

Informations de base	
<b>2008/2008(INI)</b> INI - Procédure d'initiative Transport de marchandises en Europe <b>Subject</b> 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal 3.20.15 Coopération et accords en matière de transport	Procédure terminée

Acteurs principaux				
Parlement européen	<b>Commission au fond</b>		<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		CRAMER Michael (Verts/ALE)	20/11/2007
	<b>Commission pour avis</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>		<b>Commissaire</b>	
	Energie et transports		TAJANI Antonio	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
18/10/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0606 	Résumé
17/01/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
15/07/2008	Vote en commission		Résumé
28/07/2008	Dépôt du rapport de la commission	A6-0326/2008	
03/09/2008	Débat en plénière		
04/09/2008	Décision du Parlement	T6-0409/2008	Résumé
04/09/2008	Résultat du vote au parlement		
04/09/2008	Fin de la procédure au Parlement		

## Informations techniques






Référence de la procédure	2008/2008(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/58010





## Portail de documentation

### Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE405.855</a>	29/04/2008	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE407.636</a>	10/06/2008	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		<a href="#">A6-0326/2008</a>	28/07/2008	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		<a href="#">T6-0409/2008</a>	04/09/2008	<a href="#">Résumé</a>

### Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	<a href="#">COM(2007)0606</a> 	18/10/2007	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure	<a href="#">COM(2007)0607</a> 	18/10/2007	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure	<a href="#">COM(2007)0608</a> 	18/10/2007	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1320</a> 	18/10/2007	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1321</a> 	18/10/2007	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1322</a> 	18/10/2007	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1324</a> 	18/10/2007	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1325</a> 	18/10/2007	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1351</a> 	18/10/2007	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2007)1367</a> 	18/10/2007	

Document de suivi	COM(2008)0054 	06/02/2008	Résumé
Document de suivi	SEC(2008)0131 	06/02/2008	
Document de suivi	SEC(2008)0132 	06/02/2008	
Document de suivi	SEC(2008)0133 	06/02/2008	

## Transport de marchandises en Europe

2008/2008(INI) - 18/10/2007 - Document annexé à la procédure

Le présent **plan d'action pour la logistique du transport de marchandises** s'inscrit dans une série d'initiatives politiques lancées parallèlement par la Commission européenne afin d'améliorer l'efficacité et la viabilité écologique du transport de fret en Europe. Il prévoit plusieurs actions à court et moyen termes qui aideront l'Europe à relever les défis actuels et futurs et à assurer un système de fret compétitif et durable en Europe. La dimension externe de ces actions est à examiner en vue d'une intégration efficace des pays tiers et en particulier des pays voisins dans les chaînes logistiques.

Les actions évoquées sont conçues pour contribuer à l'efficacité et à la croissance à long terme du secteur de la logistique du transport de marchandises, en s'attaquant à des problèmes tels que la saturation, la pollution et le bruit, les émissions de CO<sub>2</sub>, la dépendance envers les combustibles fossiles, qui (en l'absence de toute action) menaceraient son rendement. Ces actions doivent être accompagnées de travaux sur une perspective à long terme, menés conjointement avec les États membres, afin d'établir une base commune pour l'investissement dans les systèmes de fret de demain.

La Commission suggère, entre autres, les actions suivantes :

- élaborer une feuille de route pour la mise en œuvre du fret en ligne, sur la base du concept d'«internet des cargaisons » ;
- formuler une proposition sur les «transports maritimes en ligne » ;
- mener des travaux en vue d'une norme relative aux flux d'informations ;
- établir un cadre pour le développement des applications des STI qui tiennent également compte de la logistique du transport de marchandises (y compris la surveillance du transport de marchandises dangereuses et d'animaux vivants, le suivi et le traçage, les cartes électroniques) ;
- accélérer les travaux en vue de l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier ;
- poursuivre l'exercice concernant les goulets d'étranglement dans la logistique du transport de marchandises ;
- établir une liste des qualifications minimales et des exigences de formation à différents niveaux de spécialisation en vue de leur intégration dans un cadre permettant d'assurer la reconnaissance mutuelle des diplômes ;
- entamer un dialogue avec les partenaires sociaux européens afin d'explorer les pistes d'amélioration de l'attrait des professions logistiques ;
- élaborer, en coopération avec l'industrie, une série de valeurs de référence génériques (dynamiques et statiques) applicables aux terminaux ;
- établir un réseau entre les instituts de logistique et promouvoir les initiatives industrielles pour l'échange d'expérience et la diffusion des meilleures pratiques ;
- établir une fenêtre unique (point d'accès unique) et un guichet unique pour les procédures administratives dans tous les modes ;
- formuler une proposition législative sur la simplification et la facilitation du transport maritime à courte distance en vue d'un espace de transport maritime sans barrières ;
- examiner les modalités et la valeur ajoutée de l'établissement d'un document de transport unique pour tous les transports de marchandises, tous modes confondus ;
- évaluer la nécessité d'instaurer dans l'UE une clause de responsabilité standard (de repli) ainsi que la nécessité d'un instrument juridique permettant de couvrir tous les régimes de responsabilité modaux actuellement en vigueur au niveau international sur toute la chaîne logistique multimodale ;
- simplifier les exigences applicables à l'accès aux ports ;
- étudier les options de modification des normes applicables aux poids et aux dimensions des véhicules et évaluer la valeur ajoutée d'une mise à jour de la directive 96/53/CE ;
- définir des corridors de transport verts, développer un réseau ferroviaire à priorité fret, promouvoir l'établissement et la reconnaissance des autoroutes de la mer et mettre en œuvre le programme NAIADES pour le transport par voies navigables ;
- encourager l'échange d'expérience entre représentants de zones urbaines, afin de contribuer à la constitution d'une série de recommandations, meilleures pratiques, indicateurs ou normes pour la logistique des transports urbains.

La Commission européenne fera rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action en 2010. Ce rapport sera également l'occasion de déterminer les actions requises dans les domaines précités et d'adapter la politique de l'UE concernant la logistique du transport de marchandises en fonction de la conjoncture économique et du progrès technologique.

## Transport de marchandises en Europe

OBJECTIF : renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe.

CONTENU: le transport de marchandises, depuis les matières premières jusqu'aux produits finis, est essentiel pour l'activité économique et la qualité de vie dans l'UE. L'examen à mi-parcours du livre blanc de 2001 de la Commission européenne prévoit une croissance de 50% du transport de marchandises dans l'UE-25 (en termes de tonnes-kilomètres) entre 2000 et 2020. Cependant, le fret pose divers problèmes qui doivent être traités pour assurer son efficacité et son caractère durable:

- la congestion routière, qui a des répercussions négatives sur les coûts et les temps de transport et entraîne une hausse de la consommation de carburants ;
- la nécessité de réduire les émissions de polluants ainsi que le bruit, en relation avec le changement climatique ;
- la dépendance du transport de marchandises à l'égard des combustibles fossiles, dont une large part est importée ;
- l'amélioration de la sécurité et la sûreté des transports ;
- les difficultés à recruter du personnel qualifié.

Afin de relever ces défis, la Commission lance toute une série d'initiatives, résultant d'un long processus de consultation de toutes les parties intéressées :

- le plan d'action sur la **logistique du transport de marchandises** qui suggère une série d'actions visant à promouvoir la gestion du fret et du trafic, la qualité durable et l'efficacité, la simplification des processus administratifs, la révision des normes de chargement et l'examen, en vue d'une éventuelle révision de la directive 96/53/CE relative aux dimensions et aux poids des véhicules ;
- la communication sur un **réseau ferroviaire à priorité fret**, en vue d'améliorer la compétitivité du fret ferroviaire, en particulier en assurant des délais de transit plus courts et en renforçant la fiabilité et la réactivité face aux besoins des clients ;
- la communication sur une **politique portuaire** européenne (voir [INI/2008/2007](#)) qui présente une vision et une boîte à outils pour l'amélioration des ports en tant que points nodaux dans le système de transport européen ;
- un document de travail des services de la Commission **«Vers un espace maritime européen sans barrières»**, qui marquera le lancement d'un processus de consultation sur le projet de permettre au transport maritime à courte distance de tirer pleinement parti du marché intérieur;
- un document de travail sur les **« autoroutes de la mer »**, qui décrit les progrès réalisés dans le développement des autoroutes de la mer et suggère des éléments pour améliorer encore la qualité.

Ces initiatives suivent toutes une approche commune qui se caractérise par:

- 1) **la concentration sur des corridors**, y inclus ceux qui relient les chaînes de transport de et vers les pays voisins et outre-mer : le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises est axé sur la qualité et l'efficacité des mouvements de marchandises, ainsi que sur les moyens d'assurer une circulation aisée des informations sur les marchandises d'un mode à l'autre. Il introduit la notion de « corridors verts », à savoir des corridors de fret caractérisés par leurs faibles incidences sur l'environnement naturel et humain. Le rail et la navigation sont des composants essentiels de ces corridors verts.
- 2) **la promotion de technologies et de pratiques innovantes dans les infrastructures, les moyens de transport et la gestion du fret** : un élément de la stratégie est le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), sur lequel des travaux sont en cours en vue du développement de plusieurs corridors transnationaux d'importance stratégique. Un autre élément tient à l'utilisation efficace des infrastructures disponibles, y compris les systèmes informatiques destinés à améliorer la gestion du trafic et du fret. La question de l'élimination des obstacles opérationnels et commerciaux barrant l'accès aux infrastructures est également abordée.
- 3) **la simplification et la facilitation des chaînes de transport de marchandises** ainsi que des procédures administratives y afférentes : le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises souligne l'importance d'avancer sur la voie de l'instauration d'un guichet unique pour les formalités administratives dans le transport de marchandises, et aborde également la question de la documentation et de la responsabilité dans le transport multimodal.
- 4) **le renforcement de la qualité** : il conviendrait en particulier de chercher à améliorer les performances du rail, et d'intégrer davantage les modes de navigation dans la chaîne logistique des transports.

L'adoption simultanée d'initiatives concernant le transport de marchandises atteste de l'importance de ce thème pour l'économie durable et compétitive des États membres. Le processus de consultation à la base de ces propositions a abouti au lancement d'un dialogue social européen sur les ports et devrait encourager un dialogue social intensif aux niveaux local et régional.

## Transport de marchandises en Europe

2008/2008(INI) - 18/10/2007 - Document annexé à la procédure

L'objectif de cette communication est de promouvoir la création d'un réseau ferroviaire européen structurant le long duquel le fret pourra offrir une meilleure qualité de service qu'aujourd'hui en termes de temps de parcours, de fiabilité et de capacité. L'amélioration du service le long de ce réseau devrait avoir un impact positif sur l'ensemble des segments de marché du fret, y compris le wagon isolé. Cet objectif se situe dans la continuité des initiatives de la Commission destinées à améliorer la qualité du fret ferroviaire en Europe.

Pour créer le **réseau ferroviaire européen à priorité fret**, plusieurs options ont été étudiées :

- **Option 1)** laisser les acteurs du secteur et les États membres agir, sans nouvelle impulsion communautaire;

- **Option 2)** engager une série de nouvelles mesures visant à créer un réseau orienté fret, composé de sections dédiées au fret et d'autres accueillant un trafic mixte passagers-fret;
- **Option 3)** lancer un programme spécifique conduisant à un réseau ferroviaire européen dédié fret.

L'option 3 semble être la solution la plus performante. Elle risque toutefois d'être surdimensionnée, trop coûteuse et réalisable à long terme uniquement. Compte tenu du bilan des actions déjà engagées, il apparaît que l'option 1, le statu quo communautaire, est insuffisante.

**L'option 2**, qui comprendrait des initiatives visant notamment à accentuer la coordination entre gestionnaires d'infrastructures de différents États membres, à encourager et à encadrer la création des corridors, semblent apporter à moyen terme une réponse équilibrée aux objectifs fixés. Elle devra compléter les initiatives déjà en cours par des mesures tant législatives, que financières et politiques. L'engagement financier nécessaire est également moins élevé que pour la réalisation d'un réseau dédié. La nécessité d'identifier des sources possibles de financement n'est pas pour autant sous-estimée. A plus long terme, ce travail pourrait conduire à la constitution d'un réseau ferroviaire partiellement voire entièrement dédié au fret.

Les actions proposées sont les suivantes :

**Création d'un corridor orienté fret** : la Commission : i) proposera une définition légale d'une structure de corridor orienté fret qui précisera notamment les principales règles relatives à ce type de corridor ; ii) encouragera les États membres et les gestionnaires d'infrastructure à créer des corridors transnationaux orientés fret. Chaque État membre devra participer à au moins une structure de corridor en 2012 ; iii) examinera les possibles sources de financement pour des activités des structures de corridor au sein des programmes existants.

**Mesure de la qualité du service le long d'un corridor** : la Commission : i) proposera, après une étude d'impact, une mesure législative relative à la publication d'indicateurs de qualité ; ii) encouragera toutes les mesures destinées à améliorer la transparence de l'information en matière de qualité de service du fret ferroviaire ; iii) publiera un rapport sur les mesures engagées par les opérateurs ferroviaires pour améliorer leur qualité de service de fret avant 2008.

**Capacités de l'infrastructure d'un corridor** : la Commission : i) demandera aux structures de corridor d'élaborer un programme d'investissements visant à supprimer les goulets d'étranglement, et d'harmoniser et améliorer les capacités d'accueil de l'infrastructure en termes de longueur de train et de gabarit, notamment ; ii) étudiera l'opportunité d'étendre le cadre juridique communautaire aux caractéristiques techniques que devront respecter les corridors orientés fret ; iii) examinera les sources possibles de financement de ces investissements au sein des programmes existants.

**Allocation des sillons** : la Commission : i) proposera des dispositions législatives complémentaires sur l'allocation internationale de sillons et sur la priorité accordée au fret international ; iii) proposera de donner la possibilité aux candidats autorisés de demander des sillons sur l'ensemble du réseau orienté fret ; iii) encouragera les gestionnaires d'infrastructure à proposer davantage de sillons internationaux performants et à approfondir les travaux déjà engagés dans le cadre de RailNetEurope ; iv) explicitera les compétences des autorités de régulation relatives au trafic international et favorisera le développement de leur coopération.

**Règles de priorité en cas de perturbation du trafic** : la Commission : i) proposera le renforcement des mesures législatives existantes relatives à la priorité du fret international en cas de perturbation du réseau ; ii) demandera aux structures de corridor et aux gestionnaires d'infrastructure concernés d'harmoniser les règles de priorité sur l'ensemble de l'infrastructure dont ils ont la charge.

**Services ferroviaires annexes (terminaux, gares de triage, notamment)** : la Commission : i) incitera les structures de corridor et les gestionnaires d'infrastructures à établir, avec les acteurs concernés, un réseau performant et adapté de terminaux et gares de triage ; ii) examinera la possibilité de compléter la législation existante pour améliorer la transparence et la facilité d'accès aux services ferroviaires annexes.

L'ensemble de ces mesures fera l'objet d'un examen dans le cadre d'une réflexion structurée sous la forme d'un groupe stratégique, par exemple avec des représentants des États membres, des gestionnaires d'infrastructures et des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire. Ce groupe aura notamment pour mandat de définir les caractéristiques des corridors et de les identifier, de préciser les mesures législatives et opérationnelles à mettre en place et de déterminer les compétences et responsabilités des structures de corridor. Ses travaux devront être conclus au 1<sup>er</sup> semestre 2008.

## Transport de marchandises en Europe

2008/2008(INI) - 04/09/2008 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 541 voix pour, 6 voix contre et 15 abstentions, une résolution sur le transport de marchandises en Europe, en réponse à quatre communications de la Commission européenne portant sur « 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 ».

Le rapport d'initiative avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Michael **CRAMER** (Verts/ALE, DE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

**Défis d'intégration et de durabilité** : la résolution souligne que les systèmes européens de transport de marchandises doivent relever des défis urgents pour accroître l'intégration effective et la durabilité du transport des marchandises en Europe, contribuer dans une plus grande mesure à l'amélioration de la mobilité, à l'efficacité énergétique et à la réduction de la consommation de carburant, des émissions polluantes et des coûts externes. Les députés encouragent la Commission, les États membres et l'industrie à soutenir une politique du transport de marchandises qui s'inscrit dans une perspective plus durable en termes de mobilité, d'environnement, de climat, d'économie, de sécurité et d'intérêts sociaux, en promouvant la mise en œuvre de systèmes logistiques plus efficaces, mais aussi l'application des principes de l'usager-payeur et du pollueur-payeur pour tous les modes de transport.

**Renforcement de la coopération** : constatant que les compétences et moyens de l'Union européenne sur le plan de l'amélioration des marchés de transport de marchandises sont limités, les députés invitent les ministres des transports responsables des principaux corridors européens de transport de marchandises à aborder la question des investissements infrastructurels et à convenir tout au moins d'une coordination de leurs plans d'investissement nationaux afférents à leurs corridors respectifs. Les députés proposent en outre que la Commission présente, au plus tard fin 2008, un programme de renforcement de la coopération entre les États membres responsables de projets dans le domaine transport de marchandises en milieu urbain et qu'elle facilite et évalue les possibilités de résolution des blocages actuels en portant une attention particulière au transport de marchandises.

**Corridors verts** : les députés attendent de la Commission qu'elle définisse les « corridors verts » en tant que projets de mobilité et d'intermodalité exemplaires sous l'angle du transfert vers des modes de transport respectueux de l'environnement, de la réduction globale des accidents, de l'encombrement, du bruit, de la pollution locale toxique et non toxique, des émissions de CO<sub>2</sub>, de l'occupation des sites et de la consommation d'énergie, ainsi que du renforcement de l'utilisation des énergies renouvelables et des systèmes de transport intelligents. La Commission et les États membres sont invités à prévoir des incitations plus importantes pour promouvoir la performance environnementale de tous les modes de transport et favoriser la combinaison la plus efficace de ceux-ci. Les réseaux de fret ferroviaire devraient se fonder sur les corridors de transport de marchandises les plus « pertinents pour le marché », soulignent les députés.

**Interopérabilité** : la résolution souligne l'extrême importance de la mise en place de péages routiers interopérables pour garantir un transport de marchandises efficace en Europe. La Commission est en outre invitée à prévoir, dans les contrats pluriannuels pour la qualité de l'infrastructure ferroviaire, des conditions-cadres pour des normes de qualité minimales dans toute l'Europe. Les députés insistent sur la nécessité d'aboutir rapidement à la définition d'une norme mondiale pour les unités de chargement intermodales. Ils demandent également à la Commission de soutenir les projets préconisant une exploitation différenciée des lignes à grande vitesse, par exemple pour le fret léger.

**Simplifier l'administration** : dans le but d'améliorer le système de transport, la résolution souligne la nécessité d'uniformiser et de simplifier les procédures administratives des autorités parties au marché du transport de marchandises, ainsi que les règles et procédures douanières aux frontières. Les députés se félicitent de la décision de créer un espace maritime européen sans frontières et demandent à la Commission d'inviter les associations et organisations internationales compétentes à concevoir un document intermodal unique.

**Formation logistique** : les députés appellent les États membres à faire de la formation universitaire et de la formation professionnelle dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises une priorité absolue.

## Transport de marchandises en Europe

2008/2008(INI) - 06/02/2008

La présente communication définit les mesures que les États membres et les gestionnaires d'infrastructure doivent prendre pour **concilier équilibre financier et un niveau approprié des services d'infrastructure ferroviaire**. Elle porte en particulier sur les contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

La législation de l'UE exige de définir des mesures incitatives afin de réduire le coût de la mise à disposition de l'infrastructure et des redevances d'utilisation qui en découlent. Si la Communauté a posé des exigences précises concernant la gestion de la sécurité et la notification des données relatives aux accidents, il n'existe encore aucune obligation de ce type, au niveau communautaire, concernant le contrôle du service d'infrastructure. Les États membres peuvent choisir de remplir cette obligation au moyen de mesures réglementaires et/ou d'accords contractuels appelés contrats pluriannuels. Ces accords constituent une modalité de financement à long terme de la maintenance de l'infrastructure. Ils sont conclus pour au moins trois ans, c'est-à-dire une période plus longue que l'exercice annuel habituel. Les termes du contrat et le calendrier des paiements doivent être arrêtés au préalable pour toute la durée du contrat.

La situation concernant le recours aux contrats pluriannuels varie considérablement d'un État membre à l'autre. Environ la moitié d'entre eux ne les utilisent pas ni n'envisagent de le faire. Certains États membres ne prévoient aucun financement pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire dans un premier temps, d'autres sont en train de négocier des contrats pour la première fois, et d'autres encore sont disposés à les prolonger pour une nouvelle période pluriannuelle.

La maintenance de l'infrastructure ne bénéficie pas toujours de l'attention et des moyens financiers que les entreprises ferroviaires sont en droit d'attendre pour pouvoir concurrencer les autres modes de transport. Près d'un tiers des gestionnaires d'infrastructure déclarent que les fonds dont ils disposent ne sont pas suffisants pour entretenir leur réseau. Il y a d'énormes différences, entre les États membres, en ce qui concerne les dépenses de maintenance par kilomètre de voie qui peuvent varier de 1 à 30. Un tel écart amène à penser que certains réseaux prennent peut-être un retard de maintenance que le gestionnaire d'infrastructure est incapable d'assumer financièrement. Il indique peut-être que, dans certains cas, la maintenance n'est pas viable tandis que, dans d'autres cas, les gestionnaires d'infrastructure n'ont pas exploité les possibilités de réduction des coûts de la même façon dans toute l'Europe.

Dans certains pays européens, les gestionnaires d'infrastructure ont acquis une expérience précieuse en matière de contrats pluriannuels. La Commission estime qu'il serait utile de suivre cette approche plus systématiquement sur la base des meilleures pratiques existantes. En vue de promouvoir les meilleures pratiques dans l'utilisation de tels contrats, la nécessité d'engager de nouvelles actions est envisagée à trois niveaux: États membres, gestionnaires d'infrastructure et organismes de réglementation :

- les meilleures pratiques exigent que les États membres concluent des contrats pluriannuels avec leurs gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, faute de contrats de ce type, les États membres doivent disposer que le gestionnaire de l'infrastructure engage des ressources, en interne ou en sous-traitance, sur des périodes d'au moins trois ans ;

- les États membres et leurs gestionnaires d'infrastructure doivent faire en sorte que les contrats pluriannuels soient conformes au plan stratégique national en matière de transports et aux plans d'entreprise des gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les concessions d'infrastructure et pour tout contrat-cadre entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure ;
- l'État doit consulter les parties concernées sur toute proposition de contrats pluriannuels avant de passer un nouveau contrat ou de renégocier des dispositions existantes. Il négocie ensuite l'étendue et la qualité du réseau ;
- les États membres doivent intensifier leurs efforts et réduire les coûts et les redevances pour la mise à disposition et l'utilisation de l'infrastructure. Ils doivent convenir d'objectifs quantifiés de réduction des coûts sur des périodes d'au moins trois ans, et en contrôler la réalisation ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent apprécier l'état des voies au moins une fois par an sur toutes leurs lignes, et plus fréquemment sur leurs lignes principales ;
- en fonction de ces mesures, les gestionnaires d'infrastructure doivent définir et publier des indicateurs permettant d'évaluer et de prévoir la qualité et les performances de l'infrastructure sur une base annuelle et sur la durée du contrat pluriannuel ;
- l'intervention discrétionnaire de l'État dans la gestion de l'infrastructure doit être limitée aux cas prévus par le contrat, tandis que le gestionnaire de l'infrastructure poursuit les objectifs convenus avec une grande latitude en termes d'indépendance de gestion. Sinon, l'accord ou le contrat doit être renégocié ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent consigner dans le document de référence du réseau les cas où les lignes ne sont pas correctement entretenues et où la qualité de l'infrastructure est jugée en baisse, faute de quoi l'infrastructure sera mise hors service. Ces informations doivent être fournies suffisamment tôt pour pouvoir produire un effet d'alerte rapide vis-à-vis des utilisateurs ;
- un organisme indépendant doit avoir pour tâche de contrôler la conformité au contrat pluriannuel et d'arbitrer entre les parties au contrat pluriannuel en cas de litige. Cela suppose de disposer du personnel et des compétences appropriés pour effectuer ce type d'évaluation.
- Enfin, les contrats pluriannuels peuvent constituer une première étape vers une meilleure utilisation des appels d'offres en matière de services d'infrastructure. Il sera difficile de soumettre en une fois l'intégralité d'un réseau national à appel d'offres. Afin de limiter les éventuels inconvénients, il convient de prendre des mesures de sauvegarde afin que les règles en matière d'accès soient simples et non discriminatoires et que celles relatives à la concurrence soient respectées.

À ce stade, la Commission étudiera la possibilité d'intégrer plusieurs des recommandations ci-dessus dans sa proposition de refonte du premier paquet ferroviaire, qui est prévue en 2008.