



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 23 décembre 2020
(OR. en)**

**2020/0035 (COD)
LEX 2041**

**PE-CONS 48/1/20
REV 1**

**TRANS 519
CODEC 1150**

**DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
RELATIVE À UNE ANNÉE EUROPÉENNE DU RAIL (2021)**

DÉCISION (UE) 2020/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 décembre 2020

relative à une Année européenne du rail (2021)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 364 du 28.10.2020, p. 149.

² Avis du 14 octobre 2020 (non encore paru au Journal officiel).

³ Position du Parlement européen du 15 décembre 2020 (non encore publiée au Journal officiel) et décision du Conseil du 17 décembre 2020.

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication du 11 décembre 2019 intitulée "Le pacte vert pour l'Europe" (ci-après dénommée "communication sur le pacte vert pour l'Europe"), la Commission a proposé un pacte vert pour l'Europe à l'Union et à ses citoyens. Le pacte vert pour l'Europe est une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dont les émissions nettes de gaz à effet de serre seront devenues nulles à l'horizon 2050 et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources.
- (2) Dans ses conclusions du 12 décembre 2019, le Conseil européen a approuvé l'objectif consistant à parvenir d'ici 2050 à une Union neutre pour le climat.
- (3) Dans sa résolution du 15 janvier 2020, le Parlement européen a salué la communication sur le pacte vert pour l'Europe et a demandé que la transition nécessaire vers une société neutre pour le climat soit effectuée d'ici 2050 au plus tard.

- (4) Conformément aux objectifs énoncés dans la communication sur le pacte vert pour l'Europe, il est indispensable de transformer l'économie de l'Union et de repenser les politiques, en particulier dans le domaine des transports et de la mobilité. Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Union, une part qui ne cesse d'augmenter. Pour parvenir à la neutralité climatique, une réduction des émissions du secteur des transports de 90 % est nécessaire d'ici 2050. Pour parvenir à un système de transport intermodal durable, il est nécessaire de placer les usagers au centre des préoccupations et de leur proposer des solutions plus abordables, plus accessibles, plus saines, plus propres et plus efficaces sur le plan énergétique pour les inciter à modifier leurs habitudes en matière de mobilité, tout en encourageant ceux qui utilisent déjà des modes de transport durables, tels que la marche, le vélo et les transports publics, à continuer de le faire.
- (5) Pour répondre à ces enjeux, le pacte vert pour l'Europe prévoit d'accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente. Il convient en particulier de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route. Pour parvenir à cette transition, il est nécessaire de procéder à des investissements importants, y compris des investissements dans le contexte de la relance, et une part essentielle de ceux-ci sera liée à la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et aux efforts fournis en vue d'améliorer l'efficacité des corridors de fret ferroviaire.

- (6) Le rail a un rôle considérable à jouer en tant que vecteur de changement pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050. C'est l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus économes en énergie. Le réseau ferroviaire est largement électrifié et le rail émet beaucoup moins de CO₂ que la route ou l'avion pour un voyage équivalent. C'est le seul mode de transport qui a régulièrement réduit ses émissions de gaz à effet de serre et ses émissions de CO₂ depuis 1990. Le rail a, de surcroît, réduit sa consommation d'énergie entre 1990 et 2016 et utilise de plus en plus de sources d'énergie renouvelables.
- (7) La crise de la COVID-19 a très durement touché le secteur des transports. Malgré des contraintes opérationnelles et financières, des liaisons cruciales pour le transport tant de passagers que de marchandises essentielles ont été maintenues. Cela a été possible principalement grâce au personnel, qui a continué à travailler dans des conditions difficiles et incertaines. Le rôle stratégique joué par le rail pendant la crise de la COVID-19 a mis en évidence la nécessité de réaliser l'espace ferroviaire unique européen, établi par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹, à la fois pour faciliter l'approvisionnement en marchandises essentielles, telles que les denrées alimentaires, les médicaments et les carburants, en particulier dans des circonstances exceptionnelles, et pour réaliser des objectifs plus larges en matière de politique des transports.

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (8) En reliant les principaux axes de transport de l'Union à ses régions et territoires périphériques, montagneux et isolés, y compris au niveau régional et local, et en établissant ou en rétablissant des liaisons ferroviaires régionales transfrontalières qui font défaut, le secteur ferroviaire contribue à la cohésion sociale, économique et territoriale au niveau continental, national, régional et local. De plus, dans les régions isolées et rurales, les réseaux qui garantissent la fourniture de services de base à la population sont souvent moins nombreux et moins développés. Les régions périphériques sont souvent confrontées à la situation doublement difficile d'être à la fois de type rural et à la périphérie des réseaux nationaux.
- (9) Alors que la part du transport ferroviaire de voyageurs dans le transport terrestre de l'Union n'a que légèrement augmenté depuis 2007, la part du fret ferroviaire a diminué. De nombreux obstacles à un véritable espace ferroviaire unique européen demeurent. Le secteur ferroviaire est parfois entravé, entre autres, par des pratiques commerciales et d'exploitation obsolètes, par le vieillissement des infrastructures et du matériel roulant, et par la pollution sonore imputable aux wagons. La suppression de ces obstacles, conjuguée à la réduction des coûts, à l'étude de dispositifs de l'Union complétant les mécanismes nationaux en vue d'un soutien non discriminatoire aux opérateurs ferroviaires, et à l'accélération de l'innovation, permettra au rail de réaliser pleinement son potentiel et, dans le même temps, d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, d'augmenter le trafic ferroviaire ainsi que d'améliorer encore la sécurité, qui est déjà élevée. Le secteur ferroviaire a donc besoin d'une nouvelle impulsion pour devenir plus attrayant pour les voyageurs et les salariés comme pour les entreprises.

- (10) Les ministres des transports d'une majorité d'États membres ont fait état de leur détermination à soutenir un programme européen pour le transport ferroviaire international de voyageurs, sous la forme d'une déclaration politique présentée lors de la vidéoconférence informelle des ministres des transports de l'Union le 4 juin 2020.
- (11) Afin de promouvoir le transport ferroviaire conformément aux objectifs énoncés dans la communication sur le pacte vert pour l'Europe, notamment en ce qui concerne la mobilité durable et intelligente, l'année 2021 devrait être proclamée "Année européenne du rail" (ci-après dénommée "Année européenne"). L'année 2021 sera importante pour la politique ferroviaire de l'Union car ce sera la première année complète où seront mises en œuvre dans l'ensemble de l'Union les règles adoptées dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, à savoir les règles sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs, sur la réduction des coûts et des charges administratives pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'ensemble de l'Union et sur l'attribution à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) de tâches supplémentaires en vue de réduire les obstacles techniques. Il existe un intérêt croissant du public pour les transports ferroviaires, notamment pour les trains de nuit, dans plusieurs États membres, comme l'illustre la popularité de DiscoverEU. En outre, le festival international des arts Europalia consacrera son édition 2021 à l'influence des chemins de fer sur les arts et mettra en exergue le rôle du rail en tant que puissant vecteur de changement social, économique, industriel et écologique. L'Année européenne devrait contribuer à un débat paneuropéen sur l'avenir du secteur ferroviaire.

- (12) Au niveau de l'Union, la dotation financière nécessaire à la mise en œuvre de la présente décision impliquera un financement adéquat à définir dans le cadre de la procédure budgétaire pour 2021, conformément au cadre financier pluriannuel 2021-2027. Sans préjudice des compétences de l'autorité budgétaire, l'objectif devrait être de fournir un financement d'au moins 8 000 000 EUR pour la mise en œuvre de la présente décision du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2022.
- (13) Les navetteurs représentent entre 80 % et 90 % du total des voyageurs ferroviaires. Cela signifie que les agglomérations urbaines contribuent de manière significative à la performance globale du transport ferroviaire de voyageurs. La mobilité urbaine intelligente dépend de la modernisation et de la rénovation des lignes suburbaines et régionales sous-utilisées afin d'obtenir un faible impact écologique et d'assurer la cohésion sociale et économique.
- (14) Au cours de l'Année européenne, la Commission devrait envisager de lancer une étude de faisabilité sur la création d'un label européen pour promouvoir les marchandises et produits transportés par chemin de fer afin d'encourager les entreprises à choisir ce mode de fret. De même, la Commission devrait envisager de lancer une étude de faisabilité en vue de l'introduction d'un indicateur de connectivité ferroviaire, dans le but de définir le niveau d'intégration atteint par l'utilisation des services sur le réseau ferroviaire.

- (15) Le rôle que joue la motivation du personnel, puisqu'il est le garant de la bonne marche des activités, ne saurait être surestimé. Pour réaliser pleinement son potentiel, le secteur ferroviaire doit diversifier ses effectifs et attirer, en particulier, les femmes et les jeunes travailleurs. Cette politique devrait être encouragée à tous les niveaux institutionnels.
- (16) L'amélioration de l'attractivité du rail passe par des services axés sur les usagers, ainsi que par une organisation et une conception orientées vers l'obtention d'un bon rapport qualité-prix, d'une fiabilité constante, d'une excellente qualité des services et d'une tarification attractive.
- (17) Étant donné que les objectifs de la présente décision, à savoir promouvoir le transport ferroviaire en tant que mode de transport durable, innovant, interconnecté et intermodal, sûr et abordable, et en tant qu'élément important du maintien et du développement de bonnes relations entre l'Union et ses pays voisins, ainsi que mettre en avant la dimension européenne et transfrontière du rail et renforcer la contribution du rail à l'économie, à l'industrie et à la société dans l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité d'un échange transnational d'informations et de la diffusion de meilleures pratiques dans l'ensemble de l'Union, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objet

L'année 2021 est proclamée "Année européenne du rail" (ci-après dénommée "Année européenne").

Article 2

Objectifs

L'objectif général de l'Année européenne est d'encourager et de soutenir les efforts déployés par l'Union, les États membres, les autorités régionales et locales et d'autres organisations en vue d'accroître la part des voyageurs et des marchandises transportés par rail. Les objectifs spécifiques de l'Année européenne sont de:

- a) promouvoir le rail en tant que mode de transport durable, innovant, interconnecté et intermodal, sûr et abordable, en mettant l'accent en particulier sur le rôle qu'il joue en tant que:
 - i) vecteur de changement pour atteindre l'objectif de l'Union en matière de neutralité climatique d'ici 2050,
 - ii) pilier d'un réseau logistique efficace, capable de garantir des services essentiels, même en cas de crise imprévue, et
 - iii) mode de transport qui s'adresse au grand public, en particulier aux jeunes, notamment en présentant le secteur ferroviaire comme une perspective de carrière intéressante;

- b) mettre en avant la dimension européenne et transfrontière du rail, qui rapproche les citoyens, leur permet d'explorer l'Union dans toute sa diversité, favorise la cohésion socio-économique et territoriale et contribue à l'intégration du marché intérieur de l'Union, en particulier en assurant une meilleure connectivité au sein de ses régions périphériques et avec celles-ci, notamment grâce à des liaisons transfrontalières régionales;
- c) renforcer la contribution du rail à l'économie, à l'industrie, y compris à la compétitivité de celle-ci au niveau mondial, au commerce et à la société dans l'Union, notamment les aspects liés au développement régional et local, au tourisme durable, à l'éducation, à la jeunesse et à la culture, et à l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes handicapées ou pour les personnes à mobilité réduite, et en particulier en accordant une attention aux besoins des personnes âgées;
- d) contribuer à promouvoir le rail en tant qu'élément important des relations entre l'Union et ses pays voisins, en s'appuyant sur l'intérêt et les besoins des pays partenaires et sur l'expertise en matière de transport ferroviaire tant au sein de l'Union qu'au-delà de ses frontières;
- e) s'appuyer sur la puissance évocatrice du rail dans l'imaginaire collectif, notamment grâce à son histoire et à son patrimoine culturel, en rappelant la contribution apportée par le rail à la construction de la prospérité européenne et le rôle du rail dans le développement de technologies de pointe;
- f) promouvoir l'attractivité des métiers du rail, notamment en insistant sur la demande de nouvelles compétences et l'importance que revêtent des conditions de travail justes et sûres et sur la nécessité d'accroître la diversité de la main-d'œuvre;

- g) mettre en avant le rôle primordial du rail dans le transport international de voyageurs au sein de l'Union;
- h) promouvoir un réseau de trains de nuit dans l'Union et encourager les initiatives qui soulignent son caractère transfrontalier en utilisant des symboles qui représentent l'Union;
- i) sensibiliser le grand public au rôle que peut jouer le rail dans le développement du tourisme durable en Europe;
- j) promouvoir le rôle clé des chemins de fer dans la mobilité durable de bout en bout, en ce qu'ils relient des pôles et permettent un transfert intelligent et avantageux entre différents modes de transport;
- k) contribuer à mettre en œuvre le quatrième paquet ferroviaire et à faire connaître les mesures nécessaires pour établir l'espace ferroviaire unique européen, sur la base d'un bon fonctionnement du RTE-T;
- l) stimuler le débat sur la manière de moderniser le matériel roulant et d'encore développer et accroître la capacité des infrastructures ferroviaires afin de faciliter l'utilisation accrue du rail pour le transport de voyageurs et de marchandises, en soulignant, dans ce contexte, l'importance de la coopération entre gestionnaires d'infrastructures, de la recherche et de l'innovation et du rôle de l'entreprise commune Shift2Rail créée par le règlement (UE) n° 642/2014 du Conseil¹;

¹ Règlement (UE) n° 642/2014 du Conseil du 16 juin 2014 portant création de l'entreprise commune Shift2Rail (JO L 177 du 17.6.2014, p. 9).

- m) promouvoir des manifestations et des initiatives destinées à diffuser des informations sur les droits des voyageurs ferroviaires et à renforcer la coopération entre tous les acteurs afin d'améliorer l'information des voyageurs et la billetterie, y compris l'offre de billets directs et la mise au point de tickets multimodaux numériques novateurs, ainsi que la fourniture d'informations sur les défis qui restent à relever en la matière, comme la nécessité de partager les données entre les différents acteurs.

Article 3

Contenu des mesures

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 2 font l'objet d'une étroite coordination avec les activités en cours de promotion du transport ferroviaire. Ces mesures incluent les activités suivantes au niveau de l'Union, ou au niveau national, régional ou local, organisées en partenariat ou de manière individuelle, et liées aux objectifs de l'Année européenne:
 - a) des initiatives et des manifestations destinées à promouvoir le débat, à donner une image positive, à sensibiliser et à faciliter l'engagement des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics afin d'accroître la confiance dans le rail, en particulier à l'issue de la crise de la COVID-19, et à promouvoir l'attractivité du rail pour le transport de davantage de personnes et de marchandises, en tant que moyen de lutte contre le changement climatique, en utilisant de multiples canaux et outils, y compris des manifestations dans les États membres, tout en mettant en exergue la sûreté et le confort du transport ferroviaire;

- b) des initiatives dans les États membres visant à encourager, tant dans le secteur public que dans le secteur privé, des solutions de déplacement professionnel et de trajet domicile-travail en train;
- c) des expositions informatives, des campagnes stimulantes, éducatives et de sensibilisation, ainsi que l'utilisation de trains de démonstration et d'information, afin d'encourager un changement de comportement de la part des voyageurs, des consommateurs et des entreprises et de stimuler une participation active du grand public à la réalisation des objectifs d'un transport plus durable;
- d) le partage d'expériences et de meilleures pratiques des autorités nationales, régionales et locales, de la société civile, des entreprises et des écoles sur la promotion de l'utilisation du rail et sur la manière de mettre en œuvre des changements de comportement à tous les niveaux;
- e) la réalisation d'études et d'activités d'innovation, et la diffusion de leurs résultats à l'échelle européenne ou nationale;
- f) la promotion de projets et de réseaux liés à l'Année européenne, y compris par l'intermédiaire des médias, des réseaux sociaux et d'autres communautés en ligne;
- g) des partenariats et des manifestations tels que ceux définis dans l'annexe;
- h) l'identification et la promotion des meilleures pratiques pour créer des conditions de concurrence équitables pour les différents modes de transport;

- i) la promotion de projets et d'activités visant à faire connaître la mobilité durable de bout en bout, qui permet de proposer des solutions de transport intégré "porte à porte" en combinaison avec d'autres modes de transport, y compris les déplacements actifs, et la logistique intelligente et durable;
- j) la promotion de projets et d'activités permettant de faire connaître l'importance de l'espace ferroviaire unique européen, notamment sa mise en œuvre actuelle, les mesures qui facilitent les trajets en train internationaux et les mesures d'information numérique des voyageurs, telles que la fourniture d'informations en temps réel sur les offres de voyage, les tarifs et les horaires, y compris en provenance de prestataires indépendants, pour faciliter la comparaison; et
- k) la promotion de projets et d'activités en vue de la réalisation d'une infrastructure ferroviaire interopérable, modernisée et élargie, y compris un système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), des terminaux proposant des options de transfert modal, ainsi qu'un matériel roulant modernisé.

2. La Commission envisage de lancer, au cours de l'Année européenne:

- a) une étude sur la faisabilité de créer un label européen de promotion des marchandises et des produits transportés par chemin de fer afin d'encourager les entreprises à choisir ce mode de fret; et

- b) une étude de faisabilité en vue de l'introduction d'un indicateur de connectivité ferroviaire, dans le but de définir le niveau d'intégration atteint par l'utilisation des services sur le réseau ferroviaire et de montrer le potentiel qu'a le rail de concurrencer les autres moyens de transport.

La Commission informe le Parlement européen et le Conseil de ses intentions au plus tard le 31 mars 2021.

- 3. Les institutions et organes de l'Union, ainsi que les États membres, au niveau de l'Union et au niveau national respectivement, peuvent faire référence à l'Année européenne et utiliser son identité visuelle pour la promotion des activités visées au paragraphe 1.

Article 4

Coordination au niveau des États membres

L'organisation de la participation à l'Année européenne au niveau national relève de la responsabilité des États membres. Ces derniers veillent à la coordination des activités pertinentes au niveau national et désignent des personnes de contact au niveau national pour assurer la coordination au niveau de l'Union.

Article 5

Coordination au niveau de l'Union

1. La Commission organise régulièrement des réunions des personnes de contact au niveau national pour coordonner le déroulement de l'Année européenne. Ces réunions sont également l'occasion d'échanger des informations sur la mise en œuvre de l'Année européenne au niveau de l'Union et au niveau national. Des représentants du Parlement européen peuvent participer à ces réunions en qualité d'observateurs.
2. La coordination de l'Année européenne au niveau de l'Union suit une approche transversale en vue de créer des synergies entre les différents programmes et initiatives de l'Union qui financent des projets dans le domaine du transport ferroviaire ou qui ont une dimension ferroviaire.
3. La Commission organise régulièrement des réunions des parties prenantes et des représentants des organisations ou organismes qui œuvrent dans le domaine du transport ferroviaire, y compris les réseaux transnationaux existants, les organisations non gouvernementales concernées, les universités et les technopôles, ainsi que les représentants d'organisations de la jeunesse et de communautés de jeunes, d'organisations de représentation des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, pour qu'ils l'aident à mettre en œuvre l'Année européenne au niveau de l'Union.
4. La Commission peut, si les ressources financières le permettent, organiser des appels à propositions et projets susceptibles de bénéficier d'un soutien en raison de leur contribution exceptionnelle aux objectifs de l'Année européenne.

Article 6

Coopération internationale

Aux fins de l'Année européenne, la Commission coopère, si besoin est, avec les organisations internationales compétentes, tout en s'attachant à assurer la visibilité de la participation de l'Union.

Article 7

Suivi et évaluation

La Commission présente, le 31 décembre 2022 au plus tard, un rapport au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre, les résultats et l'évaluation globale des initiatives prévues dans la présente décision. Pour l'évaluation des initiatives, la Commission établit des indicateurs clés de performance. Ces indicateurs clés de performance sont présentés dans le rapport de la Commission. Aux fins dudit rapport, les États membres fournissent à la Commission des informations sur les activités dont ils sont responsables.

Article 8
Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

PARTENARIATS ET MANIFESTATIONS

La présente annexe établit une liste indicative des partenariats et manifestations liés à l'Année européenne:

- 1) partenariats avec des festivals de cinéma à travers l'Europe afin de mettre en valeur l'ancrage fort du rail dans les productions cinématographiques;
- 2) coopération avec les musées européens du train et les manifestations culturelles existantes, telles que les festivals de cinéma et les expositions d'œuvres d'art;
- 3) partenariat avec l'ERA visant à souligner:
 - a) la performance du secteur ferroviaire en Europe;
 - b) le savoir-faire des acteurs du secteur ferroviaire, et notamment des cheminots;
 - c) les atouts du rail en matière de sécurité et de respect de l'environnement; et
 - d) les perspectives de carrière dans le secteur ferroviaire pour les lycéens, étudiants et apprentis;
- 4) trains d'exposition mobiles sur le territoire de l'Union, dont la mission est d'informer le public des objectifs de l'Année européenne et de mettre en avant l'attractivité de ses nombreux messages;

- 5) mise à disposition de pass Interrail pour les jeunes dans le cadre du programme Erasmus ou de jeux-concours, afin d'étendre la portée de l'Année européenne;
 - 6) mobilisation des gares en tant que lieux artistiques et de rencontre en milieu urbain et en tant que pôles économiques, culturels et citoyens et mobilisation des musées du train pour relayer les messages de l'Année européenne.
-