



Conseil " Transport, télécommunications et énergie "
(Questions relatives au transport)
Luxembourg, le 11 juin

La session du Conseil débutera à **10 heures**. Elle sera présidée par **Anrijs Matiss**, ministre letton des transports.

Le Conseil s'efforcera de dégager une orientation générale sur les propositions de **prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure**.

Les ministres feront le point sur l'état d'avancement des travaux relatifs à deux propositions visant à libéraliser **les services de transport de voyageurs par chemin de fer** et à renforcer la **gouvernance** de l'infrastructure ferroviaire. Les propositions font partie du volet "politique" ou "marché" du quatrième paquet ferroviaire.

Le Conseil prendra note des progrès réalisés sur la proposition de mise à jour des règles de l'UE relatives aux **droits des passagers aériens**.

Ces trois points seront tous débattus en séance publique.

Conférence de presse: à l'issue de la session (vers 14h00).

* * *

Les conférences de presse et les manifestations publiques peuvent être suivies par transmission vidéo à l'adresse suivante: <http://www.consilium.europa.eu/>

La transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" (MPEG 4), et la galerie de photos seront accessibles à l'adresse suivante: www.eucouncil.tv

* * *

¹ La présente note a été élaborée sous la responsabilité du service de presse.

Bateaux de la navigation intérieure

Le Conseil s'efforcera de dégager une **orientation générale** sur les propositions de **prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure**. La directive a pour objectif de créer un cadre juridique plus clair pour la navigation intérieure dans l'ensemble de l'Europe en révisant une directive existante de 2006. Un ensemble unique et uniforme de normes techniques dans l'UE et au-delà assurerait la sécurité juridique. Les nouveaux arrangements permettraient d'accélérer les procédures visant à adapter les normes au progrès technique. Cela devrait assurer un niveau élevé de sécurité et encourager l'innovation et l'investissement dans les nouvelles technologies.

Comparé à certains modes de transport terrestres, le transport par voies navigables intérieures est économe en énergie, sûr, silencieux et ne connaît quasiment pas de problèmes d'encombrement. Le projet de directive est l'une des mesures visant à **mieux utiliser les rivières et les canaux européens**, notamment en y faisant circuler davantage de fret (paquet NAI/DES II).

Coopération avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

Comme dans d'autres domaines de la politique des transports, les règles et les normes techniques de l'UE régissant le transport par voies navigables intérieures doivent être alignées sur les dispositions internationales visant à créer des conditions de concurrence équitables. Dans le secteur de la navigation intérieure, le partenaire international de l'UE est la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)**, créée en 1815. Les membres de la CCNR sont l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse.

Actuellement, il existe deux certificats distincts pour bateaux de navigation intérieure dans l'UE, le certificat de l'UE et le certificat rhénan. Le certificat de l'UE est valable sur toutes les voies navigables intérieures de l'UE, y compris le Rhin, et le certificat rhénan est valable sur toutes les voies navigables intérieures de l'UE. Les certificats doivent tenir compte de l'évolution technologique et être régulièrement actualisés. Il a donc été difficile de maintenir l'équivalence entre les deux régimes.

L'UE va appliquer des normes élaborées par un nouveau comité dans le cadre de la CCNR

Dans le cadre du projet de directive, les compétences importantes acquises par la CCNR au cours des années en matière d'élaboration et d'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure seront pleinement mises à profit pour la navigation intérieure dans l'Union. Un comité ouvert aux experts de tous les États membres de l'Union - le **comité européen chargé de l'élaboration de normes dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)** - a été établi sous l'autorité de la CCNR le 3 juin 2015. À l'avenir, l'UE appliquera les **normes techniques élaborées par le CESNI**. Ces normes devraient automatiquement s'appliquer dans leur version actualisée.

Le projet de directive s'appliquera seulement aux États membres dans lesquels la navigation intérieure est utilisée de manière significative. Les États membres ci-après ne sont donc pas tenus de le mettre en œuvre: le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne, Chypre, la Lettonie, Malte, le Portugal, la Slovaquie et la Finlande.

Pour être adopté, le projet de directive doit être approuvé par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture en avril 2014.

- [Prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure - Projet d'orientation générale](#)
- [NAI/DES II](#)
- [Commission centrale pour la navigation du Rhin \(CCNR\)](#)

Ouverture et gouvernance du marché ferroviaire

Le Conseil **fera le point sur l'état d'avancement des travaux** relatifs à deux propositions visant à libéraliser **les services de transport de voyageurs par chemin de fer** et à **renforcer la gouvernance** de l'infrastructure ferroviaire. Les projets de directive et de règlement visent à rendre les services ferroviaires plus dynamiques et axés sur le client. Les nouvelles règles devraient encourager l'investissement et l'innovation ainsi qu'une concurrence équitable sur le marché ferroviaire. Les propositions font partie du volet "politique" ou "marché" du quatrième paquet ferroviaire.

Travaux au sein du Conseil

Lors du Conseil de mars, les ministres ont donné des orientations stratégiques pour la poursuite des travaux sur les propositions. Depuis, des progrès satisfaisants ont été réalisés en vue d'un compromis, mais il est nécessaire de poursuivre les discussions.

La présidence a élaboré un rapport, qui présente les progrès réalisés à ce jour et comprend des suggestions destinées à alimenter le débat:

- [Rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant l'ouverture et la gouvernance du marché ferroviaire en vue du Conseil de juin 2015](#)

Obligations de service public (ouverture du marché)

La Commission a proposé d'ouvrir le marché national du transport de voyageurs à de nouveaux arrivants et à de nouveaux services à partir de décembre 2019. Les entreprises pourraient soit offrir des services concurrents, par exemple une nouvelle liaison ferroviaire sur une ligne particulière, soit soumissionner pour décrocher un contrat de service public. Les modifications proposées visent à rendre obligatoire la mise en concurrence des contrats de service public dans l'UE .

Les **conditions de mise en place d'appels d'offres** - et les **exceptions** qui doivent être autorisées - constituent une question cruciale qui continue à être débattue au sein du Conseil. Parmi les préoccupations exprimées figurent notamment le caractère approprié des appels d'offres pour les petits marchés, la nécessité de garantir la continuité à long terme des services public de transport ferroviaire et les éventuelles graves conséquences négatives sur le plan économique et social.

Un grand nombre d'États membres ont plaidé en faveur du maintien de l'attribution directe sur un pied d'égalité avec les procédures d'appel d'offres pour des raisons de subsidiarité. Si le principe de la mise en concurrence est retenu, il faudrait autoriser un certain nombre d'exceptions, en tenant compte des caractéristiques des marchés nationaux.

La plupart des États membres pensent que les **délais** devraient être plus longs que ceux proposés par la Commission. Dans le cadre de l'actuelle proposition de la présidence, la mise en concurrence obligatoire devrait être en place d'ici le 3 décembre 2022. Les contrats existants attribués directement ne pourraient être honorés au-delà de dix ans après l'entrée en vigueur du nouveau règlement.

La présidence estime que toutes les propositions présentées au cours des discussions devraient faire l'objet d'une analyse approfondie et que de nouvelles propositions pourraient aussi être envisagées.

Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure (gouvernance)

Les règles plus strictes proposées pour la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure visent à assurer un accès égal à l'infrastructure. Dans l'optique de la Commission, des gestionnaires de l'infrastructure à part entière exerceraient un ensemble unique, complet de fonctions, notamment la planification des investissements en matière d'infrastructure et les opérations au jour le jour. Des obligations strictes d'indépendance s'appliqueraient à toutes ces fonctions.

Au lieu de traiter toutes les fonctions de manière uniforme, la plupart des États membres préfèrent avoir deux catégories de fonctions qui seraient soumises à des exigences différenciées. La présidence a donc suggéré d'établir une distinction entre fonctions essentielles et non essentielles. Les fonctions essentielles, qui seraient régies par les règles les plus strictes en matière d'indépendance, pourraient couvrir par exemple la prise de décision en matière de tarification de l'infrastructure et de répartition des capacités.

Un socle commun de règles relatives à ces fonctions essentielles s'appliquerait aux structures séparées et aux structures intégrées. Le risque d'excès de réglementation en ce qui concerne les structures séparées constitue une question essentielle pour plusieurs États membres et doit être davantage pris en considération.

Il y a également lieu de poursuivre les travaux sur un certain nombre d'autres questions, notamment certaines définitions, la sous-traitance de certaines fonctions et les primes des gestionnaires. Le projet de règles en matière de transparence financière devrait faire l'objet d'une évaluation approfondie.

Propositions de la Commission sur l'ouverture du marché et la gouvernance

Après l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire en 2007 et du transport international de voyageurs en 2010, la Commission propose d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires nationaux de transport de voyageurs à partir de décembre 2019. Les entreprises ferroviaires de l'UE auraient dès lors un accès égal aux voies, aux signaux et aux gares dans l'ensemble des pays de l'UE pour exploiter des services nationaux de transport de passagers.

C'est également à partir de 2019 que les contrats de service public - qui représentent aujourd'hui plus de 90 % des voyages en train effectués dans l'UE - seraient, d'une manière générale, soumis à une mise en concurrence obligatoire. Les contrats existants attribués directement pourraient être honorés jusqu'à leur date d'expiration, mais pas au-delà de la fin de 2022.

La Commission suggère également de renforcer les règles de l'UE concernant la séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure, qui exploitent le réseau et les gares, et les entreprises ferroviaires, qui fournissent les services. Les monopoles ferroviaires nationaux assurant les deux fonctions seraient scindés en deux ("séparation institutionnelle"). Ou bien, si des États membres devaient souhaiter maintenir une structure de holding existante, des dispositifs stricts seraient mis en place pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

Quatrième paquet ferroviaire - toile de fond

Le quatrième paquet ferroviaire, que la Commission a présenté en janvier 2013, vise à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. L'objectif poursuivi est d'accroître la part du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport à plus forte intensité de carbone, et de stimuler la compétitivité et la croissance.

Le paquet comprend également un **pilier technique**, formé de propositions relatives à l'interopérabilité et à la sécurité des chemins de fer européens ainsi qu'à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le Conseil négocie actuellement les trois propositions avec le Parlement européen et les discussions sont entrées dans une phase décisive.

- [Quatrième paquet ferroviaire](#)

Droits des passagers aériens

Le Conseil prendra note des progrès réalisés sur la proposition de mise à jour des règles de l'UE relatives aux droits des passagers aériens. Un rapport a été élaboré par la présidence:

- [Rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant les droits des passagers aériens en vue du Conseil de juin 2015](#)

Objectif de la révision des droits des passagers

Le projet de règlement vise à clarifier les règles qui s'appliquent lorsqu'un vol est retardé ou annulé. Il vise à mettre en place des procédures de traitement des plaintes plus efficaces et à renforcer les politiques de contrôle de l'application, de suivi et de sanctions. Les nouvelles règles tiendraient également compte des implications financières des droits des passagers pour le secteur du transport aérien. L'objectif est de veiller à ce que les transporteurs aériens européens exercent leurs activités dans des conditions harmonisées sur un marché libéralisé.

Travaux au sein du Conseil

Des travaux importants ont été menés sur le dossier depuis le dernier rapport sur l'avancement des travaux de juin 2014. Par exemple, le texte actuel de la présidence simplifie la définition d'"annulation" et précise quelles situations devraient être considérées comme des annulations ou des retards. Des compromis ont été trouvés sur les bagages de cabine et sur l'établissement d'une liste distincte contraignante des circonstances extraordinaires de nature technique. La charge de la preuve pour le transporteur aérien a été précisée: c'est à lui qu'il incombe de prouver l'existence de circonstances extraordinaires et le caractère inévitable de l'annulation. C'est aussi au transporteur qu'il incombe de prouver si et quand le passager a été informé de l'annulation de son vol.

Toutefois, en dépit du travail intense qui a été effectué et des progrès enregistrés, il convient de poursuivre les travaux sur un certain nombre de questions. Les **grandes questions en suspens** sont notamment les **seuils de déclenchement de l'indemnisation**. Selon la Cour de justice, les retards et les annulations devraient être traités de la même façon à des fins d'indemnisation, mais les États membres estiment qu'il s'agit de circonstances différentes. Il peut parfois arriver qu'un transporteur aérien annule un vol pour des raisons économiques, tandis que les transporteurs aériens ont moins de contrôle sur les retards et n'ont aucun intérêt à les provoquer. Par conséquent, les États membres jugent essentiel de protéger les passagers contre toute annulation qui ne serait pas due à des circonstances extraordinaires et de décourager les annulations abusives. Le texte le plus récent de la présidence en tient compte en proposant des seuils temporels plus courts pour les indemnisations dues à des annulations et des seuils plus longs pour les retards.

Un examen plus approfondi est également nécessaire en ce qui concerne les indemnisations en cas de **correspondance manquée**. Certaines délégations estiment que toute indemnisation en cas de correspondance manquée pourrait avoir des conséquences négatives comme une augmentation des tarifs, une augmentation des temps de transfert et une diminution de la connectivité. D'autres pensent que le marché prendrait cela en charge, les passagers pouvant choisir les compagnies aériennes proposant des tarifs plus bas et des temps de transfert raisonnables.

Procédure à suivre pour l'adoption

La Commission a présenté sa proposition aux ministres des transports en juin 2013. L'adoption du règlement requiert l'approbation du Conseil et du Parlement européen. Le Parlement a adopté sa position en première lecture en février 2014.

- [Renforcer les droits des passagers aériens](#)
- [Proposition de la Commission sur la révision des droits des passagers aériens](#)
- Règles actuellement en vigueur sur les droits des passagers aériens:
[Règlement de 2004 sur l'indemnisation et l'assistance des passagers](#)
[Règlement de 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens](#)

Divers

- Rapport sur l'évaluation intermédiaire du cadre d'action de l'UE pour la sécurité routière 2011-2020
Informations communiquées par la Commission
 - RTE-T & MIE: Rapport Christophersen/Bodewig/Secchi: état d'avancement du premier appel à propositions pour le MIE et journées RTE-T (Riga, 22-23 juin 2015)
Informations communiquées par la Commission
 - Troisième rencontre des ministres des transports de l'ASEM (Riga, 29-30 avril 2015)
Informations communiquées par la présidence
 - Plan directeur Shift2Rail
[Informations sur l'état d'avancement des travaux communiquées par la Commission](#), à la demande de la délégation française
 - Programme de travail de la prochaine présidence
Informations communiquées par la délégation luxembourgeoise
-