



# Contribution de la FNTR sur les leviers européens de financement des infrastructures et des mobilités

**Ambition France Transports - 2025**  
L'avenir du financement des mobilités

# Sommaire

<b>Les mécanismes de financement de l'Union européenne.....</b>	<b>3</b>
<b>Une approche complémentaire dictée par les questions géopolitiques.....</b>	<b>5</b>
<b>Les revenus du marché carbone ETS 2.....</b>	<b>5</b>
<b>Deux fonds permettant une transition énergétique équitable.....</b>	<b>6</b>
<b>Focus sur la directive Eurovignette.....</b>	<b>6</b>
<b>La directive taxation de l'énergie.....</b>	<b>7</b>
<b>Le principe de non-discrimination entre résidents et non-résidents européens.....</b>	<b>9</b>
<b>Position de la FNTR.....</b>	<b>10</b>

# Financer l'avenir des mobilités

*Le financement de l'avenir des mobilités en France est étroitement lié aux perspectives de l'appartenance de la France à l'Union européenne.*

*Dans son rapport du 9 septembre 2024 sur « Une stratégie de compétitivité pour l'Europe », Mario Draghi, ancien président de la Banque centrale européenne (BCE), souligne l'importance cruciale de la collaboration entre les pays de l'UE pour renforcer l'intégration économique et industrielle.*

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

*Dans cette note, la FNTR met en avant les textes européens liés aux défis des mobilités de demain et de leur financement : le règlement RTE-T, le règlement AFIR, la directive transport combiné et multimodal, la directive poids et dimensions, la directive eurovignette, la directive taxation de l'énergie, l'ETS 2 et les programmes de financements de l'UE 2028-2034.*

*Il importe de rappeler dans le cadre d'Ambition France Transports qu'il existe des leviers de financement européens ou d'inspiration européenne qui doivent être pris en compte dans le débat et ce, avant d'envisager de nouvelles ressources ou taxes.*

## Les mécanismes de financement de l'Union européenne

Des travaux sont en cours pour remanier les programmes de financement de l'UE pour la période 2028-2034. Le futur cadre financier pluriannuel (CFP) sera proposé par la Commission européenne le 16 juillet prochain. Il comprend notamment le programme CEF (Connecting Europe Facility). En 2021-2027, ce programme a été doté de 33,7 milliards d'euros.

L'enveloppe européenne est répartie en trois volets :

- transport pour 25,8 milliards d'euros
- énergie pour 5,8 milliards d'euros
- numérique pour 2 milliards d'euros

**La FNTR porte naturellement de l'intérêt pour les trois volets qui doivent accompagner les investissements d'avenir pour le transport routier de marchandises.**

Étant donné les objectifs européens ambitieux pour une mobilité durable, interopérable et intelligente, la FNTR cible les priorités suivantes pour le prochain cadre financier CEF 2028-2034 :

## Priorité n°1 : investir dans les infrastructures

Pour la FNTR et dans la ligne des objectifs d'Ambition France Transports, les investissements doivent être dirigés vers les infrastructures. Plusieurs axes se dégagent :

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

## Priorité n°2 : investir dans l'énergie

Dans la logique d'une décarbonation prévue en France notamment par la feuille de route décarbonation (article 301 de la Loi Climat et résilience de 2021) et Stratégie nationale Bas Carbone run 2, les fonds européens disponibles doivent viser à :

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

## Priorité n°3 : investir dans la numérisation

Même si ce sujet paraît plus éloigné de la conférence de financement, les objectifs visés sont à intégrer dans les objectifs de cette conférence :

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

# Une approche complémentaire dictée par les questions géopolitiques : la mobilité militaire

*Le prochain Cadre Financier Pluriannuel européen devra également soutenir une approche globale de la sécurité qui a été développée dans le Livre Blanc de la Commission européenne le 19 mars 2025. Il comprend un volet sur la mobilité militaire.*

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

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

**Cet aspect devra impérativement être pris en considération dans les politiques futures d'infrastructures y compris au niveau national.**

## Les revenus du marché carbone ETS 2



**ETS 2 est planifié pour entrer en vigueur en 2027 (ou 2028 si les prix de l'énergie devaient être exceptionnellement hauts) :**

ETS 2 ciblera les émissions provenant de la combustion des énergies

- dans les bâtiments,
- le transport routier
- et d'autres secteurs

puis sera affecté au Fonds européen pour l'Innovation et/ou le Fonds social pour le Climat.

Pour la FNTR, il est essentiel dans le cadre d'Ambition France Transports d'évaluer les recettes extrêmement conséquentes de l'application en France de cette nouvelle taxe. Celle-ci sera assumée par les distributeurs de carburant. Les évaluations estimées se situent entre 12 à 17 centimes par litre de carburant d'origine fossile.

Au niveau européen, les recettes sont estimées à environ 300 Md€ en prix courants entre 2027 et 2032 (avec des fortes incertitudes, selon les niveaux de prix de marché). Par ailleurs les États membres disposeront de recettes provenant de l'ETS 2 à partir de 2027. La France touchera 16% des recettes de l'ETS 2 soit 48 Mds d'euros. Ce chiffre est à confirmer.

Pour autant, si ETS commence à être perçue comme une nouvelle source de financement, il convient de ne pas oublier d'autres sources de recettes.

# Deux fonds permettant une transition énergétique équitable

Le Fonds pour l'innovation de l'UE	Le Fonds social pour le climat
<p>→ destiné à soutenir des projets visant à décarboner l'économie et à promouvoir des technologies à faible émission de carbone, avec des financements significatifs pour des initiatives innovantes.</p>	<p>→ créé parallèlement à l'ETS 2 pour soutenir une transition équitable vers la neutralité climatique, contribuant ainsi à atténuer les incidences sociales et économiques du ETS 2. Elle fournira aux États membres de l'UE un financement spécifique afin que les groupes vulnérables les plus touchés, bénéficient d'un soutien pendant la transition écologique. Ce Fonds peut aussi concerner les microentreprises.</p>

## Focus sur la directive Eurovignette



Le marché carbone 2 (ETS 2) est un système qui s'applique au niveau des vendeurs de produits énergétiques (gaz naturel, carburants routier, charbon), contrairement au marché carbone 1 qui s'applique directement aux émetteurs. Cela signifie que les vendeurs de produits énergétiques devront mesurer leurs émissions de CO<sub>2</sub> et les déclarer annuellement (émissions de GES liées à la vente de leurs produits énergétiques). Les émissions de CO<sub>2</sub> sont celles qui sont incorporées dans leurs produits en fonction du facteur d'émission des produits énergétiques.

Cependant, la FNTR souligne que l'intégration de la performance CO2 des camions avait été faite à titre conservatoire en attendant l'issue des négociations sur le dispositif ETS 2.

Or, le dispositif ETS 2 ayant été définitivement adopté et entrant en vigueur en 2027 ou au plus tard en 2028, il importe de retirer de la directive Eurovignette une possible modulation de la tarification des infrastructures basée sur les émissions de CO2.

## La directive taxation de l'énergie

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

**La Commission européenne a proposé une révision ayant pour objet que les seuils minimaux de taxes sur les énergies décarbonées soient moins élevés que ceux appliqués aux vecteurs carbonés.**

À défaut, cela reviendrait à une double taxation des ces émissions par l'application d'Eurovignette et par ETS 2.

**La directive Eurovignette doit être modifiée avant la fin d'année 2025. Il conviendra de supprimer toute référence à la notion de performance CO2 des camions.**



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

Il importe de rappeler que cette Directive fixe des planchers de taxation selon les pays pour les professionnels du transport. En France, ce plancher a été fixé à 39,19 centimes par litre de gazole.

Or, actuellement cette taxation professionnelle est de 45,19 centimes par litre de gazole.

## L'impossible fléchage

Abandon de l'écotaxe  
en 2015

Après l'abandon de l'écotaxe en 2015, le ministre de l'Écologie indiqua que ce report *sine die* se faisait moyennant une contrepartie : la hausse de la fiscalité professionnelle (c'est-à-dire un rabaot de la ristourne dont bénéficient les professionnels du transport) de 4 centimes par litre de gazole. À l'époque, le ministère avait chiffré cet effort à plus de 500 millions d'euros.

Assises de  
la Mobilité  
en 2017-2018

En 2017-2018, les Assises de la Mobilité devaient aborder une nouvelle fois la question du financement des infrastructures en parallèle avec les travaux du COI (Conseil d'orientation des Infrastructures). Après avoir évoqué le principe d'une vignette (forfait à la journée, au mois ou à l'année), ce fut une nouvelle hausse de la fiscalité professionnelle de 2 centimes par litre de gazole pour un montant estimé de 190 millions d'euros de recettes supplémentaires pour l'État en 2019.

**680**  
**millions d'euros**

Dès lors, par la seule augmentation de la fiscalité du carburant, le secteur du transport routier de marchandises contribue à 680 millions de plus depuis plus de 6 ans.

### Ces sommes ont-elles été fléchées vers le financement des infrastructures ?

Manifestement non puisqu'encore et toujours, au lieu de mieux flécher les recettes actuelles de la route, et alors que le Ministre Tabarot a expressément indiqué qu'Ambition France Transports ne devait pas être le concours Lépine de la taxe, la question de l'écotaxe revient encore et toujours.

# Le principe de non-discrimination entre résidents et non-résidents européens

Régulièrement, dans le débat sur la tarification des infrastructures, revient l'idée que l'objectif est de taxer les poids lourds étrangers (au motif qu'ils peuvent traverser tout le territoire français sans s'approvisionner en carburant et donc s'acquitter de la fiscalité y afférente).

Outre que cette assertion est largement discutable puisque le mécanisme de remboursement de la ristourne de la TICPE est également ouvert aux transporteurs étrangers, il convient de rappeler que le droit européen interdit toute discrimination entre résidents et non-résidents.

Il convient à cet égard de rappeler l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, Autriche/Allemagne (aff. C-591/17) du 18 juin 2019 qui a statué sur la compatibilité avec le droit de l'Union européenne du cadre juridique allemand qui a introduit une redevance pour l'utilisation par les véhicules automobiles particuliers des routes fédérales, y compris les autoroutes.

L'Autriche reprochait à l'Allemagne d'avoir introduit une redevance d'utilisation des infrastructures pour les véhicules automobiles particuliers tout en prévoyant une exonération de la taxe sur les véhicules automobiles correspondant au montant de la redevance pour les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne.

L'effet combiné de la redevance d'utilisation des infrastructures et l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules immatriculés en Allemagne, revenait, à réserver aux ressortissants allemands un traitement plus favorable que celui réservé aux ressortissants d'autres États membres.

La Cour de justice a rappelé qu'en instaurant des taxes sur les véhicules automobiles, les États membres doivent respecter le droit de l'Union européenne et, notamment, le principe d'égalité de traitement, de telle sorte que les modalités d'application de ces taxes ne constituent pas un moyen de discrimination.

**Il est donc juridiquement impossible d'instaurer une tarification d'infrastructures qui directement ou indirectement ne viserait que les non-résidents.**

# Position de la FNTR



La conférence Ambition France Transports ne peut pas être circonscrite à des considérations uniquement françaises. Il est impératif qu'une action forte soit menée au niveau européen.

*Au-delà des arbitrages qui suivront les conclusions de cette conférence, il importe que la France se positionne fermement à Bruxelles sur les orientations européennes en matière d'infrastructures car cela conditionnera également l'attribution de fonds européens.*

Il importe donc que la France détermine sa position sur les aspects suivants :

- Comment la France va-t-elle défendre l'importance de la mobilité du transport routier de marchandises dans le prochain Cadre Financier Pluriannuel européen 2028-2034 ?
- Comment faciliter l'accès aux fonds européens, par exemple concernant le développement des parkings sûrs et sécurisés (trop de complexités) ?
- Quelles affectations pour les revenus de l'ETS 2 ? Le Fonds social pour le climat doit concerner les microentreprises, pourquoi ne pas l'étendre au TPE et PME ?
- Comment la renégociation des contrats autoroutiers français va permettre aux opérateurs de trouver une juste concurrence avec nos voisins européens ?
- Quelles possibilités de réviser la directive taxation de l'énergie (dernier texte du Paquet « Fit for 55 ») pour éviter les doubles taxations ?
- Comment le programme de financement de la Mobilité militaire pourra concrètement bénéficier à la mobilité civile, comme clairement indiqué dans le but de « double usage » ?
- Comment associer les financements de la mobilité aux financements du numérique et de la future conduite autonome ?
- Comment mettre fin aux multiples taxations du CO2, en particulier avec l'Eurovignette et l'ETS 2 ?



Les discussions actuelles ne peuvent pas se cantonner à rechercher de nouvelles sources de financement. Au-delà d'un meilleur fléchage, il est essentiel que la France porte plus efficacement la question des infrastructures et de leur financement dans un cadre européen.