



Conseil "Transports, télécommunications et énergie"
Questions relatives aux transports
Bruxelles, le 13 mars

La session du Conseil débutera à **9 h 30**. Elle sera présidée par **Anrijs Matīss**, ministre letton des transports.

Les ministres tiendront un débat public d'orientation sur 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 débatera également de la manière dont la **politique des transports** peut stimuler la **compétitivité**.

Au cours du déjeuner, les ministres évoqueront la contribution du secteur de l'aviation de l'UE à l'emploi et à la croissance, dans le contexte du prochain paquet aérien.

Conférence de presse: à l'issue de la session (+/- 15 heures).

* * *

Les conférences de presse et manifestations publiques peuvent être suivies par transmission vidéo à l'adresse suivante: <http://video.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.

Ouverture et gouvernance du marché ferroviaire

Le Conseil **examinera** 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 et à encourager l'investissement et l'innovation ainsi qu'une concurrence équitable sur le marché ferroviaire. Ils font partie du volet **"politique" ou "marché" du quatrième paquet ferroviaire**.

Débat des ministres

Le Conseil a tenu un premier débat d'orientation sur les propositions en octobre 2014 et a fait le point des progrès réalisés en décembre. Les premiers textes de compromis ont été présentés au début de la présidence lettone et, depuis, le groupe a procédé à un examen approfondi des propositions et a avancé sur la voie d'un compromis. Les ministres seront invités à donner des orientations stratégiques en vue de parvenir à une orientation générale sur les deux propositions en juin.

La présidence a recensé **trois domaines nécessitant une orientation politique**:

- nécessité éventuelle de différencier le niveau des exigences s'appliquant aux différentes fonctions des gestionnaires de l'infrastructure;
- contrôle des nominations exercé par les organismes de contrôle;
- accès non discriminatoire au matériel roulant.

Les questions liées à la différenciation et au contrôle font partie intégrante de la proposition de directive sur la gouvernance. La question du matériel roulant concerne le projet de règlement sur les obligations de service public (ouverture du marché).

Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure

Dans sa proposition initiale, présentée au début de 2013, la Commission a suggéré 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 ferroviaires aux clients. Si des États membres souhaitent maintenir les structures de holding existantes, des dispositifs stricts seraient mis en place pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

Dans cette optique, 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.

Toutefois plusieurs États membres ont fait valoir que les fonctions des gestionnaires de l'infrastructure sont si variées qu'elles ne devraient pas toutes être soumises aux mêmes exigences. La présidence a suggéré d'en tenir compte en définissant les "fonctions essentielles" de la gestion de l'infrastructure. Lors de la session du Conseil, les ministres seront invités à indiquer s'ils estiment que le fait de prévoir **deux niveaux différents d'exigences** permettrait d'assurer l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure. Premièrement, toutes les fonctions feraient l'objet d'un ensemble d'exigences communes. Deuxièmement, des exigences supplémentaires s'appliqueraient aux fonctions essentielles, qui seront définies dans la directive.

Contrôle exercé par les organismes de contrôle

Le projet de directive vise à assurer l'indépendance professionnelle du personnel et de la gestion dans les cas où le gestionnaire de l'infrastructure fait partie d'une société holding ou lorsqu'il y a des participations croisées entre les entreprises. Le texte actuel de la présidence prévoit que la nomination des membres des instances dirigeantes, du conseil de surveillance et du conseil d'administration des gestionnaires de l'infrastructure serait contrôlée par les organismes de contrôle. Ce contrôle ex-ante s'appliquerait également à tout renouvellement et départ à la retraite des membres. Étant donné qu'un certain nombre de délégations s'inquiètent du fait qu'un tel contrôle puisse créer un trop grand nombre de formalités administratives, les ministres sont invités à examiner s'il existe des **formules qui assureraient le même niveau de garanties** contre tout conflit d'intérêts.

Accès au matériel roulant

La troisième question à examiner concerne l'accès non discriminatoire au matériel roulant (trains), qui constitue une condition préalable à l'ouverture des services nationaux de transport de voyageurs que propose la Commission. Les trains sont coûteux, mais ils peuvent être exploités pendant 30 ou 40 ans, voire plus longtemps. La durée des contrats de service public, en revanche, est beaucoup plus courte. L'intégration dans le prix du risque lié à la valeur résiduelle du matériel roulant à la fin d'un tel contrat rendrait prohibitif le coût des contrats de service public. Elle pourrait également donner lieu à une situation où les entreprises ferroviaires nationales existantes, qui disposent d'un accès au matériel roulant, seraient les seules à soumissionner.

Pour éviter ce problème et faciliter l'accès au matériel roulant, la Commission a proposé d'instaurer l'obligation, pour les autorités des États membres, d'assumer le risque financier lié à la valeur résiduelle du matériel roulant, par exemple, en devenant propriétaires du matériel roulant, en fournissant une garantie bancaire pour l'acquisition de nouveaux trains ou en établissant une société de location.

Toutefois, la plupart des États membres estiment que ces différentes mesures pourraient faire peser une charge financière sur leurs budgets nationaux. En conséquence, les ministres sont invités à indiquer **comment pourrait être assuré l'accès non discriminatoire au matériel roulant en limitant dans le même temps l'impact sur les budgets des États membres.**

- [Discussion sur le volet "marché" du quatrième paquet ferroviaire - questions adressées aux ministres](#)
- [Quatrième paquet ferroviaire](#)

Contribution de la politique des transports à la croissance et à l'emploi

Les ministres procéderont à **un échange de vues** sur les manières dont la **politique des transports** peuvent stimuler la **compétitivité, la croissance et l'emploi** dans l'UE. Des débats comparables sur la croissance, l'emploi et les investissements ont lieu dans d'autres formations du Conseil dans le contexte du **Semestre européen**, le cycle annuel de coordination des politiques économiques de l'UE. La présidence résumera ces débats dans un rapport de synthèse commun qui sera présenté au Conseil des affaires générales de mars. Ce rapport sera ensuite soumis au Conseil européen des 19 et 20 mars.

La présidence a rédigé un document de réflexion comprenant trois questions à l'attention des ministres.

1. Comment faire pour rendre le réseau de transport européen plus efficace, tourné vers l'avenir et compétitif à l'échelle mondiale?

Parmi les aspects à prendre en compte à cet égard figurent les synergies entre **l'innovation dans le domaine des transports, les systèmes de transport intelligents (STI) et l'énergie.**

Une vague d'innovation est sur le point de révolutionner le secteur des transports, largement induite par l'utilisation de nouvelles sources d'énergie et des technologies de l'information et de la communication (TIC). À moyen terme, cela pourrait permettre l'automatisation à grande échelle du transport routier ainsi qu'une forte augmentation de la capacité des infrastructures de l'UE. Les voitures électriques et les véhicules utilisant d'autres types de carburants se généralisent. Ces technologies, ainsi que les autres technologies à faibles émissions, jouent, avec les services de transport intelligents, un rôle essentiel dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Si elle saisit ces occasions et prend la tête du développement technologique dans ces domaines, l'Union peut donner à ses entreprises un avantage compétitif important également dans d'autres parties du monde.

2. Quel est le meilleur moyen d'attirer les investisseurs privés vers des projets de transports dont les risques seraient partagés entre les secteurs public et privé?

Cette question concerne plus particulièrement les grands **projets transfrontières** et les projets visant à établir les autres **liaisons manquantes** et à supprimer les **goulets d'étranglement**.

Les États membres, d'autres acteurs et la Commission mettent actuellement en œuvre le "plan directeur" concernant les infrastructures de transport européennes pour les prochaines décennies: les orientations relatives au **réseau transeuropéen de transport** ou RTE-T. L'élément du programme RTE-T le plus important du point de vue stratégique est le "réseau central", qui devrait être en place d'ici 2030. Selon les estimations, l'achèvement de ce réseau central nécessitera des investissements à hauteur de 650 milliards d'euros d'ici 2030.

Le principal instrument de l'UE qui permet de faciliter le financement du RTE-T est le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE), qui prévoit environ 25 milliards d'euros pour des subventions et des instruments de financement innovants jusqu'en 2020. Néanmoins, le budget du MIE est trop limité pour couvrir les besoins importants de la politique relative au RTE-T en matière d'investissements.

Le **plan d'investissement** lancé par la Commission européenne pour les trois années à venir permet de répondre au besoin de financements supplémentaires. Ce plan a pour objectif d'attirer les liquidités d'investisseurs privés afin de donner un nouvel élan aux investissements dans le domaine des infrastructures européennes, y compris les transports. Le soutien financier fourni par la Banque européenne d'investissement (BEI), par l'intermédiaire du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), devrait inciter des investisseurs privés à financer des projets qui, sans cela, serait privés de financement. Les risques seraient partagés entre les secteurs public et privé.

3. Quels sont les principaux défis que pose la compétitivité mondiale croissante dans le secteur des transports de l'UE? Quel type d'action est nécessaire au niveau de l'UE?

Au cœur de la politique des transports de l'UE se trouve le marché unique des transports, doté d'un réseau de transports durable et performant et de services de transports efficaces reliant toutes les régions de l'UE au marché de l'UE et aux partenaires mondiaux. La compétitivité mondiale croissante est un élément dont il faut tenir compte pour évaluer les besoins importants du secteur des transports en matière d'investissements par rapport à son potentiel économique.

- [Contribution des transports à la compétitivité - toile de fond et questions adressées aux ministres](#)
- [RTE-T: interconnecter l'Europe](#)
- [Plan d'investissement](#)
- [Semestre européen](#)

Divers

- Troisième réunion des ministres des transports de l'ASEM (Riga, 29 et 30 avril 2015)
Communication d'informations par la présidence
- Résultats de la conférence sur les systèmes d'aéronefs télépilotés – Définir l'avenir de l'aviation (Riga, 5 et 6 mars 2015)
Communication d'informations par la présidence
- Survol de zones de conflit par des avions civils
Communication d'informations par la Commission
- Union de l'énergie
Communication d'informations par la Commission
- Suivi du dialogue UE-CCG sur l'aviation et proposition de stratégie sur des mesures de sauvegarde pour une concurrence loyale
Communication d'informations par les délégations française et allemande