



CONSEIL DE L'UNION
EUROPÉENNE



Conclusions du Conseil sur la Communication de la Commission intitulée "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret"

*2861ème session du Conseil TRANSPORTS, TELECOMMUNICATIONS ET ENERGIE
Luxembourg, le 7 avril 2008*

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"1. Vu:

- la stratégie de Lisbonne renouvelée pour la croissance et l'emploi et la nouvelle stratégie en faveur du développement durable;
- la communication de la Commission intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne";
- la communication de la Commission intitulée "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises" et les conclusions correspondantes du Conseil de novembre 2007;
- la communication de la Commission intitulée "L'agenda de l'UE pour le transport de marchandises: renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe";
- la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée "Extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins" et "Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins";

P R E S S E

2. considérant ce qui suit:

- le transport ferroviaire joue un rôle important dans le développement durable des transports dans la Communauté;
- les difficultés découlant de la croissance continue du transport de marchandises dans l'UE, notamment son augmentation de 50 % prévue d'ici à 2020 et les conséquences de cette croissance en termes d'embouteillages, d'accidents, de nuisances sonores, de dépendance à l'égard du pétrole, de pollution et de changements climatiques, appellent des mesures au niveau de l'UE, notamment un renforcement de la coopération entre les parties prenantes et les États membres;
- la compétitivité du marché du fret ferroviaire, totalement ouvert depuis janvier 2007, se renforce progressivement du fait de la concurrence accrue entre les opérateurs ferroviaires;
- la fourniture de services de fret ferroviaire efficaces, fiables et ponctuels est une responsabilité commune de l'ensemble des intervenants, publics et privés, et dépend notamment de l'existence d'un réseau ferroviaire performant, interopérable et d'une capacité suffisante au niveau européen, mais également de la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures;
- ces dernières années, le transport de fret ferroviaire a bénéficié de la rationalisation des procédures douanières applicables au transit par les pays tiers.

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

3. ACCUEILLE AVEC SATISFACTION la communication de la Commission intitulée "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret";
4. RÉAFFIRME son soutien aux initiatives visant à stimuler la concurrence dans le secteur du fret ferroviaire afin de le rendre plus réactif aux besoins du marché et d'en accroître l'attractivité;
5. RAPPELLE qu'il est nécessaire de créer des conditions de concurrence équitables, tant dans le secteur du fret ferroviaire qu'entre les différents modes de transport;
6. MESURE combien il est important de disposer de capacités suffisantes sur le réseau et dans les terminaux et de les utiliser au mieux pour pouvoir développer les services de fret ferroviaire et SOULIGNE que l'amélioration des services de fret ferroviaire grâce à un réseau de corridors transnationaux aurait des retombées pour tous les segments du marché du fret, y compris sur le trafic par wagon isolé. À cet égard, il SOULIGNE qu'il faut favoriser l'utilisation efficace des infrastructures - notamment par l'accès non discriminatoire aux capacités et la mise en place d'organismes de régulation agissant conformément à leurs fonctions et obligations légales - et, le cas échéant, améliorer les capacités de l'infrastructure ferroviaire par des mesures prises au niveau européen et national; il peut notamment s'agir de textes législatifs communautaires qui visent, pour développer les services ferroviaires internationaux, en particulier dans certains corridors, à renforcer la coopération en matière de gestion opérationnelle entre les gestionnaires d'infrastructures en vue de répartir efficacement les capacités d'infrastructure;

7. SOULIGNE l'importance que revêt l'interconnexion entre le réseau ferroviaire et les terminaux intermodaux, ainsi que l'accès non discriminatoire à ces terminaux, notamment aux ports qui assurent la connexion entre les marchés de marchandises au sein de la Communauté et avec les pays tiers;
8. NOTE que, pour établir un réseau ferroviaire européen favorisant une circulation efficace du fret international tant au sein de la Communauté qu'avec les pays voisins, les États membres, les gestionnaires d'infrastructures, les organismes de régulation et les autorités nationales de sécurité devraient coopérer au niveau européen ainsi qu'avec les intervenants concernés en dehors de la Communauté, en fonction de leurs compétences respectives, en veillant surtout à résoudre les problèmes liés à la capacité, à la gestion et à l'exploitation du réseau;
9. INSISTE sur la nécessité de promouvoir l'innovation dans les services, les infrastructures et l'exploitation du fret ferroviaire afin de rendre ce secteur plus concurrentiel et de répondre efficacement aux exigences de la logistique et de la comodalité;
10. SOULIGNE les progrès importants déjà accomplis en ce qui concerne les corridors ERTMS grâce à l'adoption d'une approche communautaire, tant au niveau de l'harmonisation technologique que de la coordination opérationnelle et, à cet égard, SALUE la coopération dont ont fait preuve les États membres, les opérateurs ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et le secteur du rail s'agissant de ces corridors;
11. APPUIE la Commission dans son intention de déterminer, en concertation avec les parties prenantes, quelles sont les mesures à mettre en place pour promouvoir le développement d'un réseau ferroviaire favorisant une circulation efficace du fret international;
12. ACCUEILLE AVEC SATISFACTION la création d'un groupe stratégique chargé d'apporter son concours à la Commission pour évaluer et concevoir les mesures nécessaires;

INVITE LA COMMISSION

13. à concevoir des mesures permettant d'exploiter efficacement les services internationaux de fret ferroviaire, en renforçant la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures dans les domaines de l'exploitation et des investissements et en recensant les corridors transnationaux, y compris les tronçons co-modaux, le long desquels une circulation efficace du fret ferroviaire international devrait être assurée, pour ce qui est des capacités et de la planification des investissements, ainsi qu'au niveau de la disponibilité de sillons fiables et en nombre suffisant. Pour concevoir ces mesures, la Commission devrait tenir compte des éléments suivants:
 - a) compte tenu de l'augmentation prévue des volumes du trafic de fret, il faudra non seulement créer de nouvelles infrastructures et supprimer les goulets d'étranglement, mais aussi optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. Afin de mettre en place les solutions présentant le meilleur rapport coût-efficacité, il conviendra de tenir compte des particularités propres à chaque (tronçon de) corridor;
 - b) la mise en œuvre cohérente et l'application rigoureuse par la Commission de la législation communautaire existante, parallèlement à l'adoption des nouvelles mesures législatives qui se révéleraient nécessaires, devraient contribuer à la réalisation de l'objectif consistant à assurer une circulation efficace du fret ferroviaire international;

- c) afin de ne soumettre que des propositions réalistes, il convient de réaliser, conformément aux principes et procédures régissant l'amélioration de la réglementation, une analyse approfondie des autres propositions pertinentes, y compris une analyse d'impact et une évaluation coûts–bénéfices appropriées, en y associant toutes les parties prenantes et en tenant dûment compte de toutes les informations disponibles, y compris des études de recherche et développement réalisées antérieurement;
- d) la mise en œuvre de la législation communautaire en ce qui concerne la délivrance des licences de conducteur de train, l'acceptation croisée du matériel roulant et le déploiement de sous-systèmes ferroviaires interopérables, comme l'ERTMS et les applications télématiques pour le fret, favorisera le développement du fret ferroviaire international;
- e) les mesures visant à renforcer l'interopérabilité, à assurer le libre accès sur la base de la législation communautaire déjà adoptée et à réduire les retards provoqués par le trafic mixte fret/passagers devraient faire en sorte que le réseau ferroviaire soit doté de capacités suffisantes pour répondre, dans toute l'Europe, aux besoins des services internationaux de fret ferroviaire, notamment le long des importants corridors nord-sud et est-ouest; à la lumière de ce qui précède, il conviendrait également d'encourager les investissements privés, notamment dans les terminaux et les autres installations pour le fret;
- f) la Commission pourrait encourager les gestionnaires d'infrastructures à intensifier leur coopération et leur coordination;
- g) les mécanismes existants, appliqués dans le cadre de la mise en œuvre de la technologie ERTMS le long des corridors, fournissent des enseignements importants sur les moyens de renforcer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures et les États membres, tant au niveau opérationnel que pour la planification des investissements. Dans la perspective du développement d'un réseau ferroviaire qui favorise la circulation efficace du fret international, il convient d'envisager la possibilité d'étendre davantage les corridors ERTMS, conformément aux plans de déploiement;
- h) le développement d'un réseau ferroviaire RTE-T, et notamment les projets prioritaires concernant les lignes à grande vitesse, pourra permettre de libérer, à des moments privilégiés, des capacités pour le trafic de marchandises sur le réseau conventionnel. La construction de nouvelles lignes réservées au transport de fret ou aux services suburbains dans les zones de trafic dense pourrait également être envisagée pour favoriser le renforcement des capacités et améliorer la fiabilité globale des flux ferroviaires;
- i) le réseau ferroviaire conventionnel de l'UE permet d'acheminer différents types de trafic disposant de différents types d'infrastructures. Afin d'améliorer l'interopérabilité et d'accroître les capacités en maîtrisant les coûts, il pourra être nécessaire de segmenter le réseau ferroviaire conventionnel afin de permettre, à moyen et à long terme, de créer des réseaux interopérables pour des trains interopérables et d'offrir des niveaux de performance appropriés pour chaque segment du marché, comme celui du trafic international de fret ferroviaire. Cet objectif devrait être pris en considération lors de l'élaboration des spécifications techniques en matière d'interopérabilité;

- j) la possibilité d'améliorer l'efficacité du transport de fret ferroviaire par une intervention publique appropriée dans le respect des règles de l'UE en la matière devra être prise en compte;
 - k) on pourrait s'employer à créer les conditions nécessaires pour que les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires soient incités à limiter au maximum les perturbations et à améliorer la gestion du trafic, en particulier en cas de perturbations, y compris en établissant des systèmes simples et efficaces d'amélioration des performances, dont il faudrait assurer la cohérence entre les États membres, et en déployant des systèmes intelligents;
 - l) compte tenu des progrès importants accomplis ces dernières années en ce qui concerne les procédures douanières applicables au transit de fret par les pays tiers, ainsi que des avantages socio-économiques liés à cette évolution, il est urgent d'instaurer des arrangements efficaces et sûrs entre l'UE et les pays tiers, notamment la Suisse, aux fins de la mise en œuvre à partir du 1^{er} juillet 2009 du règlement (CE) n° 1875/2006 relatif aux nouvelles procédures douanières;
 - m) dans l'optique du développement d'un réseau ferroviaire européen qui favorise une circulation efficace du fret international, il y a lieu d'envisager l'extension des connexions avec les pays limitrophes. Le cas échéant, le développement du réseau de fret ferroviaire devrait être synchronisé avec les mesures destinées à prolonger les principaux axes de transport transeuropéens vers les pays limitrophes;
14. INVITE LES ÉTATS MEMBRES, y compris leurs autorités compétentes (ministères des transports, organismes de régulation et autorités chargées de la sécurité), en fonction de la situation de chacun, à contribuer activement au développement d'un réseau ferroviaire qui favorise la circulation efficace du fret international et à assurer le contrôle réglementaire nécessaire;
15. INVITE les gestionnaires d'infrastructures à coordonner leur action pour parvenir à une gestion et à une exploitation harmonieuses du trafic de fret ferroviaire et à une planification fluide des investissements pour éliminer les obstacles à l'exploitation de services de transport de fret concurrentiels.
16. INVITE L'INDUSTRIE DU RAIL à intensifier ses efforts de coopération afin de développer davantage le transport international de fret ferroviaire;
17. INVITE LES USAGERS DES SERVICES DE TRANSPORT DE FRET ET LES ACTEURS LOGISTIQUES à soutenir activement la présente initiative, en participant à la réflexion sur la manière dont on pourrait répondre à la demande de transports en Europe par des services de fret ferroviaire de qualité favorisant l'intégration de différents modes de transport et garantissant la mise à disposition de terminaux et l'accès au réseau."
-