



NOTE D'INFORMATION¹
Bruxelles, le 28 novembre 2019

Conseil "Transports, télécommunications et énergie"
(Questions relatives aux transports)
Bruxelles, le 2 décembre 2019

Présidente: **Sanna Marin**, ministre finlandaise des transports et des communications

La **session débutera** à 9 h 30.

Le Conseil sera invité à arrêter sa position (orientation générale) sur un projet de règlement **portant révision des droits des voyageurs ferroviaires**.

Le Conseil s'efforcera également d'arrêter une orientation générale sur une proposition visant à simplifier les mesures d'octroi des autorisations afin de faciliter l'achèvement du **réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**.

Les ministres tiendront un débat d'orientation sur le thème suivant: les **services de transport numériques pour les personnes: prochaines étapes pour des solutions européennes durables**.

Le Conseil s'efforcera de dégager une orientation générale sur une proposition visant à réviser la réglementation européenne en matière de **péages routiers** (eurovignette) afin de régler les problématiques liées au financement des infrastructures routières, à la congestion du trafic et à l'impact environnemental.

Les ministres tiendront un deuxième débat d'orientation sur l'**avenir du ciel unique européen**.

Le point "divers" comprendra, entre autres, des informations de la présidence sur la proposition relative aux changements d'heure saisonniers.

Pour conclure la session, la future présidence croate présentera son programme de travail.

Au cours du déjeuner, les ministres débattront de la promotion des carburants de substitution.

Conférence de presse: à l'issue de la session, vers 19 h 30.

* * *

[Page consacrée à la session](#) du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" (*Transports*)
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: <https://newsroom.consilium.europa.eu/>

* * *

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

Droits des voyageurs ferroviaires

Le Conseil sera invité à arrêter sa position (orientation générale) sur un projet de règlement **actualisant les droits des voyageurs ferroviaires**.

La [proposition](#) révisé le [règlement actuel](#) de 2007, qui s'applique aux voyages et services tant nationaux qu'internationaux.

Cette révision vise à introduire la notion de force majeure dans la fourniture de services ferroviaires, à réduire les dérogations aux règles et à améliorer les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite. Elle encouragerait également la mise à disposition de "billets directs", qui portent sur la prestation de services ferroviaires successifs exploités le cas échéant par plusieurs entreprises ferroviaires.

Les règles actuelles, telles qu'elles ont été interprétées par la Cour de justice de l'UE, ne permettent pas aux entreprises ferroviaires d'être exemptées de l'indemnisation des voyageurs pour les retards dus à un cas de force majeure. Cela distingue le rail des autres modes de transport et est considéré comme discriminatoire par les entreprises ferroviaires. Pour remédier à cette situation, la proposition instaure une clause de force majeure qui s'appliquerait dans des situations exceptionnelles causées par des conditions météorologiques difficiles et des catastrophes naturelles.

La proposition vise à étendre le champ d'application des règles actuelles, par exemple en ce qui concerne les possibilités pour les États membres d'exempter certains services nationaux de l'application du règlement.

En outre, la proposition renforce les dispositions relatives à l'assistance et à l'information pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Elle vise également à améliorer le contrôle du respect des règles en général, en précisant les procédures de traitement des plaintes et les délais.

La **proposition de compromis de la présidence** ([14047/19](#) + [COR 1](#)) a introduit un certain nombre de modifications dans la proposition de la Commission. Par exemple, les dispositions relatives à l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite ont été regroupées dans un même article afin de prendre effectivement en compte les gares non dotées de personnel et les trains sans personnel d'accompagnement, qui deviennent de plus en plus courants dans les États membres. Le texte de la présidence a clarifié les cas pouvant constituer une force majeure. Il améliore également la sécurité juridique en fixant des périodes de transition pour les cas dans lesquels des dérogations ont été accordées en vertu du règlement en vigueur et qui peuvent impliquer des contrats de service public avec des entreprises ferroviaires.

Procédure: La Commission a présenté la proposition en septembre 2017. Pour être adopté, le règlement devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 15 novembre 2018.

[La Commission européenne modernise les droits des voyageurs ferroviaires européens \(information de la Commission\)](#)

Réseau transeuropéen de transport - mesures de rationalisation

Le Conseil s'efforcera de dégager une orientation générale sur une proposition visant à **faciliter l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** en simplifiant et en accélérant les procédures d'octroi des autorisations et autres procédures réglementaires. La proposition vise aussi à clarifier les procédures que les promoteurs de projet doivent appliquer en matière d'octroi des autorisations et de passation de marchés publics.

Il n'existe actuellement pas de dispositions européennes harmonisées relatives aux procédures d'octroi des autorisations et aux procédures réglementaires dans le domaine du RTE-T, et il est souvent difficile pour les promoteurs d'anticiper la date d'octroi de l'autorisation définitive. Des dispositions correspondantes sont néanmoins applicables dans le domaine du réseau transeuropéen de l'énergie (RTE-E).

La proposition ([9075/18](#) + [ADD 1](#)) de la Commission comportait l'obligation, pour les États membres, d'instituer une autorité compétente unique (guichet unique) qui serait chargée de l'ensemble de la procédure et ferait office de point d'entrée unique pour les promoteurs de projet et autres investisseurs. La Commission a proposé de fixer un délai maximal de trois ans pour l'ensemble du processus d'octroi des autorisations.

La **proposition de compromis de la présidence** ([14401/19](#)) a clarifié et simplifié le texte et introduit une certaine souplesse pour les États membres. La nature juridique de la proposition a été modifiée, le règlement étant devenu une directive.

Le projet de directive porterait sur des tronçons présélectionnés du réseau central du RTE-T, et non plus sur des corridors de réseau central.

L'autorité désignée se définit avant tout comme le point de contact principal pour l'information du promoteur de projet.

Le délai général pour l'achèvement de la procédure d'octroi des autorisations serait de quatre ans.

Procédure: La Commission a présenté la proposition en mai 2018, dans le cadre du [troisième train de mesures "L'Europe en mouvement"](#), dont l'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible.

Pour être adoptée, la proposition devra être approuvée à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 13 février 2019.

[En savoir plus sur le RTE-T](#)

Services de transport numériques aux personnes

Le Conseil tiendra un débat d'orientation sur le thème suivant: les **services de transport numériques aux personnes: prochaines étapes pour des solutions européennes durables**.

La décarbonation des transports constitue un défi important. Dans le même temps, la transformation numérique, l'automatisation et l'économie du partage permettent de concevoir des mesures stratégiques de l'UE en vue de développer des services de transport de voyageurs qui sont non seulement plus sûrs et plus inclusifs, mais aussi plus propres et plus efficaces, de sorte qu'ils peuvent nous aider à atteindre nos objectifs en matière d'émissions.

Le [nouveau programme stratégique pour la période 2019-2024](#) approuvé par le Conseil européen Council en juin 2019 fixe les priorités pour l'UE au cours des cinq prochaines années. Il souligne la nécessité de disposer d'une approche plus intégrée reliant l'ensemble des politiques et dimensions concernées. Ses grandes priorités comprennent la mise en place d'une base économique solide et dynamique et la construction d'une Europe neutre pour le climat, verte, équitable et sociale. Les services de transport numérisés peuvent jouer un rôle majeur à cet égard.

Les [orientations politiques définies par M^{me} Ursula von der Leyen](#), future présidente de la Commission, accordent également une attention toute particulière à la transformation numérique. Dans ce contexte, le passage au numérique du secteur des transports est essentiel.

La communication de la Commission intitulée "[Une planète propre pour tous: une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat](#)", publiée en novembre 2018, insiste sur le fait qu'il est fondamental d'améliorer l'efficacité des moyens de transport pour parvenir à des transports propres. Les services de transport numérisés peuvent constituer un élément clé à cet égard.

En outre, la transformation numérique peut contribuer à assurer une mobilité qui se présente comme un continuum multimodal de services, y compris par-delà les frontières, dans le cadre du concept de "mobilité en tant que service" (MaaS). Toutefois, comme l'indiquent les [études récentes](#) menées par la Commission sur les systèmes de paiement et de billetterie intégrés à l'échelle de l'UE ainsi que sur les droits des voyageurs dans le contexte multimodal, le cadre législatif en vigueur au niveau de l'UE ne permet pas encore pleinement la formation de chaînes de transport continues et multimodales.

Dans la perspective du Conseil, la présidence a élaboré un **document sur le débat d'orientation** ([14063/19](#)) contenant les questions suivantes visant à structurer la discussion entre les ministres:

- *Quelles mesures supplémentaires devrait prendre l'UE pour soutenir le développement de services de transport numériques durables dans toute l'Europe? Quelles sont les mesures les plus urgentes auxquelles nous devrions nous atteler au niveau de l'UE au cours des cinq prochaines années?*
- *Quels sont les principaux obstacles pesant sur la transformation numérique et sur la disponibilité et la facilité d'utilisation des données, et comment pouvons-nous les surmonter?*

La discussion entre les ministres servira à alimenter les travaux futurs dans ce domaine.

Péages routiers ("Eurovignette")

Le Conseil s'efforcera de parvenir à une orientation générale sur une proposition visant à **réviser la réglementation européenne en matière de péages routiers** (directive "Eurovignette") afin de régler les problématiques liées au financement des infrastructures routières, à la congestion du trafic et à l'impact environnemental en renforçant les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur.

Dans l'UE, la tarification routière est un choix national et les États membres sont libres de l'introduire ou non sur leur territoire.

L'actuelle directive "Eurovignette" énonce certaines règles communes qui doivent être suivies par les États membres souhaitant percevoir de telles taxes. Ces règles concernent les péages fondés sur la distance et les droits d'usage fondés sur la durée (vignettes) destinés aux poids lourds (de plus de 3,5 tonnes) pour l'utilisation de certaines infrastructures. L'idée est que les fonds nécessaires à la construction, à l'exploitation et au développement de l'infrastructure puissent être mobilisés par l'imposition de péages et de vignettes aux usagers de la route.

Dans sa proposition ([9672/17](#) + [ADD 1](#)), la Commission a suggéré d'éliminer progressivement les systèmes de tarification fondée sur la durée. Elle a également proposé d'élargir le champ d'application de la directive pour inclure les autobus et autocars, les utilitaires légers et les voitures particulières.

La **proposition de compromis de la présidence** ([14383/19](#)) suggère de maintenir la tarification fondée sur la durée, alternative efficace au regard des coûts par rapport à la tarification fondée sur la distance. Le compromis tient compte du fait que les États membres n'ont pas la même géographie ni la même densité de population ainsi que du fait que les systèmes de tarification qu'ils ont déjà mis en place sont également différents.

Les règles continueraient de s'appliquer aux poids lourds, tout en permettant aux États membres d'établir des systèmes de tarification harmonisés pour les voitures particulières, ainsi que pour les autobus, les autocars et les minibus.

La présidence propose, comme nouveauté principale, d'introduire un outil obligatoire à l'échelle de l'UE pour faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des émissions de CO₂. Cet outil serait fondé sur le nouveau [règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs](#), et il remplacerait la variation en fonction de la classe d'émissions EURO actuellement utilisée. Le nouveau système contribuerait à l'internalisation des coûts externes, favoriserait l'entrée sur le marché de véhicules moins polluants et contribuerait à la lutte contre le changement climatique.

Procédure: La Commission a présenté la proposition concernée en mai 2017 dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité ([L'Europe en mouvement](#)). Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 25 octobre 2018.

[Tarification routière dans l'UE](#) (informations générales)

Avenir du ciel unique européen

Le Conseil procédera à un débat d'orientation afin de dégager des orientations sur **l'avenir du ciel unique européen (SES)**. Le sujet sera présenté par le directeur général d'Eurocontrol, M. Eamonn Brennan.

La Commission a lancé l'[initiative "Ciel unique européen" \(SES\)](#) en 1999 dans le but de réformer l'architecture du contrôle du trafic aérien dans l'UE afin de répondre aux besoins futurs en matière de capacités et de sécurité. L'initiative avait pour objectif d'améliorer le fonctionnement global de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Les principaux domaines de performance du système européen de gestion du trafic aérien étaient alors, et sont encore aujourd'hui, la sécurité, la capacité, le rapport coût-efficacité et l'environnement.

La dernière initiative législative parvenue à son terme dans le cadre du SES a été le paquet "SES II", en 2009, qui visait à renforcer la coopération transfrontière entre les États membres sous la forme de blocs d'espace aérien fonctionnels obligatoires.

Par après, la Commission a présenté un paquet [SES2+](#) en 2013, afin d'accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen. Il n'y a toutefois eu aucune évolution de la proposition relative au SES2+ depuis décembre 2014, lorsque le Conseil "Transports" s'est mis d'accord sur une [orientation générale partielle](#), la question controversée de l'application à l'aéroport de Gibraltar restant sans solution.

Lors du Conseil "Transports" de juin 2019, la Commission a communiqué aux ministres, conjointement avec le directeur général Brennan, les toutes dernières informations concernant la question de la capacité de l'espace aérien et des mesures de gestion de crise (doc. [9129/19](#)).

En avril 2019, un groupe de sages, mis en place par la Commission, a publié un [rapport sur l'avenir du ciel unique européen, comprenant des recommandations axées sur quatre priorités](#): une approche plus centrée sur le réseau; la numérisation; une évolution des tâches et de la formation des contrôleurs aériens ainsi que des exigences auxquelles ils doivent se conformer; et une simplification du cadre réglementaire.

Le 12 septembre 2019, la [conférence sur le ciel numérique européen](#) qui s'est tenue à Bruxelles a publié une [déclaration conjointe des parties prenantes](#).

Depuis la création du cadre SES, le trafic aérien a continué de s'accroître, ce qui a conduit à des problèmes de capacité et des retards encore plus importants dans le transport aérien, et cette tendance devrait se poursuivre. En outre, alors que l'aviation devrait réduire ses émissions de CO₂ conformément aux engagements pris par l'UE dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et au titre de l'accord de Paris, les inefficacités du système européen de gestion du trafic aérien se traduisent par des émissions inutiles. Les retards constants forcent les compagnies à suivre des itinéraires de vol plus longs et à respecter des circuits d'attente plus longs, ce qui entraîne une consommation de carburant supplémentaire et, partant, une augmentation des émissions de CO₂. Compte tenu de ce qui précède, la présidence a élaboré un **document en vue d'un débat d'orientation** (doc. [13782/19](#)), contenant les questions ci-après en vue de structurer la discussion entre les ministres:

- *Seriez-vous d'accord pour estimer qu'une action urgente est nécessaire afin de réformer et de relancer le ciel unique européen?*
- *Seriez-vous globalement d'accord sur la conception du futur ciel unique européen proposée par le groupe de sages, y compris les quatre priorités mentionnées plus haut? Selon vous, quelles sont les mesures essentielles à prendre pour accélérer la mise en œuvre des améliorations nécessaires?*
- *Seriez-vous d'accord pour que, compte tenu du temps écoulé depuis la présentation de la proposition relative au SES2+, la Commission soit invitée à fournir des informations détaillées sur les éléments du projet de texte législatif qu'il pourrait être nécessaire de mettre à jour, afin de permettre aux instances préparatoires du Conseil de procéder, si besoin est, à des ajustements et de faire avancer le dossier?*

La discussion au sein du Conseil orientera la suite des travaux dans ce domaine.

Divers

- Propositions législatives en cours d'examen: directive mettant fin aux changements d'heure saisonniers
 - *Informations communiquées par la présidence*
[Les changements d'heure saisonniers dans l'UE \(informations générales\)](#)
- Troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (Stockholm, 19 et 20 février 2020)
 - *Informations communiquées par la délégation suédoise* (doc. [14039/19](#))
- Programme de travail de la prochaine présidence
 - *Informations communiquées par la délégation croate*