

Sur l'intégration du réseau ferroviaire européen

Le transport efficace des marchandises et des personnes constitue un élément important dans l'intégration européenne. En conséquence, le besoin de passer à un système de transport sans combustible fossile au sein d'un réseau ferroviaire performant et intégré n'a jamais été aussi important.

Les plans actuels de plusieurs États membres qui ont la volonté de maintenir, réactiver, mettre à niveau et construire des voies traditionnelles à haute vitesse est un bon début, mais ils doivent être encouragés.

Investir dans l'infrastructure de liaisons transfrontalières – comme les lignes à grande vitesse EuroCity et Euronight – est essentiel pour créer un réseau ferroviaire robuste et intégré qui deviendra un sérieux concurrent du transport aérien sur les moyennes et longues distances. Bien trop souvent, les voyages et le transport ferroviaires sont vus comme des enjeux nationaux, délaissant les lignes transfrontalières au profit des transports aérien et routier.

L'Europe doit financer d'importants projets et liaisons transfrontalières pour lesquels les pays ne trouveraient pas les fonds. Dans ce contexte, il est important que les fonds alloués complètent, et ne remplacent pas, les budgets nationaux, ou ne grèvent pas le soutien accordé aux lignes régionales. L'UE doit également élaborer des outils plus convaincants pour développer le transport des marchandises par le train plutôt que par la route – et pour formuler des objectifs concrets et contraignants.

Concevoir des trains plus rapides est une étape positive, mais cette activité ne doit pas avoir lieu au détriment de la préservation des lignes ferroviaires régionales, régulières et à tarif fixe, car cela affecterait essentiellement la mobilité des personnes à faibles revenus ou vivant loin des centres urbains. La mobilité réservée à un petit groupe n'est pas un idéal que nous soutenons. Par conséquent, les systèmes de transport ferroviaire doivent suivre les principes clé de l'accessibilité et de la mobilité pour tous, et faire en sorte que ces principes s'appliquent aux programmes de financement, à la planification et à la mise en œuvre.

L'autre enjeu auquel est confronté le réseau ferroviaire européen est la nécessité de faciliter les réservations. La simplicité des réservations des voyages en avion doit être transposée au ferroviaire de sorte que le consommateur puisse acheter un billet de train pour un long voyage aussi facilement qu'un billet d'avion.

Le secteur des transports génère environ un quart des émissions de CO₂ au sein de l'Union européenne, part qui augmentera vraisemblablement si des mesures adéquates ne sont pas prises. Aujourd'hui, la croissance de ce secteur dépasse les gains climatiques remportés dans d'autres secteurs. Nous croyons fermement qu'il est possible d'inverser cette tendance en prenant un certain nombre d'actions :

1. Choisir le train ou un autre moyen de transport vert doit être aisé, autant pour les particuliers que pour les sociétés de transport.
2. L'UE doit créer des plateformes et soutenir des solutions techniques pour accroître l'efficacité des réseaux intermodaux de porte à porte. L'achat des billets en est un

Résolution PVM ADOPTÉE

- exemple. Une autre option utile est d'intégrer les horaires de train, d'avion et de bus, tout comme les horaires aériens sont coordonnés au titre des accords internationaux passés pour créer l'intermodalité.
3. Les obstacles liés aux frontières, comme la planification transfrontalière de l'infrastructure, les normes techniques et la compatibilité, les modèles de financement, l'achat des billets, etc. doivent être surmontés et les problèmes résolus. L'UE doit définir des normes pour harmoniser les différents systèmes de signalisation et les licences des trains en Europe, et pour faciliter la création de lignes transfrontalières et d'en faire baisser les coûts. Le système de l'UE doit être beaucoup plus largement utilisé en qualité d'outil contribuant à des solutions innovantes.
 4. Le train et les autres moyens de transport verts ne doivent plus être pénalisés par le coût des infrastructures, les taxes, les investissements et les réglementations.
 5. L'UE doit suivre une ligne stratégique pour que, en créant de meilleures conditions, les trains et les trains de nuit deviennent une alternative à l'avion. Les fonds européens doivent donc être disponibles aux lignes internationales et aux trains de nuit.
 6. Déplacer le transport des marchandises de la route vers le rail fait une différence substantielle à l'empreinte carbone du secteur des transports. En conséquence, la législation européenne existante doit être revue et améliorée pour créer de meilleures conditions facilitant cette transition.
 7. Puisque l'Accord de Paris n'a pas encore défini dans ses objectifs les transports aérien et maritime, l'Union européenne doit faire respecter une réglementation afin de rendre l'Accord de Paris également pertinent dans ces secteurs. Pour ce faire, elle pourrait en premier lieu interdire les politiques de subvention et les billets low cost qui pénalisent le transport ferroviaire par rapport aux transports aérien et maritime.
 8. Introduire un moratoire sur les investissements provenant d'instruments européens comme le RTE-TI, le CEF2, la BEI3 et le FEIS14 sur toutes les infrastructures de transport qui accroissent la dépendance européenne au pétrole. Les investissements doivent avoir pour but d'intégrer l'infrastructure européenne essentiellement en investissant dans des connexions ferroviaires transfrontalières et dans le transport maritime durable. L'accent doit être mis sur les sections transfrontalières régionales qui ont été abandonnées ou démantelées (voir <http://www.missing-rail-links.eu>). Par ailleurs, il convient de revoir les investissements accordés aux autoroutes, aéroports, etc.
 9. Afin d'optimiser les projets RTE-T, il convient d'ouvrir un débat sur le rôle d'une Autorité européenne des transports.
 10. Les fonds des projets RTE-T devraient servir dans une plus large mesure aux infrastructures sans carburant fossile. Il est nécessaire de faire pencher la concurrence en faveur du ferroviaire en changeant la priorité des investissements consacrés aux infrastructures de transport, à savoir de passer de la construction de routes à la construction de voies ferrées. Au contraire, l'UE assume la responsabilité de promouvoir un réseau de transport paneuropéen sans fossile. L'argent public doit être

dépensé pas seulement si le retour sur les investissements financiers est assuré ; il faut en effet prendre également en compte le retour des investissements sur l'environnement. Par conséquent, il est indispensable que les investissements donnent la priorité aux projets qui contribuent à minimiser les coûts externes au lieu d'en générer.

9. II Dans le cadre multi-financement à venir, de plus grosses sommes d'argent devront être allouées au développement du ferroviaire dans le programme RTE-T.
10. 12. La Commission a besoin d'outils supplémentaires pour assurer le suivi des plans nationaux des États membres afin de s'assurer que les efforts consacrés au réseau ferroviaire central et complet du RTE-T sont suffisants. Les fonds européens qui financent les études et les infrastructures doivent être considérés comme un supplément aux budgets nationaux alloués aux infrastructures, et non pas comme des ressources financières visant à remplacer les investissements nationaux.