

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

I. Examen du rapport d'information sur la stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente : 1ère partie (Mme Marietta Karamanli et M. Damien Pichereau, rapporteurs)	3
II. Examen du rapport d'information sur la prise en compte des sujets européens dans les médias (Mme Sabine Thillaye, rapporteure).....	13
III. Nomination de rapporteurs d'information	20
IV. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution	20

mercredi
20 octobre 2021
16 heures

Compte rendu n° 208

**Présidence de
Mme Sabine Thillaye**
Présidente



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mercredi 13 octobre 2021

Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission

La séance est ouverte à 16 heures.

I. Examen du rapport d'information sur la stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente : 1^{ère} partie (Mme Marietta Karamanli et M. Damien Pichereau, rapporteurs)

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Mes chers collègues, notre réunion commence par l'examen du premier tome du rapport d'information sur la stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente. En effet, la stratégie présentée en décembre 2020 par la Commission couvre un périmètre considérable : quatre-vingt-deux nouvelles mesures proposées appelant à une révolution considérable de tout le secteur des transports dans la perspective de la décarbonation de l'économie européenne d'ici 2050.

Nos rapporteurs ont donc très pertinemment opté pour une présentation et une publication en deux temps de leur travail. Le deuxième tome de leur rapport sera examiné en commission le 15 décembre.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Nous avons le plaisir de vous présenter aujourd'hui la première partie de nos travaux sur « la stratégie européenne de mobilité durable ».

Vous n'en avez sans doute pas assez entendu parler, mais cette stratégie est un document clé. Elle met en œuvre les objectifs du pacte vert européen, du *green deal* décidé en 2019, pour le secteur des transports. Ces derniers sont un pilier de notre mode de vie mais aussi un secteur économique majeur : au niveau européen, le secteur représente 5 % du PIB de l'Union et emploie onze millions de personnes.

Dans le même temps, les transports ont un impact néfaste. Le secteur est un des premiers émetteurs de CO₂ en Europe, ses émissions ont augmenté de 18 % depuis 1990 en dépit des efforts déjà engagés par les filières et alors même que d'autres secteurs économiques (industrie par exemple) ont réussi à réduire leurs émissions.

Dans ce contexte, une mobilisation européenne en faveur de la transition écologique ne peut faire abstraction du secteur des transports. Les institutions européennes l'ont bien compris : depuis 2011, les efforts de réduction des gaz à effet de serre demandés sont considérables. Ils ont été largement rehaussés par le Pacte vert et la stratégie européenne de mobilité qui le met en application.

Précisément, pour présenter la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente nous avons fait le choix de diviser ce rapport en deux parties pour plusieurs raisons : l'importance de ce sujet, c'est-à-dire la transition écologique d'un secteur clé mais aussi l'ampleur de cette stratégie de mobilité (composée de quatre-vingt-deux initiatives législatives) et, enfin, le rythme plutôt lent auquel sont dévoilées les initiatives.

Cela justifie que nous y consacrons deux présentations, que nous ayons deux débats, pour mettre en valeur les enjeux spécifiques aux différents secteurs.

Aujourd'hui, nous allons aborder le cadre général, un premier bilan des apports et faiblesses de la stratégie et évoquer le cas du secteur routier, pilier de la mobilité et son adaptation à la transition écologique.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. La transition écologique du secteur des transports est en effet un enjeu clé. L'Union européenne en a pris la mesure de manière progressive. Dès 2011, le livre blanc sur les transports, qui est resté comme une référence, pose le défi de « rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni compromettre la mobilité ».

Suite aux Accords de Paris de 2015, l'Union s'est engagée à réduire ses émissions d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Le Pacte vert européen s'inscrit bien dans cet engagement réitéré de l'Union, de long terme, de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En proposant que l'Union devienne le premier continent climatiquement neutre à l'horizon 2050, le Pacte vert prend la mesure de l'urgence climatique et accélère le mouvement déjà engagé. Pour le secteur des transports, la Stratégie européenne de mobilité durable prévoit un objectif général de réduction des gaz à effet de serre d'au moins 55 % pour 2030.

Elle se distingue par le caractère ambitieux des objectifs fixés et multidimensionnel des propositions qui touchent tous les modes de transport : routier, rail, aviation et le maritime. Nous pouvons citer quelques exemples : la mise en circulation d'au moins 30 millions de voitures zéro émission sur les routes européennes ou encore la transformation d'une centaine de villes européennes qui deviendront climatiquement neutres ainsi que le doublement du trafic ferroviaire à grande vitesse dans l'Union européenne.

La stratégie repose sur les trois leviers d'actions classiques de la transition écologique, à savoir l'innovation technologique, la maîtrise de l'énergie et la réglementation. De plus, deux fils rouges unissent les différentes propositions :

En premier lieu, le report modal vers le rail, tant pour le transport de personnes que de marchandises. Cette proposition a de nombreuses implications, en particulier la nécessaire augmentation des investissements sur les infrastructures et une réadaptation des autres secteurs, au premier rang desquels le secteur routier.

Deuxièmement, le principe du pollueur-payeur, supposant que les entreprises et les consommateurs ayant recours aux modes de transports les plus polluants assument le coût des externalités négatives générées par ces modes de transport – du moins contribuent activement à leur prise en charge. Une telle tarification pourrait prendre la forme de péages

urbains pour les automobilistes ou d'une taxation progressive des billets d'avion par exemple en fonction de la fréquence des voyages.

Le paquet *Fit for 55* présenté le 14 juillet dernier par la Commission européenne apporte des premières précisions sur les moyens d'atteindre ces objectifs. En particulier, sont prévus :

- une révision des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes prévoyant que toutes les voitures neuves immatriculées à partir de 2035 seront des véhicules à émissions nulles ;
- un règlement révisé sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs qui favorise l'électrification du parc automobile, le recours à l'hydrogène ainsi qu'aux biocarburants ;
- un nouveau marché du carbone commun aux secteurs routier et bâtiment, qui devrait être mis en place en 2026. Il serait synonyme de nouvelles obligations pour les fournisseurs, qui devront surveiller et déclarer la quantité de carburant mis sur le marché. Ils devront également restituer des quotas d'émission chaque année en fonction de l'intensité en carbone des carburants.

Toutes ces mesures, dans l'ensemble bien accueillies par les États membres et les acteurs du secteur, soulèvent néanmoins des questions que nous avons pointées avec mon collègue, sur leur réalisme et leur faisabilité notamment.

D'emblée, vous le constatez, proposer quatre-vingt-deux initiatives avec des premières échéances en 2030 compte tenu du rythme des discussions européennes semble difficile. D'autant qu'à ce stade, seul le paquet *Fit for 55* a apporté des éclaircissements utiles. Or, il y va de la crédibilité de la voix européenne sur la scène internationale de tenir les objectifs qu'elle se fixe, surtout lorsqu'elle entend montrer la voie vers une croissance durable.

Plus important encore, il y a un déséquilibre entre les objectifs fixés et les moyens pour les atteindre. La stratégie repose en grande partie sur l'innovation technologique, l'hydrogène et le report modal, pour lesquels existent de fortes incertitudes.

Si l'innovation technologique constitue un levier d'action essentiel, elle reste aussi une solution de long terme et éventuellement de moyen terme. Par exemple, l'idée de commercialiser à l'horizon de 2035 les premiers aéronefs à zéro émission évoqués dans la stratégie, se heurte à un obstacle très concret et majeur : la technologie nécessaire à cette production n'est pas encore disponible.

Le Pacte vert européen et la stratégie de mobilité font le pari de promouvoir l'hydrogène comme une solution durable. Or, plus de 90 % de l'hydrogène consommé pour l'instant provient de gaz naturel. Il faut donc d'abord décarboner l'hydrogène avant d'en massifier la production.

Le report modal sur le transport ferroviaire des marchandises, bien qu'encouragé fortement par l'Union depuis une vingtaine d'années n'a pas encore donné de résultats satisfaisants. Il suppose un investissement important en termes d'infrastructures qui n'a pas été effectué ainsi qu'un changement dans la demande de transport - qui ne s'est pas non plus

produit - tenant compte des usages, eux-mêmes liés à l'évolution des modes de vie et de travail dans les territoires.

Ces lacunes sont aggravées par la quasi-absence de dispositions sur le financement des mesures dans la stratégie, renforçant l'inquiétude évoquée. La Commissaire européenne chargée des transports, Adina Valean, a évoqué devant les parlementaires européens une estimation de plus de cent milliards d'euros par an entre 2021 et 2030 qui seraient nécessaires pour les secteurs des transports et de l'énergie. Le transport représenterait environ 45 % des besoins. Si l'on inclut les moyens nécessaires pour mettre en œuvre les politiques nationales, ce chiffre pourrait représenter plus de 390 milliards d'euros.

Nous tenons également à signaler les lacunes déjà présentes dans la stratégie qui nous font douter de son réalisme.

La première est la faible mention du transport public. Elle s'explique par le respect du principe de subsidiarité. Pourtant, aucune stratégie de mobilité sérieuse ne peut faire l'impasse sur la massification du transport public alors que 74 % de la population européenne vit en ville et que 23 % des émissions de gaz à effet de serre des transports concernent les zones urbaines.

Pour des raisons similaires, la stratégie européenne tend à ignorer la montée en puissance du vélo dans les modes de transports urbains. Or, cette industrie est en pleine croissance, tant les vélos classiques que les vélos électriques.

En creux, ces deux angles morts révèlent une faille majeure dans la stratégie : elle ne prend pas en compte la demande de transport. Ce faisant, elle se prive d'un levier supplémentaire d'action que serait la promotion de la sobriété dans la demande de transport des usagers. Ce défaut la conduit aussi à éluder la place centrale qu'occupe l'utilisateur des transports et donc à perdre de vue le rôle clé des déterminants de la mobilité.

De la même manière, l'aspect social, c'est-à-dire assurer une transition juste pour les citoyens européens et les travailleurs du secteur, est pour l'essentiel absent de la stratégie. Seules quatre des quatre-vingt-deux propositions ont une visée sociale selon les syndicats européens que nous avons entendus. Pourtant, la question de l'acceptabilité sociale des mesures écologiques est centrale en Europe. Nous savons que la transition écologique ne peut se faire sans pédagogie et sans des mesures de compensation sociale permettant un juste partage du coût de la transition écologique.

Un premier revirement semble intervenir depuis la proposition d'un fonds pour le climat introduit dans le paquet *Fit for 55* pour compenser l'augmentation du prix des carburants liés aux marchés du carbone ; le premier qui sera révisé et le deuxième, sur le secteur routier et les bâtiments, qui sera introduit en 2026.

En parallèle, le cas des travailleurs du secteur des transports est globalement absent de la stratégie. Or, amener le secteur vers une réduction des émissions implique nécessairement un bouleversement de l'organisation sociale du secteur, qui emploie 11 millions de travailleurs en Europe, pour l'essentiel précaires, souvent transfrontaliers ou en détachement, soulevant de vrais enjeux de sécurité de l'emploi. Des reconversions professionnelles, des formations nouvelles, des compensations doivent être pensées pour les travailleurs du secteur, en particulier du routier à qui l'on demande de repenser son modèle économique.

L'accumulation de ces lacunes multidimensionnelles est de nature à remettre en cause l'efficacité des mesures proposées. Nous attendons donc que la phase de négociations apporte d'importantes clarifications.

M. Damien Pichereau, rapporteur. À travers l'étude de la stratégie de mobilité européenne, le cas du transport routier a particulièrement retenu notre attention. Le premier tome de ce rapport se focalise sur celui-ci.

Pour comprendre l'ampleur des changements qui lui sont demandés, il faut avoir à l'esprit ce qu'il représente à la fois en termes d'utilisation et d'émission de gaz à effet de serre.

C'est d'une part le moyen de transport le plus utilisé par les citoyens. Par exemple plus de 80 % du transport de passagers de l'Union se fait par la route. De plus, 75 % des marchandises transitent par la route dans l'Union européenne. Comme l'avait souligné Elisabeth Borne, alors Ministre des Transports, dans son discours à l'occasion du centenaire de l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) en 2019, « *la voiture reste la colonne vertébrale des déplacements de bon nombre de nos concitoyens* ».

Pourtant, le transport routier est le mode de transport le plus polluant, il génère 72 % des émissions de gaz à effet de serre que produisent les transports en Europe. Il est encore trop dépendant des énergies fossiles puisque 95 % du parc des véhicules routiers en circulation a recours aux carburants traditionnels dans l'Union.

Or, les usagers de la route ne couvrent pas le coût des externalités qu'ils produisent, à travers la fiscalité sur les carburants et les péages. Si cette disparité concerne la plupart des véhicules et des milieux, elle s'accroît pour les voitures personnelles qui circulent en milieu urbain ainsi que pour les voitures roulant au diesel. Pour ma part, j'attire votre attention sur les véhicules utilitaires légers qui montent en puissance. Pourtant, une tonne transportée par VUL émet plus de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques que son transport par poids lourd – il faut donc les inclure davantage.

Dans ce contexte, nous devons réussir la transition écologique du transport routier. D'autant que nous pouvons compter sur une opinion publique favorable en Europe puisque près des deux tiers des citoyens soutiennent l'idée que seules les voitures à zéro émission soient vendues en Europe à l'horizon 2030.

Pour atteindre les objectifs du pacte vert, la Commission européenne a fait de nombreuses et ambitieuses propositions pour le secteur routier, dont trois ont été concrétisées avec le paquet *Fit for 55*.

Premièrement, la fin de la vente des voitures à moteur thermique en 2035. Mettre ces objectifs en amont de la chaîne permet de faire peser les nouvelles réglementations sur les constructeurs et non sur le consommateur final. Pour arriver à ce résultat, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ ont été revus à la hausse tant pour les voitures que pour les camionnettes.

Pour l'instant, les États membres semblent divisés sur cette proposition : d'un côté, l'Autriche, la Suède, le Danemark, les Pays-Bas par exemple souhaitent avancer l'échéance à 2030. De l'autre, la Hongrie, la Bulgarie et la République Tchèque souhaitent quant à eux allonger ce délai.

Nous y sommes favorables pour notre part. Néanmoins, d'autres solutions techniques existent afin de favoriser la réduction des émissions de CO₂. L'exemple du *rétrofit* est particulièrement parlant et est fortement encouragé en France. Pour rappel, le *rétrofit* vise à remplacer le moteur thermique d'un véhicule par un moteur électrique.

Par ailleurs les annonces réalisées le 12 octobre dernier par le Président de la République, dans le cadre des objectifs France 2030, de produire près de 2 millions de véhicules électriques et hybrides ainsi que de produire le premier avion bas carbone montrent la volonté de la France de maintenir ses objectifs de baisses des émissions de CO₂ à court terme.

Deuxième point, le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qui devrait contribuer à l'essor des voitures électriques. En effet, le règlement révisé demande aux États membres d'augmenter leur capacité de recharge au rythme des ventes de véhicules à émissions nulles. De manière pratique, cela suppose d'installer des points de recharge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les grands axes routiers. La Commission propose une distance de 60 kilomètres entre chaque borne électrique et de 150 kilomètres pour le ravitaillement en hydrogène, qui permet, comme vous le savez, une meilleure autonomie.

Cet objectif ambitieux suppose de remédier à la disparité dans le maillage des bornes de recharge : 70 % des bornes se trouvant dans trois États membres, dont la France et les Pays-Bas, alors que leur existence est presque nulle dans d'autres pays, comme en Roumanie par exemple.

Nous pensons que l'augmentation de la capacité devrait être décorrélée du rythme de vente puisque l'existence des infrastructures nécessaires à la recharge est un facteur clé dans les décisions d'achat des consommateurs.

Enfin, la création d'un marché du carbone pour le secteur routier et les bâtiments. De loin la proposition la plus controversée du paquet *Fit for 55*, concernera les fournisseurs. Alors qu'elle s'inscrit bien dans l'idée d'un principe pollueur-payeur, cette idée a suscité des réactions mitigées des acteurs du secteur et des États membres. D'un côté, certains craignent le caractère punitif de la mesure, d'autres comme la France se montrent prudents et demandent des études d'impact exhaustives avant une éventuelle entrée en vigueur.

En effet, augmenter le prix du carbone risque de renchérir le prix de l'énergie et donc de pénaliser le consommateur final. La flambée des prix de l'énergie actuelle dont les gouvernements nationaux tentent de limiter l'impact sur les Européens, rappelle l'enjeu de l'acceptabilité sociale des mesures écologiques. Se pose la question de savoir si le fonds pour le climat sera en mesure de compenser l'augmentation des prix.

Chers collègues, vous l'aurez compris : la transition écologique des transports est nécessaire, elle constitue un enjeu fondamental pour l'Europe. Néanmoins, pour être viable, elle doit reposer sur des objectifs atteignables et réalistes. Dans l'ensemble nous sommes favorables aux propositions connues jusqu'ici, mais nous appelons les institutions européennes à nous donner davantage de précisions sur les moyens de la mise en œuvre – ce qui nous semble aujourd'hui faire défaut.

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Vous brossez un tableau très mitigé et êtes très pessimistes sur les limites de la stratégie. Il y a des avancées dans les réalisations, mais de grandes limites comme la quasi-absence de financements, le faible nombre d'utilisateurs en

multimodal et un problème d'acceptabilité sociale comme l'illustre la hausse des prix de l'énergie. L'innovation technologique n'avance pas au rythme souhaité, l'hydrogène par exemple n'est qu'à ses débuts malgré une alliance qui se forme entre la France et l'Allemagne.

Concernant le secteur routier, l'électrique semble naturel et logique pour les voitures individuelles. Il y a toutefois un cercle vicieux : l'installation des bornes de recharge suit le rythme de la vente des véhicules électrique et dans le même temps, l'achat de véhicules électrique est motivé par la présence d'infrastructures de recharge.

Qu'en est-il du transport routier ? Pense-t-on à l'hydrogène ou a-t-on des propositions ? Quelles avancées sur les camions électrifiés ?

Dans les villes et les centres-villes, quelles sont les activités de transport ayant l'impact le plus significatif en termes de pollution ? Je pense au déménagement ou à la livraison des marchandises, a-t-on une vision précise sur ces enjeux ?

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Mon co-rapporteur et moi-même partageons la même analyse des auditions que nous avons faites jusqu'à présent. Nous avons mené près de quarante auditions, il nous en reste un petit nombre à réaliser avant décembre afin de compléter la seconde partie du rapport. Néanmoins, plusieurs questions subsistent pour que le consommateur final soit financièrement en capacité d'accéder à la transition écologique.

Concernant l'innovation et plus particulièrement sur l'hydrogène. Nous constatons une réelle progression technologique en matière d'hydrogène ; mais elle ne s'effectue pas à la vitesse prévue dans la stratégie. La distinction entre hydrogène « vert » et « gris » ne doit pas non plus être négligée. Les spécialistes disent que l'Europe ne sera pas capable de produire suffisamment d'hydrogène « vert » dans les quantités requises en cas de passage au tout-électrique et au tout-hydrogène.

S'agissant de la question des villes, il y a la question de la logistique, qui n'est pas abordée aujourd'hui mais le sera dans la prochaine présentation.

Je ne suis pas pessimiste, des ambitions sont affichées aujourd'hui et il faut – c'est là notre rôle de parlementaires membres de cette commission – pointer ce qui manque. Si nous voulons mettre en œuvre cette stratégie avec cette ambition, il faut de moyens et de précisions sur les moyens déployés pour atteindre ces objectifs.

Nous sommes ici des Européens convaincus, mais il faut construire l'Europe par le haut pour que nous y ayons tous accès. Sur la question du « tout électrique », il n'y a pas de mot tabou et il faut se poser la question de la production de l'énergie ainsi que celle de la part du nucléaire et des énergies alternatives. Nous ne l'aborderons pas dans ce rapport pourtant la question est bien présente et il serait intellectuellement malhonnête de ne pas le mentionner.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Je souhaiterais aussi ajouter un point sur la question des camions et de la logistique, qui est effectivement très importante. Nous sommes dans une phase de transition et il y a de la place pour tout le monde. Le gaz naturel, notamment biogénéré tel qu'il est produit sur notre territoire, a sa place dans le transport sur de longues distances. Demain, l'électrique s'imposera, notamment pour les livraisons en ville, qui sont de plus en plus importantes avec le développement du commerce en ligne.

Pour des distances longues l'hydrogène s'imposera, on l'espère vert, mais aussi à partir d'énergie nucléaire. Nous aurons également des électrolyseurs qui seront de plus en plus efficaces et performants, ce qui rendra certainement la situation meilleure et permettra le transport sur de longues distance, ce qui constitue l'objectif de plus long terme.

Mme Liliana Tanguy. Votre présentation très éclairante confirme que l'environnement et le climat ne peuvent pas attendre. L'urgence climatique est évidente et les gouvernements européens en sont bien conscients et se mobilisent. C'est le cas de la France, qui a notamment adopté une loi volontariste sur le climat et la résilience, promulguée en août dernier. Cette prise de conscience au sein de l'Union a conduit la Commission européenne à présenter sa nouvelle feuille de route environnementale et le Pacte vert pour l'Europe, qui a pour objectif de rendre l'Europe climatiquement neutre à l'horizon 2050, adoptée par l'ensemble des partenaires européens.

Ce *green deal* s'attarde sur de nombreux secteurs, dont les mobilités. C'est ainsi qu'en décembre 2020, la Commission européenne a présenté sa stratégie européenne en matière de mobilité durable et intelligente. Selon votre rapport, cette stratégie comporte certaines lacunes, notamment sur l'aspect social. Vous illustrez votre critique par une statistique : selon les syndicats européens, seules 4 propositions sur 82 de cette stratégie revêtent une portée sociale.

Je fais la même analyse dans mon rapport d'information sur la loi « climat et résilience », dans lequel j'ai insisté sur l'acceptabilité sociale des mesures environnementales, condition essentielle pour assurer leur efficacité. Je voudrais redire ici ce qu'un commissaire a dit récemment : il n'y aura pas de transition écologique sans transition juste.

Fort heureusement, vous avez souligné un premier revirement avec la création d'un fonds social pour le climat introduit dans le paquet européen *Fit for 55*, concernant la compensation de l'augmentation du prix du carbone. Pensez-vous qu'afin d'assurer une transition juste pour nos concitoyens, l'intégration de l'aspect social à la stratégie de mobilité via un fonds constituant un levier essentiellement financier est suffisante pour atteindre un objectif social ? Dans le cas contraire, quels seraient les autres leviers que nous pourrions envisager ?

M. Didier Quentin. Je suis d'accord avec le constat de notre Présidente. Il s'agit d'un tableau réaliste mais mitigé. Ce rapport va servir d'aiguillon, c'est en tout cas l'esprit dans lequel je le conçois. Je reprends ce qui a été souligné sur les 82 initiatives, seules 4 ont une visée sociale, ce qui constitue certainement une grande lacune.

Je vois également d'autres lacunes, qu'il va falloir combler. Vous avez eu raison d'évoquer la question de l'hydrogène. C'est devenu un argument récurrent, presque magique. Or, comme vous l'expliquez, l'hydrogène n'est pas la panacée. Vous avez raison de faire la distinction entre hydrogène « vert » et hydrogène « gris », qui provient du gaz naturel et ne constitue pas une perspective aussi réjouissante que nous pouvons parfois croire.

Quelques questions pouvant sembler accessoires mais liées à l'actualité, se posent également. S'agissant du transport routier, vous avez évoqué ces objectifs très ambitieux de 30 milliards de véhicules « zéro émission ». Aborde-t-on le problème d'éventuelles limitations de vitesse ? Il y a en effet une disparité entre les pays européens, je pense par exemple à l'Allemagne et ses faibles limites de vitesse.

Mme la Présidente Sabine Thillaye. En Allemagne, il y a de plus en plus de tronçons limités à 100, à 120 kilomètres par heure.

M. Didier Quentin. J'entends que les vitesses sont aujourd'hui plus limitées. En France, nous avons des péages plus chers pour rouler à 130 sur quelques kilomètres, je parle en particulier de l'autoroute A10 sur laquelle la vitesse est limitée avec des vitesses variables et parfois même des radars. La limitation des vitesses est-elle en tout cas un sujet envisagé ?

Deux autres aspects n'ont pas été évoqués, mais l'ont peut-être été dans votre rapport. Le premier est le transport maritime, nous avons la semaine dernière à Pornic sur la côte Atlantique les journées des élus du littoral et nous sommes allés non loin à Saint-Nazaire visiter les chantiers de l'Atlantique. Ces chantiers entament la construction d'un paquebot qui prendra 7 000 à 8 000 passagers avec 3 000 membres d'équipage. On nous a assuré que ce mastodonte des mers serait plus économe en énergie que des paquebots antérieurs, mais on peut se poser la question du transport maritime.

Je pense également au transport aérien qui est un sujet intéressant. Un autre sujet a été abordé en France et a suscité quelques polémiques. Il s'agit du transport fluvial sur lequel nous ne sommes pas les mieux placés et d'autres pays européens sont en avance sur nous, il pourrait constituer une voie d'avenir.

Mme Nicole Le Peih. Ce rapport offre une vision globale des enjeux à venir sur la question des mobilités durables.

En tant que co-rapporteuse d'une mission d'information sur l'avion du futur, je mesure combien la question des carburants alternatifs est primordiale. Ils représentent 80 % de la solution à la neutralité carbone dans le secteur aéronautique. Comme vous le soulignez, le travail de recherche et d'innovation doit continuer afin que nous puissions trouver des solutions de production sur le long terme et pour l'ensemble du territoire.

J'observe autour de moi que les producteurs de biocarburants sont potentiellement nombreux grâce à la valorisation des cultures intermédiaires comme le colza ou encore grâce au recyclage des « graisses de flottation ». L'entreprise *La Cooperl* a par exemple décidé de récupérer toutes ses boues et ses déchets pour pouvoir les transformer ensuite en biocarburant. Je pense aussi à ce recyclage de graisses notamment dans la filière porcine et je dirais que ces deux exemples sont assez diversifiés sur nos territoires. Alors que les unités de production de biocarburant apparaissent partout dans des contextes très variés, comment soutenir l'émergence de biocarburants ?

Votre rapport revient ensuite sur l'enjeu de la transition écologique dans le transport routier. En tant que députée bretonne et agricultrice, vous imaginez mon attachement au sujet. Dans notre région, l'essentiel de la logistique terrestre s'effectue par les routes. Les produits agricoles et alimentaires représentent à eux seuls 40 % du tonnage transporté par les routes. En 2018 et pour la seule Bretagne, le secteur routier emploie 20 000 personnes.

Il est donc important de prévoir la transition dans ce secteur car même si des solutions existent tels que les camions à hydrogène ou encore le bio-hydrogène vert, ces technologies ne sont pas toutes matures. De plus, elles requièrent des investissements importants. Avez-vous une lecture différente de cette transition à laquelle le secteur doit faire face ? Comment assurer un meilleur accompagnement au niveau européen de ces transitions ?

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. Le fonds social pour le climat, constituant le premier revirement social du paquet *Fit for 55*, démontre le faible traitement des questions sociales que nous avons collectivement constaté. Si l'on doit parler d'écologie aujourd'hui, il faut une écologie globale et on ne peut faire l'impasse sur une écologie populaire.

Si la majorité des citoyens européens n'accède pas à cette transition, cela soulève de nouvelles inquiétudes d'acceptabilité sociale des mesures. D'autres questions émergent également sur le « tout électrique » le recours aux batteries et le recyclage des déchets.

Concernant le fonds social, il serait doté de 144 milliards d'euros, difficile de savoir à ce stade si ce montant sera suffisant.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Concernant l'hydrogène, deux questions centrales se posent, notamment celle du CO₂. Il serait inutile de produire de l'hydrogène en émettant plus de CO₂ du puits à la roue qu'un moteur diesel. Nous devons avoir une réflexion claire sur ce sujet, notamment lorsque nous parlons d'électrolyse. En effet, il existe deux manières de produire de l'hydrogène : par électrolyse ou vaporeformage, cette dernière solution émet davantage de CO₂, mais l'électrolyse consomme aujourd'hui beaucoup d'électricité, ce qui implique une réflexion globale sur le sujet.

La deuxième question est celle du coût, qui va au-delà du prix d'achat des produits. En effet, le cas des camions à hydrogène est souvent évoqué pour souligner le coût de cette technologie. Pourtant, un professionnel du transport privé peut bénéficier de dispositifs de suramortissement lui d'étaler le coût sur une longue période, rendant ainsi l'investissement moins gênant. Néanmoins, les coûts opérationnels sont élevés avec un hydrogène à 12 euros/kilogramme en moyenne aujourd'hui, ce qui représente un coût bien plus élevé que celui du diesel ou du GNV pour un transporteur. Il faut d'abord arriver à un prix de 9 euros/kilogramme pour avoir une certaine compétitivité et, à terme, arriver à 6 euros pour lui permettre d'être pleinement compétitif face au diesel, facilitant ainsi un véritable déploiement de l'hydrogène sur les véhicules.

Ensuite, sur le transport routier, rien n'est prévu sur la limitation de la vitesse. – étant Sarthois, je sais que nos concitoyens y sont particulièrement attachés. Par ailleurs, le Code de la route reste national et les limitations de vitesse sont définies à ce niveau.

S'agissant du transport maritime et fluvial, il y aura une « piqûre de rappel » dans la deuxième partie du rapport qui sera présenté en fin d'année. Concernant le transport maritime, se pose la question des émissions du véhicule durant la navigation mais surtout celle de la consommation lorsqu'il est à quai. Il n'est pas acceptable aujourd'hui de voir des paquebots dans les ports faisant tourner leur moteur pour produire de l'électricité. Cela pose la question des infrastructures dans nos ports pour acheminer de l'électricité, de préférence durable. Il n'est pas utile de ne surveiller les émissions pendant la navigation si nous perdons de vue les émissions engendrées lorsque le bateau est à quai.

Enfin sur le transport fluvial, un déplacement est prévu à Rotterdam pour visiter les infrastructures. Pour ma part, je défends le recours au transport fluvial. Nous avons d'ores-et-déjà commencé à soutenir son développement avec par exemple le projet du canal Seine Nord Europe. Il faut poursuivre en ce sens.

Nous devons également mener une réflexion sur la place des fleuves dans nos villes. Doivent-ils devenir des lieux touristiques, auquel cas les quais de déchargement et de transbordement, outils logistiques indispensables, manqueront ? Ou souhaitons-nous voir dans les fleuves un aspect économique, comme je le crois ? Dans ce cas de figure, nous aurons besoin d'espace pour que les quais constituent un point d'entrée pour les cargaisons.

En effet, si les marchandises arrivent à quinze kilomètres de Paris puisque les quais du centre-ville n'auraient pas de vocation économique, les derniers kilomètres devront alors être effectués par des véhicules diesel. Il faut amener des chargements au cœur de la ville. Nous le faisons déjà, des expérimentations sont en cours à Paris avec des résultats positifs.

Mme Marietta Karamanli, rapporteure. S'agissant des biocarburants, nous avons souhaité parler dans cette présentation de la question de la production d'énergie et de sa typologie. Il ne faut pas toujours penser au « tout nucléaire » travailler sur des énergies alternatives. Il faut donc étudier l'ensemble des énergies alternatives permettant de satisfaire la consommation d'énergie. Néanmoins, n'oublions pas que la meilleure économie d'énergie consiste tout simplement de ne pas en consommer.

La deuxième partie du rapport que nous présenterons en décembre abordera les enjeux du transport fluvial, maritime, aérien ainsi que la mobilité urbaine.

M. Damien Pichereau, rapporteur. À mon sens, ce rapport sur le secteur routier évoque davantage le transport et aborde peu les enjeux autour de la mobilité. C'est là peut-être un des défauts de cette stratégie qui parle davantage des outils que de leur articulation et de leur coordination.

Nous avons des objectifs ambitieux au niveau français de doublement de la part des marchandises passant par le rail, passant de 9 % à 16 % à l'horizon 2030.

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

II. Examen du rapport d'information sur la prise en compte des sujets européens dans les médias (Mme Sabine Thillaye, rapporteure)

Mme la Présidente Sabine Thillaye. Nous allons passer à présent à la présentation du deuxième rapport de la journée. Il s'agit du traitement des questions européennes dans les médias audiovisuels français. Force est de constater qu'il est largement insuffisant. L'objet du jour est de discuter de propositions susceptibles de corriger la situation actuelle.

Ce sujet est un réel serpent de mer. Malgré les nombreux rapports sur le sujet, il subsiste encore de nombreuses questions. Des avancées non négligeables ont été constatées dans les journaux. Ainsi, ce sont la télévision (chaînes publiques comme privées) et la radio

qui nous intéressent particulièrement car ils sont les supports d'information privilégiés pour 61 % des Français qui veulent suivre l'actualité européenne.

Il est important de faire une distinction entre les types de contenus relatifs aux sujets européens : les questions d'actualité de l'Union, le contenu relatif à la pédagogie sur les questions européennes et les émissions qui mettent en valeur les échanges entre les Etats membres de l'Union, comme en matière culturelle. Le rapport part d'un constat clair : il y a un silence relatif des chaînes françaises autour des sujets européens et surtout d'événements clefs comme dernièrement les discours sur l'état de l'Union d'Ursula von der Leyen, ou encore son discours d'investiture. On peut également citer l'annonce du plan de relance européen qui a fait l'objet d'un trop faible écho médiatique en France.

Cette question de l'exposition des Français au contenu européen est un enjeu d'autant plus important que la présidence française au Conseil de l'Union arrive à grands pas. Un trop grand manque d'information peut être source de fragilité pour la démocratie européenne. A contrario, plus l'on est informé, plus l'on peut s'exprimer sur certains sujets et être apte à prendre des décisions citoyennes.

Quelles sont les sources de cette faible couverture médiatique ?

D'une part, il y a un temps d'antenne insuffisant. Les chaînes d'information en continu, les journaux télévisés et radios ne proposent que 3 % de leur contenu global aux sujets européens. Si l'on exclut ARTE, nous arrivons à un taux bien plus faible. Et lorsque l'offre augmente, l'information est parfois biaisée. En période de crise, cette offre a certes augmenté. Lors des débuts de la stratégie vaccinale, on a malheureusement surtout évoqué les retards de livraisons. En revanche, les élections européennes de 2019 ont été très bien relayées. Aussi, le nombre d'émissions passaient de 286 à 429 entre 2014 et 2019, ce qui représente tout de même une hausse de 46 %.

D'autre part, aucune chaîne privée comme publique ne propose de rendez-vous récurrent consacré à l'Union européenne. En revanche, dans les autres Etats membres de l'Union, les médias proposent de nombreuses émissions pédagogiques sur l'Union européenne. La chaîne publique allemande ZDF diffuse quotidiennement à 16 heures une émission sur l'Europe intitulée « *Heute in Europa* » (« Aujourd'hui en Europe »). Un élément positif néanmoins, le nombre de reportages et émissions consacrés à des analyses croisées sur différentes thématiques de l'Union n'a cessé de croître ces dernières années.

Enfin, j'aimerais insister sur deux derniers points : la faible présence des chaînes de télévision et de radios françaises à Bruxelles. Trop peu de journalistes français y sont accrédités : ils seraient douze, contre quarante journalistes allemands (dont quinze pour la seule chaîne publique ARD). Puis, la faible utilisation par nos médias d'images de l'actualité européenne mises à disposition par Bruxelles. En neuf mois, cent cinquante reportages ont été consacrés à l'Union par France 2, contre près de deux mille cent par la RAI Uno et mille cinq cents par l'ARD. 83 % des images utilisées en France l'ont été par France 24, LCP et *Russia Today* pour une durée totale de trois cent vingt et une heures. France 2 en a exploité trois heures quinze, contre trente-cinq minutes pour M6 et quatorze minutes pour TF1.

Comment justifier ce retard français ? Une première fausse raison est celle d'un supposé désintérêt structurel des téléspectateurs français pour la construction européenne. Cela peut être démenti par les enquêtes d'opinion qui montrent que les Français ont un attachement de principe fort pour la construction européenne renforcé depuis le *Brexit*. Un

sondage du Mouvement Européen qui date de février 2020 montre que 55 % des personnes sondées s'estiment mal informées et que 77 % seraient désireux d'obtenir plus d'information. Les Français sont en attente d'une information concrète quant aux politiques européennes.

Une deuxième raison avancée est une organisation et un fonctionnement des institutions européennes qui seraient trop difficiles à médiatiser. Bien sûr, le fonctionnement de l'Union européenne n'est pas comparable aux régimes politiques nationaux mais sa complexité n'est pas un obstacle rédhibitoire. Les élections américaines reposent sur un système bien plus complexe mais les Français se sont passionnés pour leur déroulement. D'une certaine manière, lorsqu'on regarde notre propre système français de répartition de compétences d'une région ou d'un département, c'est parfois tout aussi complexe.

En réalité, le défaut français de couverture médiatique repose sur une triple responsabilité. Les institutions européennes ne font pas les efforts nécessaires pour donner une image transparente et positive de leur action ou ne sont parfois pas prêtes à se faire suivre par les journalistes. La classe politique française n'en fait parfois pas suffisamment pour rendre visibles les enjeux européens vis-à-vis de nos concitoyens. Évidemment ce constat ne s'applique pas au Président de la République qui porte haut et fort les questions européennes mais pendant des années, on a souvent utilisé l'Union européenne comme bouc émissaire pour tout ce qui n'allait pas en France. La troisième responsabilité incombe aux rédactions qui mettent peu de moyens dans le traitement des sujets européens. Les journalistes français spécialisés dans les affaires européennes sont souvent rattachés aux affaires étrangères.

Quelles propositions envisager ? Une première serait de renforcer les obligations légales de traitement des sujets européens. Il y a des obligations de diffusion de programmes européens qui découlent des cahiers des charges et des contrats d'objectifs et de moyens conclus avec l'État. Par exemple, l'article 16 du cahier des charges du groupe France Télévisions prévoit de manière très complète que le groupe doit intégrer la dimension européenne dans l'ensemble de ses programmes. En revanche, ce contrat d'objectifs et de moyens de France Télévisions pour la période 2016-2020 ne contenait aucun engagement précis de type quantitatif ou relatif. Les nouveaux contrats d'objectifs et de moyens (COM) conclus avec les chaînes du secteur public audiovisuel pour la période 2020-2022 comprennent un nouveau paragraphe qui prévoit que « Dans la perspective de la présidence française du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2022, [...] l'audiovisuel public s'attachera à informer au mieux les Français, tant sur le fonctionnement de l'Union européenne et ses représentants que sur les actions qu'elle mène, l'impact de ces actions sur leur vie quotidienne et l'actualité des autres États membres. Il contribuera également à la lutte contre la manipulation de l'information sur ces sujets ». Le problème de cette proposition est qu'elle n'est valable que pour la seule présidence française de l'Union européenne alors que l'on a besoin que ce dispositif s'inscrive dans la durée.

Par ailleurs, si l'on excepte ARTE et France Médias monde, les chaînes du service public n'ont aucune obligation sur le temps accordé à l'antenne aux sujets européens. Il faudrait donc pérenniser, dans les contrats d'objectifs et de moyens post-2022, la disposition introduite dans la perspective de la PFUE, prévoir des indicateurs chiffrés faisant obligation aux chaînes publiques de consacrer un certain temps d'antenne à des sujets européens et déclinant cet objectif par types d'émissions ou de reportages et mettre en place un instrument de mesure de la part d'antenne consacrée aux sujets européens. Ce suivi pourrait être confié à l'INA qui dispose des moyens en intelligence artificielle nécessaires à sa mise en place. Cela permettrait de manière plus concrète de mesurer la place des sujets européens dans les antennes. Enfin, une option serait d'élaborer en collaboration avec les groupes de médias une

charte à destination des journalistes et des rédactions comprenant des engagements sur la promotion des thèmes européens dans les grilles de programme. Il faut agir avec prudence et éviter que les rédactions y voient une mise en cause de leur indépendance éditoriale qu'il faut bien sûr maintenir.

La deuxième proposition serait d'envisager la création d'un véritable statut des journalistes spécialisés dans les affaires européennes. Un premier axe pourrait être de renforcer la formation des journalistes aux affaires européennes. Il faudrait généraliser les modules de formation aux questions européennes. Ces modules, non seulement, ne sont pas systématiques mais le problème est que lorsque les étudiants choisissent cette voie, ils rencontrent par la suite des difficultés dans leur recrutement. Il y a très peu de débouchées pour ces étudiants journalistes une fois leur cursus terminé. Il faudrait également organiser un concours entre écoles de journalisme européennes et réfléchir à l'institution d'une école européenne de journalisme consacrée à la formation des correspondants de presse européens. Je crois qu'il faut commencer par les écoles de journalisme et instituer un programme *Erasmus* spécifiquement pour les journalistes. Ce dispositif permettrait aux journalistes volontaires de bénéficier de mois de formation dans des universités ou centre de formation d'autres Etats membres agréés au niveau européen.

Le deuxième axe serait d'assurer une meilleure visibilité des journalistes spécialisés dans les affaires européennes. On pourrait organiser un prix européen du journalisme qui pourrait être géré par la Commission européenne et l'Association des journalistes européens. On a déjà un prix Louise-Weiss en France mais il faudrait je pense élargir le dispositif. Pourquoi ne pas instituer un statut de « journaliste européen » qui ouvrirait le droit à certaines facilités ?

Un troisième axe serait de renforcer les moyens mis à disposition des correspondants à Bruxelles. La Commission européenne met à disposition des journalistes en poste à Bruxelles de moyens techniques diversifiés. Ils ont accès à certaines zones comme la salle de presse et une salle de travail. La proposition serait de lancer une concertation avec les responsables de chaînes afin d'examiner quelles facilités nouvelles pourraient être déployées. La Commission octroie aussi des aides afin d'accompagner les actions d'information sur les sujets européens. Mais ces dispositifs sont éclatés entre trois directions générales : ils sont peu utilisés car peu connus et les procédures sont malheureusement complexes. La proposition serait ici de faire réaliser par la Commission une cartographie des aides européennes pouvant bénéficier aux médias nationaux pour assurer leur meilleure publicité, inciter les chaînes à mutualiser leurs moyens pour répondre aux appels d'offres européens et aider au montage de projets pouvant bénéficier des financements de l'Union. La dernière proposition serait d'instituer à Paris un lieu réservé aux journalistes européens. Cet espace de *co-working* constituerait un point de rencontre entre journalistes spécialisés dans les affaires européennes et le lieu de tenue des conférences de presse.

Une dernière proposition serait de réfléchir à de nouvelles formes de communication et d'information sur les questions européennes. Il y a un besoin de mise en scène de la vie politique européenne. Lors des auditions, on nous a souvent avancé que l'Union serait rétive à toute mise en scène, qu'elle échapperait à toute possibilité de « récit », que son absence d'incarnation empêcherait par avance toute forme de dramaturgie... Ces assertions sont erronées. La série *Parlement* produite par France Télévisions, qui traite sur un mode humoristique du fonctionnement du Parlement européen, montre qu'il est possible de traiter des affaires européennes sur le mode de l'« *entertainment* ». Ces initiatives doivent être encouragées. Il faut donner une dimension événementielle à la vie politique européenne pour

la rendre plus accessible à nos citoyens. Des financements nationaux et européens pourraient être mobilisés pour soutenir cette démarche.

Il faudrait également renforcer le contrôle parlementaire des affaires européennes et ce, même chez nous. On a du mal à porter des questions européennes en séance. Il faudrait remplacer la séance des questions au gouvernement précédant les plus importantes réunions du Conseil européen par un débat solennel suivi d'un vote dans les conditions prévues à l'article 50-1 de la Constitution pendant la durée de la présidence française de l'Union européenne. On a souvent des débats, on en a eu sur la loi de programmation militaire, on n'en a pas sur les questions européennes et l'on devrait être davantage associé à ce que défend notre pays au Conseil européen. Il faudrait aussi convier la présidente de la Commission européenne dans l'Hémicycle pour une séance de questions cibles.

La dernière proposition porte sur le statut de la Commission des affaires européennes qui devrait devenir une commission permanente pour pouvoir porter davantage des questions européennes chez nous. Cela pourrait également intéresser beaucoup plus les journalistes. En règle générale, on voit bien que l'on est le chaînon manquant concernant les questions européennes alors que nous sommes plus proches de nos élus locaux et de nos électeurs. C'est un constat qu'on peut porter sur toutes les commissions des affaires européennes dans les Etats membres. Les réunions de la COSAC ne sont pas relayées par les journalistes qui ignorent très souvent qu'il y a des commissions des affaires européennes dans nos parlements nationaux.

Mme Liliana Tanguy. Dans votre rapport, vous suggérez d'adopter une charte par laquelle les journalistes s'engageraient à traiter une part minimale de sujets européens dans leurs émissions. Comment faire pour que cela ne soit perçu comme une ingérence dans leur liberté éditoriale ?

Vous soulignez également que les rares émissions sur l'Europe ont un taux d'audience assez faible. On le sait, les citoyens émettent des signaux contradictoires, souhaitant mieux connaître l'Europe mais ne regardant pas plus d'émissions sur l'Europe. Comment faire alors pour que ces émissions soient plus attrayantes ?

Vous dites aussi que les journaux télévisés négligent l'Europe ; c'est aussi le cas dans la presse locale et régionale. N'est-ce pas cependant le cas pour toutes les actualités internationales ? Les actualités diplomatiques classiques sont trop souvent passées sous silence. En raison de leur défaut de visibilité, les travaux de l'Union, bien que très importants pour l'avenir, ne font pas recette.

Pourtant la Commission européenne met à disposition une documentation importante sur le fonctionnement de l'Europe et sur l'actualité du Parlement européen. Quels sont donc les efforts que les institutions européennes devraient poursuivre pour rendre leurs activités plus transparentes, visibles et compréhensibles aux citoyens ?

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Pour le groupe démocrate, la prise en compte des questions relatives à l'Union dans le débat public est primordiale, compte tenu de l'importance qu'occupe la législation de l'Union dans la vie quotidienne des citoyens en matière économique et environnementale. À l'approche de la Présidence française de l'Union européenne (PFUE), il est nécessaire de donner plus de place à l'Union dans le quotidien des Français.

La prise en compte des sujets européens dans les médias répond à des problématiques démocratiques. Il s'agit de combler la fracture entre les Français qui lisent la presse nationale, couvrant de manière plus exhaustive les sujets européens, et de l'autre ceux s'informant par la télévision ou la presse locale, plus lacunaire à ce sujet. Pour équilibrer cette situation, le groupe démocrate salue vos préconisations. Je souligne la pertinence des solutions que vous proposez pour européaniser la formation des étudiants en école de journalisme et la formation continue des journalistes.

Pour répondre à la demande des Français qui souhaitent être mieux informés, il serait souhaitable que les médias renforcent leurs effectifs auprès des institutions européennes, qui sont très faibles en comparaison de leurs collègues allemands. À ce titre, vos recommandations proposant l'instauration d'un concours entre les écoles de journalisme européennes, un Erasmus des journalistes et la généralisation des modules liés à l'Europe, sont prometteuses. Enfin, il serait bénéfique d'inciter les journalistes à faire des reportages sur le programme *Erasmus* et sur ce que vivent les étudiants pendant leurs séjours.

Il serait aussi judicieux de plus parler aux jeunes. Lors de la séance en Commission de la semaine dernière, j'ai regretté le manque de visibilité du programme *Erasmus+* et des *Erasmus Days*.

L'Europe pourrait proposer aux médias d'acheter des pages de publicité, afin de protéger l'indépendance des médias : par exemple dans le cadre de la Journée de l'Europe le 9 mai ou encore pour les élections européennes.

Pour dépasser le cadre de l'audiovisuel classique, des formats numériques ou des podcasts pourraient être un moyen de gagner en visibilité.

Enfin, en aparté, je dirai qu'il ne s'agit moins d'avoir une charte des journalistes, qu'une charte des éditeurs, donnant des directives aux journalistes.

Mme Marietta Karamanli. Vous avez insisté sur trois éléments : une vision plus positive de l'Europe, la question de la classe politique française, et la question des rédactions des médias.

Concernant le programme Erasmus, malheureusement les fonds dédiés au programme ne sont pas suffisants pour introduire de nouvelles mesures visant à toucher plus de publics, car cela serait au détriment des publics actuellement concernés. Il faudrait donc augmenter les fonds.

Cependant, c'est aussi une question de volonté politique. Au-delà de la PFUE, nous devons donner l'exemple à l'Assemblée Nationale.

Tout d'abord, les sujets européens ne sont pas suffisamment débattus à l'hémicycle. Nous n'avons pas la possibilité de débattre en séance de questions d'actualité européenne ou d'inviter des personnalités européennes.

Deuxièmement, il faut faire en sorte que l'Assemblée nationale puisse diffuser plus largement son travail sur les sujets européens : par exemple sous forme de lettre d'information à la presse nationale comme régionale ou locale.

Enfin, il s'agirait d'organiser des réunions en région, dans des villes ou dans des universités afin de mobiliser sur les sujets européens. On pourrait encore avoir une page

d'information montrant comment les États européens abordent un même sujet. C'est en donnant à voir ce qu'il se passe dans les pays membres de l'Union européenne que l'on va renverser la situation.

M. Vincent Bru. Ma question concerne la prise en compte de sujets européens par les médias audiovisuels sur la jeunesse. Comment peut-on faire au niveau médiatique pour que les jeunes soient mieux informés des questions européennes ? Comment faire des jeunes, des acteurs responsables et des citoyens européens à part entière ? De quels types d'émissions et de médias a-t-on besoin pour assurer cette relation entre jeunes européens concernant l'action européenne.

Dans votre rapport, vous donnez l'exemple de la RAI Uno en Italie avec l'émission Caffè Europa, ou encore en Belgique d'une émission donnant la parole aux jeunes. Selon vous, que faudrait-il faire pour que les médias audiovisuels s'intéressent d'avantage aux questions européennes de jeunesse.

Enfin, à titre de suggestion, vous pourriez faire une conférence de presse tous les trimestres afin de relater les travaux faits dans cette Commission.

Madame la Présidente Sabine Thillaye. Il est en effet essentiel d'organiser des conférences de presse sur les rapports de la commission, de faire des communiqués courts en français, en anglais et en allemand. Nous pouvons aussi utiliser le format vidéo pour faire le résumé des rapports. La communication renvoie évidemment aux médias traditionnels, mais aussi à nos propres initiatives : nous pourrions par exemple organiser le même évènement, le même jour dans nos circonscriptions, sur la même question. De façon plus générale, les évènements que nous organisons pourraient avoir un côté européen plus prononcé, avec l'invitation par exemple d'eurodéputés.

Concernant la jeunesse, il est essentiel qu'elle soit mieux informée. La jeunesse va être au centre de la présidence française de l'Union européenne et la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale organise, dans les semaines à venir des échanges avec la jeunesse européenne, notamment autrichienne et des Balkans. L'association Eurodoxa a mis en place un évènement au sein du Parlement européen pour simuler une négociation au sein des institutions européenne : je leur ai proposé de venir à l'Assemblée nationale pour organiser un tel exercice. Ce type d'évènements peut également intéresser les journalistes et mettre notre travail en valeur.

L'Assemblée nationale doit donner l'exemple, nous devons donner l'exemple. Certes, l'institution doit mieux valoriser les travaux de la commission, mais nous-mêmes, en tant que membres et à travers nos newsletters, devons le faire. Je retiens l'idée d'organiser au moins une réunion de la commission des affaires européennes en région.

La massification d'Erasmus ne dépend malheureusement pas de notre volonté : il y a des difficultés dans certaines régions où certains fonds ne sont pas répartis comme ils devraient l'être. Mais la première chose est que la Commission doit clarifier quels sont les financements à disposition des journalistes. Le reportage sur les étudiants Erasmus est aussi une bonne idée, mais là encore, les députés n'ont qu'un rôle d'incitation.

La page de publicité tient davantage à la presse écrite qu'à la presse audiovisuelle : or, les jeunes sont davantage portés sur la presse audiovisuelle et 71 % des

Français s'informent encore par les journaux télévisés, même si ces chiffres sont susceptibles d'évolution.

Concernant la question de Mme Tanguy, la charte d'engagement serait un véritable progrès, mais on ne peut le faire qu'en collaboration avec les groupes de presse, les rédacteurs en chef : cette charte ne peut être que librement consentie, et il n'est évidemment pas question de forcer les journalistes à la signer d'office.

Pour ce qui est d'intéresser le grand public aux travaux européens, ce sont les institutions européennes qui doivent agir également, en étant davantage dans la communication politique plutôt qu'institutionnelle. Une communication trop institutionnelle peut conduire à des expériences malheureuses : par exemple, lors du lancement de la conférence sur l'avenir de l'Europe, il y avait des jeunes dans l'hémicycle, mais sans véritable échange. Au contraire, lors du *European Youth Event*, il y avait un véritable échange et une certaine ambiance.

La commission européenne cherche également à davantage mobiliser la presse, en organisant des déjeuners de presse : les journalistes sont intéressés par ces événements, et répondent.

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

III. Nomination de rapporteurs d'information

La Commission a *nommé* sur proposition de la Présidente Sabine Thillaye :

Mme Mireille Clapot et M. Dominique Potier sur la proposition de résolution européenne visant à inscrire parmi les priorités de la présidence française de l'Union européenne l'adoption d'une législation ambitieuse sur le devoir de vigilance des multinationales.

IV. 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*

- Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative aux contributions financières à verser par les parties au Fonds européen de développement pour financer ce Fonds, en ce qui concerne la troisième tranche 2021 (**COM(2021) 604 final - E 16114**).

- DÉCISION DU CONSEIL relative aux contributions financières à verser par les parties au Fonds européen de développement pour financer ce fonds, précisant le plafond du montant pour l'exercice 2023, le montant annuel pour l'exercice 2022, le montant de la première tranche pour l'exercice 2022 et des prévisions indicatives et non contraignantes concernant le montant annuel des contributions escompté pour les exercices 2024 et 2025 (**COM(2021) 605 final - E 16115**).

➤ *Espace de liberté de sécurité et de justice*

- Proposition de décision du conseil sur l'application en République de Chypre des dispositions de l'acquis de Schengen relatives au système d'information Schengen (**COM(2021) 472 final - E 15998**).

- Décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2021 de l'application, par les Pays-Bas, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la politique de retour (**COM(2021) 490 final LIMITE - E 16087**).

- Décision d'exécution du conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2021 de l'application, par la France, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la gestion des frontières extérieures (**COM(2021) 601 final LIMITE- E 16088**).

➤ *Institutions*

- Comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs Nomination de Mme Alexandra KRAMER, membre titulaire pour l'Allemagne, en remplacement de Mme Livia HENTSCHEL, démissionnaire (**11417/21- E 16037**).

- Décision du conseil portant nomination des membres titulaires et des membres suppléants du comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs pour la Hongrie (**11414/21- E 16049**).

- Conseil d'administration de l'Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes Nomination de Mme Martina BOSAK, suppléante pour la Croatie, en remplacement de Mme Gordana OBRADOVIĆ DRAGIŠIĆ, démissionnaire (**11844/21- E 16074**).

- Conseil d'administration de la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail Nomination de M. Orestis MESSIOS, membre pour Chypre, en remplacement de Mme Marina IOANNOU - HASAPI, démissionnaire (**11867/21- E 16075**).

- Conseil d'administration de la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail Nomination de M. Panayiotis SAVVA, suppléant pour Chypre, en remplacement de M. Orestis MESSIOS, démissionnaire (**11869/21- E 16076**).

- Comité consultatif pour la coordination des systèmes de sécurité sociale
Nomination de M. Petar BAJIĆ, membre suppléant pour l'Autriche, en remplacement de Mme Anna SCHWAMBERGER, démissionnaire **(11870/21- E 16077)**.

- Comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs
Nomination de Mme Paulína POKORNÁ, membre suppléant pour la Slovaquie, en remplacement de Mme Zuzana KOHÚTOVÁ, démissionnaire **(11871/21- E 16078)**.

- DÉCISION DU CONSEIL portant nomination du président d'une chambre de recours et portant prorogation du mandat du président d'une chambre de recours de l'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle **(11559/21 LIMITE- E 16084)**.

- DÉCISION DU CONSEIL portant nomination de six membres et de quatre suppléants du Comité des régions, proposés par la République italienne **(11862/21- E 16085)**.

- Décision du Conseil portant nomination de deux suppléants du Comité des régions, proposés par le Royaume d'Espagne **(11897/21- E 16086)**.

- Proposition de décision du conseil établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique en ce qui concerne l'adoption d'une décision modifiant ledit accord **(COM(2021) 593 final- E 16093)**.

- Proposition de décision du conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité mixte institué par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique en ce qui concerne la modification de la décision dressant une liste de 25 personnes disposées et aptes à siéger comme membres d'un groupe spécial d'arbitrage au titre de l'accord **(COM(2021) 594 final- E 16094)**.

- Décision du Conseil portant prolongation du mandat du directeur exécutif d'Europol **(11877/21- E 16100)**.

- Conseil d'administration de l'Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes
Nomination de Mme Annalise DESIRA, membre pour Malte, en remplacement de M. Silvan AGIUS, démissionnaire **(12432/21- E 16104)**.

➤ *Pêche*

- Proposition de Règlement du conseil modifiant le règlement (UE) 2021/90 du Conseil du 28 janvier 2021 fixant, pour 2021, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques applicables en mer Méditerranée et en mer Noire **(COM(2021) 545 final - E 16053)**.

- Proposition de Règlement du Conseil établissant, pour 2022, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables en mer Méditerranée et en mer Noire **(COM(2021) 548 final- E 16079)**.

- Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche

durable entre l'Union européenne et la République islamique de Mauritanie ainsi que du protocole de mise en œuvre dudit accord (**COM(2021) 587 final- E 16108**).

- Proposition de règlement du Conseil relatif à la répartition des possibilités de pêche prévues par le protocole (2021-2026) de mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche durable entre l'Union européenne et la République islamique de Mauritanie (**COM(2021) 588 final- E 16109**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche durable entre l'Union européenne et la République islamique de Mauritanie ainsi que du protocole de mise en œuvre dudit accord (**COM(2021) 589 final- E 16110**).

- RÈGLEMENT DU CONSEIL relatif à la répartition des possibilités de pêche au titre du protocole (2021-2024) de mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et le gouvernement des Îles Cook (**COM(2021) 611 final - E 16116**).

- DÉCISION DU CONSEIL relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, du protocole (2021-2024) de mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et le gouvernement des Îles Cook (**COM(2021) 613 final - E 16117**).

- DÉCISION DU CONSEIL relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire du protocole (2021-2024) de mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et le gouvernement des Îles Cook (**COM(2021) 614 final - E 16118**).

➤ *Politique agricole commune*

- Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil international du sucre en ce qui concerne la modification de l'accord international de 1992 sur le sucre (**COM(2021) 537 final- E 16052**).

- Règlement (UE) de la Commission modifiant les annexes II, III et IV du règlement (CE) n° 396/2005 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limites maximales applicables aux résidus d'acéquinocyl, de *Bacillus subtilis*, souche IAB/BS03, d'émamectine, de flutolanil et d'imazamox présents dans ou sur certains produits (**D075547/02- E 16112**).

➤ *Politique économique, budgétaire et monétaire*

- Proposition de virement de crédits n° DEC 20/2021 à l'intérieur de la section III - Commission - du budget général pour l'exercice 2021 (**12405/21- E 16113**).

- Proposition de décision d'exécution du conseil relative à l'approbation de l'évaluation du plan pour la reprise et la résilience pour la Finlande (**COM(2021) 624 final- E 16119**).

- Proposition de Décision d'exécution du conseil relative à l'approbation de l'évaluation du plan pour la reprise et la résilience pour l'Estonie (**COM(2021) 625 final- E 16120**).

➤ *Services financiers*

- Règlement du parlement européen et du conseil relatif à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux ou du financement du terrorisme (**COM(2021) 420 final - E 16089**).

- Règlement du parlement européen et du conseil instituant l'Autorité de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme et modifiant les règlements (UE) n° 1093/2010, (UE) n° 1094/2010 et (UE) n° 1095/2010 (**COM(2021) 421 final – E 16105**).

- Règlement du parlement européen et du conseil sur les informations accompagnant les transferts de fonds et de certains crypto-actifs (refonte) (**COM(2021) 422 final - E 16106**).

- Directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mécanismes à mettre en place par les États membres pour prévenir l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux ou du financement du terrorisme et abrogeant la directive (UE) 2015/849 (**COM(2021) 423 final - E 16090**).

● **Textes actés de manière tacite**

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 :

➤ *Commerce extérieur*

- Proposition de Décision du conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil d'association institué par l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République arabe d'Égypte, d'autre part, concernant la prorogation des priorités du partenariat UE-Égypte jusqu'à l'adoption par l'UE et l'Égypte de nouveaux documents conjoints actualisés (**COM(2021) 318 final LIMITE- E 15951**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil d'association institué par l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, concernant la prorogation des priorités du partenariat UE-Jordanie jusqu'à l'adoption par l'UE et la Jordanie de nouveaux documents conjoints actualisés (**COM(2021) 319 final LIMITE- E 15953**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil d'association institué par l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part, concernant la prorogation des priorités stratégiques UE-Tunisie jusqu'à l'adoption par l'UE et la Tunisie de nouveaux documents conjoints actualisés (**COM(2021) 320 final LIMITE- E 15954**).

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

- Proposition de Décision du conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil d'association institué par l'accord euro-méditerranéen instituant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République libanaise, d'autre part, concernant la prorogation des priorités du partenariat UE-Liban jusqu'à l'adoption par l'UE et le Liban de nouveaux documents conjoints actualisés **(COM(2021) 406 final LIMITE- E 15978)**.

- Décision du conseil lançant la mission de formation militaire de l'Union européenne au Mozambique (EUTM Mozambique) **(12218/21 LIMITE- E 16121)**.

La séance est levée 17 heures 45.

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Vincent Bru, Mme Mireille Clapot, Mme Marguerite Deprez-Audebert, Mme Marietta Karamanli, Mme Nicole Le Peih, M. Damien Pichereau, M. Didier Quentin, M. Benoit Simian, Mme Liliana Tanguy, Mme Sabine Thillaye

Excusés. - M. Patrice Anato, Mme Aude Bono-Vandorme, M. André Chassaigne, Mme Constance Le Grip, Mme Danièle Obono