en compte les enjeux d'interopérabilité, de transition numérique et de verdissement. Elle propose ensuite de

relancer le transport de personnes sur de longues distances, à travers les trains de nuit par exemple, en vue de relier les capitales européennes. Les initiatives nationales foisonnent : la compagnie autrichienne, par exemple, propose déjà ce type de liaison jusqu'à Berlin, et même Paris. Enfin, l'Union envisage d'introduire des mesures incitatives, comme l'exemption de TVA sur les billets de train au niveau de l'Union, et innovantes, comme la billetterie multimodale conviviale.

Nous sommes favorables à ces mesures, même si nous voulons appeler votre attention sur quelques points. D'abord, il faut un meilleur pilotage des mégaprojets, pour s'assurer de leur viabilité financière et de leur pertinence écologique. Sur ce point, la Cour des comptes a rendu plusieurs avis critiques. Il convient ensuite de mieux informer les citoyens, au moment où ils achètent leurs billets – sur le coût au kilomètre ou la performance écologique, par exemple – pour les aider à faire des choix éclairés. Enfin, une vision d'ensemble des interactions entre les différents modes de transport à différentes échelles est essentielle pour s'assurer de l'effectivité du report modal.

Nous sommes tous convaincus que le rail jouera un rôle clé dans la décarbonation des transports, mais son rôle ne doit pas être pensé en silo : il faut tenir compte de la dynamique des autres modes de transport. Les mesures proposées doivent donc faire l'objet d'un suivi rigoureux de la part des institutions européennes et, dans la mesure du possible, des parlements nationaux.

Nous avons également choisi de consacrer une partie de notre rapport au secteur aérien et aux enjeux spécifiques qui s'y attachent. Avant la pandémie, il s'agissait d'un secteur particulièrement dynamique, représentant 2,1 % du PIB européen et employant environ 400 000 personnes.

S'il s'agit, dans l'ensemble, d'un mode de transport plutôt onéreux, l'arrivée sur le marché des compagnies *low-cost* a démocratisé l'avion et fait augmenter le nombre de passagers. En 2019, la part de marché de ces compagnies était de 38 % en Europe, signe de leur enracinement dans le secteur.

Néanmoins, il demeure que les 10 % les plus aisés de la population mondiale sont responsables de 75 % de l'énergie utilisée par l'aviation. Le principe pollueur-payeur a ainsi une réelle pertinence pour ce secteur, d'autant plus qu'il s'agit du mode de transport le plus polluant : en Europe, un voyage en avion émet en moyenne cinq à six fois plus de CO₂ par passager et par kilomètre que le train. D'une manière générale, l'aviation est responsable d'environ 2 % des émissions totales de CO₂, un chiffre qui grimperait à 5 %, voire 8 % des émissions en tenant compte des traînées de condensation, c'est-à-dire du CO₂ émis pendant le vol. Si aucune mesure n'est prise pour réguler davantage les émissions de l'aviation, celles-ci pourraient doubler à l'horizon 2050. Une intervention à l'échelle européenne est donc bienvenue pour réguler ce secteur.

Cependant, une éventuelle régulation doit prendre en compte des éléments conjoncturels.

En premier lieu, le secteur est fortement fragilisé par la pandémie de covid-19. On relevait, par exemple, une réduction des arrivées de touristes internationaux en Europe de 70 % en 2020 par rapport à 2019. Malgré un soutien important des États – avec de faibles contreparties climatiques puisque seules la France et l'Autriche les ont prises en compte – le

secteur demande que les efforts écologiques qui lui sont assignés tiennent compte de ce contexte.

De plus, le secteur fait face à une forme de désamour croissant de la part des usagers, à l'image du mouvement *flygskam*, venu de Suède, rassemblant des citoyens qui disent avoir honte de prendre l'avion, au vu du contexte climatique. Loin d'être anecdotiques, ces mouvements prennent de l'ampleur en Europe et aux États-Unis, à tel point que près de 21 % des personnes sondées aux États-Unis et en Europe – soit une personne sur cinq – disent avoir réduit leurs voyages en avion.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Dans ce contexte, les propositions de l'Union pour le secteur aérien sont de deux ordres. En premier lieu, il s'agit de mettre fin au régime d'exception dont bénéficiait le secteur, ce qui se traduit par la fin des exemptions fiscales sur le kérosène pour les vols intraeuropéens et par la réduction des quotas alloués à titre gratuit dans le cadre du *Emission Trading Scheme* (ETS). En effet, depuis 2012, l'aviation bénéficiait de 82 % de quotas à titre gratuit par dérogation au principe pollueur-payeur qui régit ce système, et de seulement 15 % par mise aux enchères. La part des quotas mise aux enchères va augmenter progressivement.

Mais, surtout, la Commission européenne mise sur l'innovation technologique. Le premier grand aéronef à zéro émission est attendu pour 2035. Il bénéficie du soutien du programme de recherche Horizon Europe. S'agissant des carburants, l'objectif est d'inclure progressivement des carburants durables d'aviation, ou *Sustainable Aviation Fuels* (SAF), avec des seuils clairement définis : 2 % d'ici 2025 et 63 % d'ici 2050.

Dans l'ensemble, nous sommes favorables à ces mesures, mais nous souhaitons faire quelques remarques au sujet des carburants durables et des biocarburants. Il importe de faire émerger une filière de biocarburants et de carburants durables en Europe, et il faut qu'elle bénéficie d'un soutien public. Les biocarburants de première génération, comme l'huile de palme, étant extrêmement polluants, l'Union devrait apporter son soutien aux carburants de dernière génération, qui sont moins polluants. Des investissements considérables sont à faire dans ce secteur, compte tenu du coût des SAF. L'impact sur le prix des billets ne sera pas négligeable, ce qui est à prendre en compte pour un pays comme le nôtre, qui compte de nombreux territoires ultramarins, avec qui la continuité territoriale ne doit absolument pas être remise en cause.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Vous l'aurez compris, chers collègues, nous soutenons, dans l'ensemble, les mesures proposées par la Commission européenne dans sa stratégie de mobilité. Notre proposition de résolution salue ces mesures, qui vont dans le bon sens. Le secteur des transports est vital pour notre économie mais, parce qu'il est très polluant, il doit prendre sa part à la transition écologique que nous amorçons.

Néanmoins, notre proposition est nuancée et appelle votre attention sur quelques points critiques, notamment le financement de ces mesures, mais aussi la faisabilité et le réalisme des objectifs fixés. Nous appelons à un suivi plus rigoureux des projets faisant partie du réseau transeuropéen de transport. Ils font l'objet de financements colossaux, parce que les infrastructures de transport sont onéreuses. Il faut donc un pilotage attentif, qui tienne compte de la dimension environnementale de chaque projet.

J'appelle également votre attention sur l'acceptabilité sociale des mesures proposées. L'idée d'un fonds social pour le climat est bienvenue. La transition écologique

doit être la plus juste possible. Elle mérite cependant d'être renforcée ; l'acceptabilité sociale doit être l'un des piliers de cette stratégie de mobilité. De plus, la proposition de résolution qui vous est soumise fait l'effort d'inclure les enjeux spécifiques à chaque secteur clé – la route, le rail et l'aérien – qui doivent tous contribuer, en suivant des logiques différentes, au verdissement des transports en Europe.

Mme Nicole Le Peih. Nous sommes à un tournant. Les scientifiques s'accordent à dire qu'il est impératif de limiter la hausse des températures à 1,5 degré Celsius. Nos modes de vie et nos modes de production doivent donc changer. C'est pourquoi nous nous sommes donné pour objectif la neutralité carbone à l'horizon 2050, ainsi qu'une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030.

Le Pacte vert traduit cet objectif et, dans tous les secteurs, nous sommes en train de mettre nos législations en conformité avec lui. Il ne s'agira pas de réformes paramétriques, car les investissements nécessaires sont immenses. Partout, nous sommes appelés à faire des choix stratégiques qui nous engageront pour plusieurs décennies, d'où l'intérêt de votre rapport sur les mobilités durables. Les choix que nous avons à faire sont décisifs et la qualité de votre travail nous permet d'approfondir nos réflexions.

En tant que corapporteuse d'une mission d'information sur l'avion du futur, je sais combien la thématique des carburants alternatifs est primordiale : c'est 80 % de la solution pour tendre à une neutralité carbone dans le secteur aéronautique. S'agissant des mandats d'incorporation, vous prônez un relèvement des seuils. Cela correspond à notre souhait d'accélérer la transition, mais quid de la maturité de notre industrie de production de biocarburants ? *A priori*, les mandats d'incorporation retenus par l'initiative ReFuel Aviation résultent d'un audit sur nos capacités de production. C'est un beau sujet, puisqu'il s'agit de trouver le juste équilibre entre le défi d'accélération de la transition climatique et la fixation d'un tempo réaliste, à même d'être crédible, et donc engageant pour l'ensemble des parties prenantes.

En même temps, il est intéressant de voir que la France est en pointe sur la question des biocarburants. Nous favorisons leur production – c'était l'enjeu de l'article du projet de loi de finances pour 2022 visant à valoriser les intercultures –, précisément à destination du secteur aérien. Nous pourrions envisager une extension de ces mesures à l'échelle de l'Union. Plus largement, votre proposition de résolution européenne contient une série de propositions concernant les différentes initiatives des institutions européennes en vue de favoriser la transition écologique sur le continent. Cette PPRE paraît donc en phase avec les objectifs européens en matière de transition écologique de l'UE, soutenus activement par la France.

Le groupe La République en marche est favorable à cette proposition de résolution et soutiendra son adoption.

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Ce matin, la commission des affaires économiques a examiné le rapport de la mission d'information sur l'avenir du secteur aéronautique en France, rédigé par Jean-Luc Lagleize et Sylvia Pinel. Je vous invite à vous rapprocher d'eux car il y a certainement des synergies à trouver dans vos réflexions.

Concernant l'aérien, je m'interroge sur notre capacité à fournir du biocarburant : aurons-nous suffisamment de terres pour le produire sans nuire à la production alimentaire ? L'hydrogène est une perspective à plus long terme très intéressante.

S'agissant du ferroviaire, le train a pour vocation d'irriguer toute l'Europe car il est le moyen le plus adapté et le plus convivial. Encore faut-il pour cela disposer d'outils adaptés. De ce point de vue, la billettique est importante. La SNCF est très en retard dans ce domaine, par comparaison avec d'autres opérateurs qui permettent aux Européens de voyager avec un seul billet. Il y a encore beaucoup de progrès à faire pour attirer les passagers.

Mon groupe est favorable à toutes les mesures que vous préconisez.

M. Thierry Michels. Que pouvez-vous nous dire sur les perspectives ouvertes par l'innovation technologique dans le domaine du carburant durable pour l'aviation ? Qu'en est-il également des nouvelles technologies telles que l'hydrogène ? La Commission européenne prévoit-elle des investissements à la hauteur pour favoriser leur développement ?

Je suis très sensible à vos propos sur l'acceptation sociale, qui est au cœur de la réussite de la transition écologique. Ainsi, la zone de faibles émissions créée par l'Eurométropole de Strasbourg soulève la question de l'accompagnement de nos concitoyens les plus modestes ou les plus fragiles dans leur mobilité. J'ai relevé, à l'alinéa 38 de la stratégie de mobilité durable et intelligente publiée en 2020 par la Commission européenne, des propositions pour aider à la transformation des flottes de taxis. Certaines personnes ne peuvent malheureusement passer d'un train à un tram ou à un vélo : comment les accompagner ?

Enfin, que préconisez-vous au niveau européen en matière de communication pour favoriser cette acceptation sociale ?

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Dans vos deux rapports, vous portez un regard mitigé sur ces questions. Croyez-vous que l'on parviendra à atteindre les objectifs annoncés ? La question de l'investissement revient souvent, dans le rapport comme dans la résolution. L'Union européenne a, comme toujours, un gros problème de financement, ce qui plaide en faveur de la création de ressources propres, voire d'une augmentation du budget européen. À chaque fois que nous abordons une thématique, nous nous heurtons au même problème.

Si nous voulons développer des biocarburants qui ne fassent pas concurrence au secteur alimentaire, il faut investir massivement dans l'innovation et la recherche. Il en va de même avec l'hydrogène : nous sommes toujours en attente d'un projet important d'intérêt européen commun (PIIEC) dans ce domaine. Il existe une forme d'inertie sur ces sujets qui sont pourtant très interdépendants.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Notre rapport est un avis donné à la commission. Il ne cherche pas à caresser dans le sens du poil, mais à dire les choses et à appeler son attention sur les sujets qui méritent plus d'efforts. Le problème des investissements rappelé par Mme la présidente est une réalité. Les États membres et les parlements nationaux doivent soutenir l'investissement dans les différents domaines.

Concernant l'aérien, les acteurs que nous avons rencontrés nous ont dit qu'Airbus préparait pour 2035 un long-courrier plus respectueux de l'environnement en matière d'émissions.

Nous sommes en retard en matière d'intermodalité. Si nous n'en sommes plus à l'Orient-Express – sa création avait nécessité une véritable négociation entre États, à une

époque où l'Union européenne n'existait pas –, j'ai parfois l'impression que nous avons encore beaucoup d'efforts à faire pour assurer l'interopérabilité et la continuité à travers le territoire européen. Deux aspects ne doivent pas être négligés : d'une part, la desserte de tous les territoires, parce qu'il n'y a pas que la grande vitesse et, d'autre part, le prix au kilomètre, qui doit être pris en considération au stade des investissements. La question de l'acceptabilité sociale est au cœur du sujet.

Enfin, si nous connaissons le coût des énergies alternatives, nous devons également savoir quels sont les coûts liés au nucléaire. C'est dans la transparence que nous prendrons les bonnes décisions au niveau de l'Union européenne. Je fais confiance aux parlements nationaux pour avancer ensemble dans le même sens.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Nous avons un regard plus interrogateur que mitigé. Dans le cadre de mes différents rapports sur les « paquets mobilité », j'ai pu mesurer à quel point les négociations prenaient du temps. Les sujets que nous abordons aujourd'hui étant stratégiques et cruciaux pour l'économie de nombreux pays, les débats seront assez longs. De plus, la mise en œuvre des quatre-vingt-deux propositions risque d'être assez complexe.

L'aviation vit une véritable révolution. Ayant eu l'occasion de visiter Airbus et Safran, nous avons pu constater qu'ils y étaient prêts. S'agissant des évolutions technologiques, la batterie restera probablement anecdotique, cantonnée au tout petit courrier et au transport d'un faible nombre de personnes. Quant à l'hydrogène, on ignore encore jusqu'où il est possible d'aller, notamment en raison du problème du stockage. Pour gagner de la place dans un avion, il faut en effet stocker l'hydrogène à l'état liquide, par moins 253 degrés. Pour y parvenir, il va falloir consacrer des investissements supplémentaires à la recherche et au développement.

Concernant les SAF, il faut s'entendre sur les termes : nous parlons ici des biocarburants de dernière génération. Nous ne souhaitons pas remplacer le kérosène par des biocarburants de première génération, gavés à l'huile de palme. Cela pose plusieurs problèmes, à commencer par la maturité de la production. Du point de vue des avionneurs, il faut augmenter le mandat d'incorporation pour stimuler ce secteur. Nous craignons toutefois que cela ait pour conséquence l'importation de biocarburants dont nous ne sommes pas assurés que la production soit vertueuse. Je ne vois pas trop l'intérêt de voyager au Brésil depuis la France ou l'Allemagne si cela doit conduire à déforester l'Amazonie. Il vaut sans doute mieux produire à un rythme un peu moins important, mais sur notre territoire et selon nos critères.

Le deuxième problème posé par les biocarburants est leur prix. Même si l'on revient sur les exemptions fiscales accordées au kérosène, le biocarburant demeure très cher. Parviendra-t-on à baisser suffisamment son prix ? La question reste en suspens. De plus, cela aura probablement un impact sur le prix des billets.

Tôt ou tard, il sera nécessaire de commercialiser des avions pour compenser les coûts faramineux de recherche et développement. Cela se fera plutôt sur du court-courrier. Or les vols de 0 à 500 kilomètres représentent 31 % du trafic aérien mais seulement 4,3 % des émissions de CO₂. À l'inverse, les vols de plus de 1 500 kilomètres représentent 25 % des vols et 75 % des émissions de CO₂ : ce sont ces trois quarts qu'il faut réduire en priorité. Si l'on veut agir, particulièrement en prévision de l'augmentation du trafic aérien, il faut intervenir au plus vite sur les longs courriers. Nous avons la chance d'avoir des industriels

engagés dans cette voie, au niveau énergétique mais également au niveau des matériaux, un véritable travail étant mené pour réduire le poids des avions.

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Je vous remercie, particulièrement pour cette dernière information. Nous mettons tous les moyens dans le même périmètre, sans avoir nécessairement conscience de ces différences entre court et long courrier. Voilà un message que nous devons faire passer.

Article unique

Amendement n° 2 de Mme Nicole Le Peih.

Mme Nicole Le Peih. Il vise à supprimer l'alinéa 44 : « soutient la création d'un marché du carbone spécifique pour le secteur routier et le bâtiment mais insiste sur la nécessité de mener une évaluation exhaustive de son impact futur ». Vous l'avez souligné tout à l'heure, il faut veiller à l'acceptabilité sociale de cette mesure ; un délai est sans doute nécessaire avant de l'appliquer.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Sur le fond, je ne suis pas opposé à la création d'un marché du carbone incluant les transports, mais toute la question porte sur ses modalités. Plusieurs d'entre nous, notamment Thierry Michels et Marietta Karamanli, ont évoqué l'acceptabilité sociale. Or on ne voit pas encore précisément quel serait l'impact de ce marché du carbone, tel que la Commission européenne le propose : quel serait le renchérissement du coût du transport, dans un contexte où celui-ci augmente déjà en raison de la hausse continue du prix du baril de pétrole ? Dès lors, il me semble légitime que notre commission adresse un message à la Commission européenne : que veut-on faire et dans quel calendrier ? C'est pourquoi je suis favorable à l'amendement.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Je suis favorable à ce que l'on adresse un tel message à la Commission européenne et soutiens pleinement l'amendement, conforme à ce que nous disons depuis le début de l'examen de ce rapport. Damien Pichereau et moi avons notamment souligné la volatilité des prix de l'énergie.

À l'avenir, il faudra insister sur la traduction effective et concrète de ces mesures. Je l'ai dit lors de l'examen de la première partie du rapport, il faut faire de l'écologie populaire : si nous ne parvenons pas à embarquer le plus grand nombre, notamment en maîtrisant les prix, nous échouons ; tout cela ne sera que des mots.

La commission *adopte* l'amendement.

Amendement n° 1 de Mme Nicole Le Peih.

Mme Nicole Le Peih. Il tend à rédiger comme suit l'alinéa 52 : « soutient l'obligation progressive d'inclure des biocarburants durables et innovants – dits SAF – dans les avions proposée dans le cadre du paquet "ajustement 55" et suggère de soutenir financièrement le démarrage d'une filière industrielle dédiée ».

La proposition de la Commission européenne intitulée « ReFuelEU Aviation » vise à imposer au secteur aérien l'obligation d'incorporer des biocarburants durables. La France doit rester pionnière dans ce domaine. Sa feuille de route pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables présente une trajectoire ambitieuse mais réaliste : elle

prévoit un pourcentage d'incorporation minimal de 2 % en 2025, de 5 % en 2030 et de 50 % en 2050, afin d'atteindre la neutralité carbone.

Je salue l'ambition de la Commission européenne, qui propose d'augmenter les niveaux d'incorporation. Toutefois, la rentabilité économique des filières sera déterminante pour un déploiement à grande échelle de ces produits. Vous vous êtes dit tout à l'heure conscients qu'il faudra sans doute un temps un peu plus long pour que l'économie s'adapte et que se forme un marché de solutions innovantes et durables. Il faudra en outre un soutien financier important au démarrage d'une filière industrielle de carburants durables, notamment pour l'aviation.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Vous proposez en réalité de supprimer la suggestion de « relever les niveaux fixés ».

À la suite de discussions avec les industriels, nous avons pensé qu'il serait pertinent d'augmenter les obligations d'incorporation de biocarburants durables, mais nous avons beaucoup réfléchi depuis lors. Je l'ai dit tout à l'heure, le débat est le suivant : devons-nous inviter la Commission européenne à encourager davantage les investissements dans les biocarburants en augmentant ces seuils d'incorporation ? Ou bien devons-nous être plus pragmatiques et veiller à ne pas les augmenter trop vite, sachant que nous risquons alors d'être contraints d'importer des biocarburants produits dans des conditions que nous ne maîtrisons pas, par exemple à base d'huile de palme ? Par précaution, il me semble préférable d'en rester à la trajectoire actuelle. Le plus important est que nous puissions couvrir les besoins avec nos propres biocarburants, produits selon nos critères. J'émet donc un avis favorable à l'amendement.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Je partage le point de vue de Damien Pichereau. Une autre question se pose : si nous voulons disposer dans ce domaine d'une filière propre et en propre, et avoir ainsi une certaine autonomie à l'échelle européenne, il nous faut investir pour créer des capacités de production.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Tout à fait.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Par ailleurs, il faut tenir les deux bouts de la chaîne : il importe de connaître non seulement le coût de toutes les énergies non polluantes, comme je l'ai dit tout à l'heure, mais aussi leur impact sur l'environnement et sur les terres agricoles. Il convient d'inciter la Commission européenne à élaborer et à soutenir un projet d'investissement dans la production propre de biocarburants en Europe.

Mme Nicole Le Peih. En ma qualité de corapporteuse d'une mission sur l'avion du futur, je viens d'auditionner le groupe Avril. Il en ressort que les intercultures sauveront peut-être une partie de l'agriculture, mais devront aussi être vertueuses et s'adapter. Il s'agit de produire un nouveau carburant, pour réduire notre dépendance.

Par ailleurs, des entreprises françaises encore peu connues – ce sont souvent des start-up – travaillent à réduire le poids de l'acier. Grâce à des procédés chimiques, elles parviennent à l'alléger de 30 %. Demain, la traction et la propulsion demanderont moins d'énergie. Il convient d'accompagner financièrement ces efforts.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Un tel accompagnement financier est nécessaire, je suis d'accord, mais il faut également investir dans la recherche. Je pense

notamment au travail sur la fusion de l'hydrogène mené par des équipes du Centre national de la recherche scientifique (CNRS), dont l'objectif est de diminuer le recours à d'autres énergies.

On nous alerte souvent sur l'impact des biocarburants sur la culture de céréales, mais il faut aussi s'intéresser à l'élevage. Il convient de trouver des équilibres, d'où notre prudence dans les positions que nous défendons à travers cette proposition de résolution européenne.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Quand on évoque la transition écologique, on a tendance à soulever immédiatement la question de l'énergie. S'agissant du secteur automobile, on se demande par quoi remplacer les moteurs à essence, alors qu'il faut aussi se demander comment on peut se passer de la voiture, réduire son utilisation ou augmenter le nombre de passagers. De même, pour le secteur aérien, on se demande par quoi remplacer le kérosène, alors qu'il y a d'autres pistes, en particulier la réduction du poids des avions, aspect central que vous avez mentionné à juste titre, madame Le Peih. Les industriels réalisent un travail exceptionnel pour alléger tous les éléments – la carcasse, les ailes, les sièges – afin de réduire les émissions de CO₂. Malgré cela, on continue à se focaliser sur les nouveaux carburants. Si les avions étaient restés les mêmes qu'il y a vingt ou trente ans, compte tenu de l'augmentation du trafic antérieure à la pandémie de covid-19, le secteur aérien serait responsable non pas de 2 % des émissions de CO₂, mais d'une part probablement deux à trois fois supérieure.

La commission *adopte* l'amendement.

Elle *adopte* l'article unique modifié.

L'ensemble de la proposition de résolution européenne est ainsi *adopté*.

La commission *autorise* le dépôt du rapport d'information en vue de sa publication.

II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport de **Mme la Présidente Sabine Thillaye**, la commission a examiné les textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88.4 de la Constitution.

- **Textes actés**

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission a pris acte des textes suivants :

➤ *Budget de l'union européenne*

- Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 549/2013 et abrogeant 11 actes juridiques dans le domaine des comptes nationaux (**COM(2021) 776 final - E 16324**).

➤ *Fiscalité*

- Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL modifiant la décision d'exécution (UE) 2018/1490 en ce qui concerne l'autorisation accordée à la Hongrie d'appliquer pour une nouvelle période la mesure particulière dérogatoire à l'article 287 de la directive 2006/112/CE (**COM(2021) 710 final- E 16315**).

- Proposition de décision d'exécution du conseil modifiant la décision d'exécution 2013/53/UE en ce qui concerne l'autorisation accordée au Royaume de Belgique d'appliquer, pour une nouvelle période, la mesure particulière dérogatoire à l'article 285 de la directive 2006/112/CE (**COM(2021) 711 final- E 16316**).

- Directive du Conseil modifiant la directive 2008/118/CE et la directive (UE) 2020/262 (refonte) en ce qui concerne les comptoirs de vente hors taxes situés dans le terminal français du tunnel sous la Manche (**COM(2021) 817 final - E 16330**).

La proposition de directive COM(2021) 817 final a pour objet d'autoriser l'ouverture de comptoirs de vente hors taxes dans le terminal français du tunnel sous la Manche à Coquelles, à l'instar de ce qui est déjà permis depuis le *Brexit* dans les ports de Calais et de Dunkerque, d'une part, et dans le terminal britannique de Folkestone, d'autre part.

➤ *Marché intérieur, biens et services*

- Règlement du Parlement européen et du conseil relatif à la transparence et au ciblage de la publicité à caractère politique (**COM(2021) 731 final - E 16279**).

➤ *Politique agricole commune*

- Décision du Conseil portant nomination du président de l'Office communautaire des variétés végétales (**14440/21- E 16299**).

- Proposition de décision du conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, d'un protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement agricoles, de construction et miniers à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (protocole MAC) (**COM(2021) 746 final- E 16304**).

• **Textes actés de manière tacite**

La Commission a également pris acte de la levée tacite de la réserve parlementaire, pour les textes suivants :

➤ *Institutions*

- Comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs Nomination de M. Mattias GÖTHBERG, membre titulaire pour la Suède, en remplacement de Mme Johanna INGSCHÖLD, démissionnaire (**14635/21- E 16301**).

- Comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs Nomination de Mme Emma LUND, membre suppléante pour la Suède, en remplacement de Mme Ilja TYKESSON, démissionnaire (**14638/21- E 16302**).

- Comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs Nomination de M. Torbjörn EKLUND, membre suppléant pour la Suède, en remplacement de M. Robert CLOAREC, démissionnaire (**14688/21- E 16303**).

La Commission a également pris acte de la levée tacite de la réserve parlementaire, du fait du calendrier des travaux du Conseil, pour les textes suivants :

➤ *Institutions*

- Décision du conseil portant nomination d'un fonctionnaire à un poste de directeur général au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne (**14246/21 LIMITE- E 16295**).

- DÉCISION DU CONSEIL portant nomination d'un fonctionnaire à un poste de directeur général au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne (**14247/21 LIMITE- E 16296**).

- Décision du conseil portant nomination d'un fonctionnaire à un poste de directeur général au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne (**14248/21 LIMITE- E 16297**).

- Décision du conseil portant nomination d'un membre et d'un suppléant du Comité des régions, proposés par le Royaume des Pays-Bas (**14489/21 LIMITE- E 16300**).

➤ *Politique étrangère et de sécurité commune(PESC)*

- Décision du conseil modifiant la décision (PESC) 2017/1775 concernant des mesures restrictives en raison de la situation au Mali (**14434/21 LIMITE- E 16285**).

- RÈGLEMENT DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2017/1770 concernant des mesures restrictives en raison de la situation au Mali (**14436/21 LIMITE- E 16286**).

- Décision d'exécution du conseil mettant en œuvre la décision (PESC) 2015/1333 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Libye (**14512/21 LIMITE- E 16287**).

- RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DU CONSEIL mettant en œuvre l'article 21, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/44 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Libye (**14514/21 LIMITE- E 16288**).

- Décision du conseil modifiant la décision 2014/145/PESC concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine (**14518/21 LIMITE- E 16289**).

- Règlement d'exécution du conseil mettant en œuvre le règlement (UE) n° 269/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine (**14521/21 LIMITE- E 16290**).

- Décision d'exécution du conseil mettant en œuvre la décision 2013/255/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie (**14526/21 LIMITE- E 16291/21**).

- Règlement d'exécution du conseil mettant en œuvre le règlement (UE) n° 36/2012 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Syrie (**14528/21 LIMITE- E 16292**).

- Décision du conseil modifiant la décision (PESC) 2020/1999 concernant des mesures restrictives en réaction aux graves violations des droits de l'homme et aux graves atteintes à ces droits (**14536/21 LIMITE- E 16293**).

- Règlement d'exécution du conseil mettant en œuvre le règlement (UE) 2020/1998 concernant des mesures restrictives en réaction aux graves violations des droits de l'homme et aux graves atteintes à ces droits (**14538/21 LIMITE- E 16294**).

➤ *Recherche*

- Décision du Conseil sur la composition et le mandat du Comité de l'Espace européen de la recherche et de l'innovation (CEER) (**14239/21- E 16307**).

- Décision du Conseil modifiant la décision 2009/908/UE établissant les mesures d'application de la décision du Conseil européen relative à l'exercice de la présidence du Conseil, et concernant la présidence des instances préparatoires du Conseil (**14240/21- E 16308**).

III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-6 de la Constitution

Sur le rapport de la **Présidente Sabine Thillaye**, la Commission a déclaré conforme au principe de subsidiarité les texte suivants transmis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-6 de la Constitution :

➤ *Fiscalité*

- Directive du Conseil modifiant la directive 2008/118/CE et la directive (UE) 2020/262 (refonte) en ce qui concerne les comptoirs de vente hors taxes situés dans le terminal français du tunnel sous la Manche (**COM(2021) 817 final - E 16330**).

➤ *Marché intérieur, biens et services*

- Règlement du Parlement européen et du conseil relatif à la transparence et au ciblage de la publicité à caractère politique (**COM(2021) 731 final - E 16279**).

➤ *Politique sociale et travail*

- Proposition de directive du parlement européen et du conseil relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme (**COM(2021) 762 final- E 16323**).

La séance est levée à 15 heures 25.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Aude Bono-Vandorme, Mme Marguerite Deprez-Audebert, Mme Marietta Karamanli, Mme Nicole Le Peih, M. Thierry Michels, M. Xavier Paluszkiewicz, M. Damien Pichereau, M. Jean-Pierre Pont, Mme Sabine Thillaye

Excusés. – M. Bernard Deflesselles, M. Christophe Jerretie, Mme Liliana Tanguy