

Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2011/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013

[COM(2021) 812 final — 2021/0420 (COD)]

(2022/C 290/19)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Consultation	Conseil de l'Union européenne, 17.2.2022 Parlement européen, 7.3.2022
Base juridique	Article 172 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Décision de l'assemblée plénière	25.10.2021
Compétence	Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information»
Adoption en section	10.3.2022
Adoption en session plénière	23.3.2022
Session plénière n°	568
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	222/1/7

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le CESE accueille favorablement la proposition à l'examen, étant donné que l'adoption du règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en vigueur remonte à 2013 et qu'il était donc grand temps de proposer un nouveau cadre, mis à jour, qui soit adapté au contexte politique actuel et mette à profit les leçons que l'on a pu tirer du texte qui est aujourd'hui d'application. Ainsi, le règlement sur le RTE-T, tel que mis à jour, fournira, en matière d'infrastructures, la base nécessaire pour parvenir à atteindre les objectifs que la Commission a repris dans le pacte vert, la stratégie de mobilité durable et intelligente et le plan d'action pour le rail. En outre, affectée de lourds retards, la mise en œuvre du RTE-T au titre du règlement afférent en vigueur ne s'est pas avérée satisfaisante, de sorte que le Comité porte un jugement positif sur le renforcement des règles concernant la réalisation de ce réseau.

1.2. Le CESE se dit d'accord avec la mesure qui a pour objet d'harmoniser plus avant les conditions applicables aux infrastructures relevant du réseau central, d'une part, et global, d'autre part, aboutissant à ce que la différence entre ces deux composantes se réduit à leurs calendriers respectifs.

1.3. De même, le CESE estime bienvenu que l'accent soit mis sur les corridors européens comme moyen d'encourager un transport efficace, ainsi que la multimodalité, et il fait part de son approbation quant au mécanisme de suivi vigoureux qui est prévu, de même qu'au rôle accru qui est donné aux coordonnateurs européens.

1.4. Par ailleurs, le CESE voit d'un œil positif la valeur ajoutée résultant des effets de synergie auxquels le règlement à l'examen donnera lieu en améliorant la coordination des corridors européens avec les corridors de fret ferroviaire.

1.5. Le CESE se réjouit que la proposition accorde beaucoup de prix à la cohésion dans la mise en œuvre du réseau et fait observer que cet impératif implique d'assurer connectivité et accessibilité au bénéfice de toutes les régions de l'Union européenne, pour le transport de passagers comme de marchandises, ainsi que de réaliser une coordination et des interconnexions efficaces entre, respectivement, le trafic à longue distance et à l'échelle régionale et locale, ainsi que les déplacements dans les nœuds urbains. En conséquence, il se félicite aussi que l'article 58 de la proposition fasse obligation aux États membres de garantir que leurs plans nationaux de transport et d'investissement s'inscrivent dans une logique de cohérence avec la politique de l'Union en matière de transport.

Dès lors que le manque de ponctualité compte parmi les principaux obstacles qui ont empêché le transport multimodal, dont le rail, de représenter une option séduisante, le chemin de fer ne pourra jouer pleinement son rôle dans la chaîne du transport intermodal que grâce à des lignes efficaces de fret ferroviaire, qui soient pourvues des infrastructures requises pour que les trains y circulent à une vitesse adéquate et respectent leurs horaires.

1.6. En ce qui concerne les fonctions des deux coordonnateurs supplémentaires que la proposition prévoit, en l'occurrence pour l'espace maritime européen et pour le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), le CESE est d'avis que pour assurer un déploiement rapide de ce dernier dispositif, un soutien financier substantiel sera également nécessaire, eu égard aux coûts qu'il implique. En conséquence, il se félicite que la Commission suggère que le soutien financier apporté en faveur de ce système par les pouvoirs publics nationaux soit dispensé de l'obligation de notification des aides d'État. Par ailleurs, il réclame la réalisation d'une étude de faisabilité qui examinerait, y compris du point de vue des enjeux financiers, s'il est envisageable que l'ERTMS puisse être mis en œuvre à l'échéance de 2030.

S'agissant de l'espace maritime européen, le CESE souhaite attirer l'attention sur les «ponts maritimes», ces lignes sur lesquelles des liaisons régulières et intenses sont assurées par des transbordeurs rouliers, que l'on pourrait envisager d'assimiler à des infrastructures, susceptibles de bénéficier d'un cofinancement à titre de projets d'intérêt commun.

1.7. Le CESE déplore que la proposition à l'examen ne prévoit pas d'imposer aux États membres un délai précis pour faire rapport sur la mise en œuvre du réseau global.

1.8. Le CESE soutient totalement la proposition dans son insistance pour que les projets envisagés donnent lieu à de larges consultations de tous les acteurs intéressés, qui devront être menées sur un mode approprié et en temps utile, et il rappelle l'avis qu'il a consacré en 2012 aux possibilités que lui-même offre pour faire le lien avec la société civile.

1.9. Le CESE prend note, avec satisfaction, des priorités générales fixées pour tous les réseaux dans l'article 12 du règlement proposé, qui prévoit d'éliminer tous les obstacles administratifs, techniques et opérationnels et d'optimiser l'utilisation des infrastructures.

1.10. Le CESE demande de veiller à ce qu'il devienne plus facile de prendre des mesures à portée générale qui visent à renforcer l'efficacité, afin de promouvoir la multimodalité, laquelle implique d'exploiter de manière optimale les atouts de chacun des modes de transport, de manière à obtenir les meilleurs résultats possibles, tout en augmentant la sécurité et en atténuant la charge qu'ils font peser sur l'environnement. Le Comité attire tout particulièrement l'attention sur l'importance que revêt l'interface entre le transport par voie terrestre et les autres modes d'acheminement, si l'on veut que les voies navigables intérieures, le transport maritime à courte distance et l'aviation puissent apporter leur pleine contribution à la chaîne multimodale.

1.11. Le CESE a la conviction que pour créer un réseau qui représente un atout de valeur durable pour les citoyens et les entreprises de l'Union européenne, il importe d'accroître la résilience qu'il présente face au changement climatique, aux risques naturels et aux catastrophes d'origine humaine. Les aspects liés à cette capacité de rebond devraient être pris en considération le plus tôt possible dans la phase de planification des projets.

1.12. Le CESE souligne qu'en cas de problèmes de circulation ou d'urgence, la préférence devrait être donnée à la solution la plus durable.

1.13. Le CESE approuve l'intérêt qui est porté aux systèmes relevant des technologies de l'information et de la communication et au potentiel qu'ils recèlent pour favoriser le développement du transport multimodal. Il juge qu'il importe de déployer en toute priorité les vastes potentialités que la numérisation recèle pour améliorer le fonctionnement du transport.

1.14. Le CESE fait également observer qu'en recourant à des outils numériques, il serait possible de mieux contrôler le respect des réglementations sur les temps de travail et de repos, en particulier dans le transport ferroviaire, et il réclame le développement d'un dispositif de ce type.

1.15. Le CESE se réjouit que le règlement à l'examen inclue les nœuds urbains et les terminaux multimodaux parmi les composantes spécifiques du RTE-T, car ces deux équipements représentent des rouages essentiels pour le bon fonctionnement du transport. Le Comité relève que si les critères fonctionnels définis dans la proposition sont bien respectés, plusieurs nœuds urbains pourront être desservis par un seul et même terminal multimodal.

1.16. Le CESE observe que de grandes disparités existent dans les infrastructures ferroviaires en ce qui concerne les installations destinées aux personnels du rail. Il estime que les équipements mis à disposition de ces travailleurs devraient inclure, à tout le moins, des voies d'accès sûres, des hébergements de nuit et des salles de pause qui répondent aux normes actuelles, du point de vue de la climatisation, du chauffage et de l'hygiène, ainsi que des locaux de service et sanitaires modernes.

1.17. Le CESE prend bonne note des prescriptions que l'article 29, paragraphe 2, point b) définit pour les aires de repos et souhaite recommander de fixer également des normes minimum en ce qui les concerne.

1.18. De même, le CESE loue l'attention accrue qui est portée aux liaisons avec les pays voisins de l'Union européenne, dont ses partenaires, comme les États membres de l'Espace économique européen (EEE) et la Suisse, ainsi que ceux qui sont engagés dans le processus d'adhésion. Il relève que la finalité poursuivie en l'occurrence est d'œuvrer pour que la politique en matière de RTE-T se diffuse dans les pays tiers, y compris pour ce qui est de ses objectifs de durabilité, de cohésion, d'efficacité et d'avantages accrus pour les utilisateurs.

1.19. Le CESE se félicite en outre que la participation d'entités de pays tiers aux projets relevant du RTE-T retienne l'attention de la proposition en tant que question touchant à la sécurité et à l'ordre public, et que les États membres soient alors soumis à une obligation de notification, afin qu'une évaluation d'impact puisse être réalisée, y compris pour les cas qui n'entrent pas dans le champ d'application du cadre général relatif au filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union européenne. Une telle démarche garantira en outre que ces équipements soient interoperables et répondent aux normes de l'Union européenne.

1.20. Le CESE se dit également favorable à la possibilité qui est ménagée de procéder, par recours à des actes délégués, à des ajustements dans les composantes infrastructurelles et la configuration des corridors.

1.21. Le CESE exprime sa satisfaction de relever qu'il est maintenant proposé d'inclure dans le règlement l'obligation, pour les États membres, d'entretenir les infrastructures du RTE-T. Il aurait apprécié que sur ce point, la proposition ait également prévu un mécanisme de suivi, ainsi que des sanctions appropriées si cet entretien était insuffisant.

1.22. Le CESE adhère aux objectifs que la Commission, dans sa stratégie «Global Gateway» en matière de connectivité, a fixés en matière d'infrastructures de transport à l'échelle mondiale.

2. Le contexte

2.1. Le 14 décembre 2021, à titre d'action clé en faveur du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission a présenté, sous la référence COM(2021) 812 — 2021/0420 (COD), sa proposition (ci-après «la proposition») pour un nouveau règlement destiné à remplacer celui qui est actuellement en vigueur concernant les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, portant le numéro (UE) n° 1315/2013.

2.2. La proposition conserve la structure à deux niveaux, central et global, du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Pour le volet central, la date butoir de réalisation reste fixée à 2030, plus une phase ultérieure d'extension d'ici 2040, tandis qu'elle est de 2050 pour la partie globale.

2.3. Le texte à l'examen garde et développe plus avant les quatre objectifs spécifiques que poursuit le règlement RTE-T en vigueur, à savoir l'efficacité, la cohésion, la durabilité et l'augmentation des avantages du réseau pour ses usagers.

2.4. La proposition cherche à remédier aux problèmes des retards accusés dans l'élaboration des projets et leur mise en œuvre, en articulant les intérêts, objectifs et responsabilités des États membres avec ceux concernant le réseau transeuropéen de transport et en renforçant le suivi, en particulier pour ce qui concerne les corridors européens de transport et les priorités horizontales que constituent le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et l'espace maritime européen, pour lesquels elle conforte le rôle des coordonnateurs européens et confère, grâce à des actes d'exécution, une valeur juridique aux plans de travail.

2.5. En procédant à des modifications dans le règlement (UE) n° 913/2010, la proposition garantit la bonne articulation des corridors de fret ferroviaire avec les corridors européens et elle assure la coordination entre les deux dispositifs.

2.6. La proposition instaure une obligation d'entretien du RTE-T qui incombe aux États membres.

2.7. Si la mise en œuvre des réseaux accuse des retards importants sans que des justifications objectives en soient données et qu'il y soit remédié dans les six mois, la Commission pourra annuler le cofinancement assuré par l'Union européenne.

3. Observations générales

3.1. Le CESE accueille favorablement la proposition, étant donné que l'adoption du règlement RTE-T en vigueur remonte à 2013 et que depuis cette date, le programme stratégique de l'Union européenne en matière de transport a beaucoup évolué, dès lors que le livre blanc de 2011 sur la politique des transports a cédé la place, en 2020, à la stratégie de mobilité durable et intelligente, laquelle met notamment l'accent sur la durabilité, la numérisation et la promotion du rail et de la multimodalité.

En outre, avec les retards notables qui l'ont émaillée, la mise en œuvre du RTE-T au titre du règlement actuel en la matière ne s'est pas avérée être une expérience concluante.

Il était devenu urgent de proposer un cadre qui soit adapté au contexte d'action actuel, de manière à créer une infrastructure qui soit compatible avec, par exemple, le pacte vert pour l'Europe, la stratégie de mobilité durable et intelligente et le plan d'action pour le rail, et qui exploite les leçons tirées du règlement en vigueur actuellement. Dans son rapport d'évaluation de 2020 ⁽¹⁾, le CESE avait insisté sur cette nécessité d'actualiser le règlement.

⁽¹⁾ Évaluation des orientations du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) 2013-2020, TEN/701.

3.2. Le CESE approuve la mesure qui a pour objet d'harmoniser plus avant, pour le réseau central et global, les conditions applicables aux infrastructures et de ramener pour l'essentiel la distinction entre ces deux composantes à une question de calendrier, la date butoir pour achever le premier étant fixée à 2030, ainsi que 2040 pour le «réseau central étendu», tandis que l'échéance pour mener à bien le second est de 2050. Pour ce qui est du délai de 2030, le CESE continue à douter qu'il puisse être tenu, comme il l'avait déjà indiqué dans son rapport d'évaluation de 2020, mais il n'en considère pas moins qu'il conviendrait de le conserver, afin d'exercer une pression sur les États membres.

3.3. Le Comité se félicite également de l'accent qui est mis sur la cohésion, dont l'enjeu d'une connectivité et d'une accessibilité pour tous sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne, en ce qui concerne les passagers comme les marchandises, et sur les distances tant longues que courtes, de même qu'il accueille favorablement l'obligation faite aux États membres d'assurer que leurs actions nationales soient cohérentes avec la politique de transport européenne. La définition de critères minimum à respecter dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire améliorera les perspectives en matière de multimodalité.

3.4. Le CESE se félicite que la proposition mette l'accent sur les corridors européens, afin d'encourager un transport efficace, ainsi que la multimodalité. De même, il se dit favorable au rôle accru que jouent les coordonnateurs européens et au mécanisme de suivi vigoureux, apportant la garantie d'une mise en œuvre réalisée de manière adéquate et en temps voulu.

Il exprime sa satisfaction que les corridors de fret ferroviaire soient configurés et gérés d'une manière coordonnée avec les corridors européens, car cette manière de procéder produira une forte valeur ajoutée, grâce à des effets de synergie.

3.5. Le CESE relève que des coordonnateurs européens sont également désignés pour l'espace maritime européen et le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). S'agissant de ce système, il souligne qu'un soutien financier est nécessaire pour en assurer un déploiement rapide et il accueille favorablement la suggestion que le soutien financier apporté en sa faveur par les pouvoirs publics nationaux soit dispensé de l'obligation de notification des aides d'État. Le coordonnateur pour l'espace maritime européen, quant à lui, s'occupera d'intégrer les liaisons maritimes dans le RTE-T, ainsi que de créer et mettre à niveau de telles liaisons pour de courtes distances. Le Comité relève en particulier la haute utilité que revêtent les tâches qui visent à assurer une articulation sans heurt entre le transport effectué par mer, par les voies navigables intérieures et par des liaisons terrestres.

3.6. L'espace maritime européen vient se substituer au dispositif des «autoroutes de la mer», jugé être d'une complexité excessive. Le CESE attire l'attention sur la question des «ponts maritimes», c'est-à-dire des liaisons qui, assurées de manière régulière et intense par des transbordeurs rouliers, remplissent pratiquement le rôle d'un pont. Il se demande s'il n'y a pas lieu de considérer lesdits ponts maritimes comme des connexions analogues à un élément d'infrastructure, pouvant prétendre à bénéficier d'un cofinancement, à titre de projet d'intérêt commun.

3.7. Le CESE déplore qu'aucun délai précis n'ait été imposé aux États membres pour fournir des informations concernant l'état d'avancement atteint dans la mise en œuvre des projets qui ne font pas partie des corridors européens.

3.8. Le CESE n'en approuve pas moins le mécanisme de suivi et de sanctionnement qui est prévu lorsque des retards se produisent dans la réalisation des projets sans que des explications satisfaisantes soient fournies. Il regrette que la seule sanction clairement énoncée consiste à mettre un terme au cofinancement et il invite la Commission à présenter des propositions, qui prendrait, par exemple, la forme d'une pénalité journalière qui serait imposée aussi longtemps que ledit retard persisterait en raison de négligences.

3.9. Le CESE rejoint totalement la proposition quand elle insiste sur une consultation appropriée des parties intéressées, s'agissant tant des pouvoirs publics à divers échelons que de la société civile, ainsi que sur l'échange d'informations concernant les meilleures pratiques en la matière, qui doit être assuré par la Commission. À cet égard, il rappelle l'avis qu'il a adopté en 2012 sur le thème du «Livre blanc sur les transports: vers l'adhésion et l'engagement de la société civile», ainsi que le «projet d'orientations pour la participation des citoyens et de la société civile aux politiques et aux projets de l'UE en matière de transports», dont il a été débattu lors de la conférence que son groupe d'étude permanent sur les transports a organisée les 24 et 25 octobre 2016 à Milan. Il a également formulé une observation en ce sens dans son évaluation de 2020, mentionnée ci-dessus. Le Comité souligne qu'il est nécessaire de lancer le plus tôt possible de vastes consultations, qui s'adressent tout particulièrement à la société civile organisée et tiennent dûment compte des retours d'information qui auront été reçus.

3.10. Le CESE accueille favorablement les conditions préalables supplémentaires qui ont été définies en matière d'infrastructures, visant à atteindre l'objectif, fixé dans le pacte vert pour l'Europe, de réduire les émissions de CO₂ à concurrence de 90 % d'ici 2050, tout comme l'accent qui, lors de la conception d'un projet, doit être placé sur ses aspects environnementaux, dont les coûts externes.

3.11. Le CESE prend acte des priorités générales fixées pour tous les réseaux dans l'article 12 de la proposition, qui prévoit, dans les points c) et d) de son paragraphe 2, d'éliminer tous les obstacles administratifs, techniques et opérationnels et d'optimiser l'utilisation des infrastructures. Cette mesure concorde par ailleurs avec l'approche d'ensemble favorable à l'utilisation efficace des ressources et à l'innovation qui est exposée dans l'article 43, relatif aux services durables de transport de marchandises. Dans ce domaine, le Comité souligne qu'il importe d'améliorer la résilience du réseau face aux catastrophes, laquelle devrait entrer en ligne de compte dès la phase de planification. S'agissant de résoudre les problèmes qui mettent à l'épreuve sa capacité de rebond, il y a lieu de privilégier les solutions placées sous le signe de la durabilité.

3.12. Le CESE estime par conséquent que l'objectif devrait être de parvenir à accroître l'efficacité tous azimuts, étant donné que c'est en rendant plus opérants l'ensemble des modes de transport que l'on contribuera à ce que le secteur réalise une meilleure performance environnementale, ainsi qu'il ressort d'une récente étude de l'Agence suédoise pour la protection de l'environnement ⁽²⁾.

3.13. Le CESE se félicite que pour le réseau tant global que central, les États membres seront tenus de veiller à ce que les infrastructures du rail permettent la circulation de trains de 740 mètres de long sans que des autorisations spéciales soient requises, et qu'il soit envisagé par ailleurs de développer des équipements infrastructurels pour des convois ferroviaires dont la longueur excède cette limite de 740 mètres et qui pourront atteindre jusqu'à 1 500 mètres et 25,0 tonnes de charge d'essieu, sous réserve d'analyses socio-économiques confrontant les coûts et les avantages afférents. Une disposition relative aux trains de 740 mètres circulant sur les embranchements privés s'appliquera également aux infrastructures de transport multimodal.

3.14. Le CESE demande de veiller à ce qu'il devienne plus facile de prendre des mesures à portée générale qui visent à renforcer l'efficacité, afin de promouvoir la multimodalité, laquelle implique d'exploiter de manière optimale les atouts de chacun des modes de transport, de manière à obtenir les meilleurs résultats possibles, tout en augmentant la sécurité et en atténuant la charge qu'ils font peser sur l'environnement. Le Comité attire tout particulièrement l'attention sur l'importance que revêt l'interface entre le transport par voie terrestre et les autres modes d'acheminement, si l'on veut que les voies navigables intérieures, le transport maritime à courte distance et l'aviation puissent apporter leur pleine contribution à la chaîne multimodale.

3.15. Eu égard à la disposition susmentionnée, il est tout aussi étonnant que le temps maximum d'attente aux points de passage des frontières qui a été fixé pour les corridors européens de transport ne s'applique pas au réseau RTE-T, qu'il soit central ou global.

3.16. Le CESE constate, et approuve, l'intérêt qui est porté aux systèmes relevant des technologies de l'information et de la communication, s'agissant de faciliter notamment la gestion du transport et l'échange d'informations entre ses différents modes, de manière à favoriser l'essor de la multimodalité, qui constitue l'une des priorités fixées pour développer un fret durable. Il considère qu'il convient de déployer aussi rapidement que possible les vastes potentialités que la numérisation recèle pour assurer un transport efficace, cohérent et durable.

3.17. Le CESE se félicite également que les nœuds urbains et les terminaux multimodaux soient pris en compte comme composantes spécifiques du RTE-T. Ces deux équipements représentent des rouages essentiels pour le bon fonctionnement du transport, les uns parce qu'ils sont indispensables en ce qui concerne le premier et le dernier kilomètre et les autres parce qu'ils jouent un rôle déterminant pour un transport multimodal opérant. Le Comité relève qu'en vertu des critères proposés concernant l'emplacement des terminaux, il est possible qu'un seul d'entre eux desserve plusieurs nœuds urbains.

3.18. Sur ce point, le CESE renvoie à son avis sur le thème «Transport intermodal et logistique multimodale», qui insiste sur l'importance que la numérisation et les terminaux multimodaux revêtent pour développer la multimodalité ⁽³⁾.

3.19. Le CESE salue l'intérêt accru porté aux liaisons avec les pays voisins de l'Union européenne, dont ses partenaires, comme les États membres de l'Espace économique européen et la Suisse, ainsi que ceux qui sont engagés dans le processus d'adhésion, en particulier dans les Balkans occidentaux, comme le développe de manière plus approfondie la communication de la Commission sur l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux pays tiers voisins.

3.20. À cet égard, le CESE fait également observer qu'il importe de mettre en œuvre la communication de la Commission JOIN(2021) 30, relative à la stratégie «Global Gateway» en matière de connectivité, pour encourager dans le monde entier des investissements qui assurent que le transport soit durable, intelligent, résilient et sûr dans tous ses modes et pour les combiner en un système multimodal.

⁽²⁾ *Modal shift for an environmental lift* (Le transfert modal pour un bond environnemental), rapport 7003, août 2021, avec résumé en anglais.

⁽³⁾ JO C 374 du 16.9.2021, p. 1.

3.21. Le CESE se félicite en outre que la proposition s'attache à associer des entités de pays tiers aux projets relevant du RTE-T et que les États membres soient tenus de notifier toute participation de ce genre à la Commission, afin que, pour tous les cas de figure qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement (UE) 2019/452 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union, elle puisse en vérifier les répercussions sur la sécurité ou l'ordre public sur son territoire.

3.22. Le CESE tient à indiquer qu'il apprécie la possibilité qui est ménagée d'ajuster, par recours à des actes délégués, les composantes infrastructurelles et la configuration des corridors. Les flux de transport étant changeants, cette faculté d'opérer des retouches a pour effet qu'il sera plus facile de garantir que dans leur architecture, les infrastructures de réseau et corridors épouseront bien les réalités de ces mouvements de circulation.

3.23. Enfin, le CESE entend exprimer sa satisfaction de relever que, comme il l'avait suggéré dans son rapport d'évaluation susmentionné, la proposition précise désormais que l'entretien du réseau transeuropéen de transport constitue une question revêtant valeur d'obligation pour les États membres.

4. Observations particulières

4.1. Le CESE relève qu'il y a lieu de fournir aux employés des chemins de fer, dans les gares ferroviaires, les installations infrastructurelles qui sont nécessaires pour qu'ils puissent se reposer.

4.2. Dans la foulée de l'observation d'ordre général qu'il a émise à son propos, le CESE relève qu'il serait possible d'utiliser la numérisation afin de contrôler le respect de la législation sociale, par exemple dans le secteur ferroviaire.

4.3. S'agissant du transport routier, le CESE estime qu'il conviendrait de définir des critères minimum non seulement pour les aires de stationnement sécurisées, comme prévu dans l'article 29, paragraphe 2, point c), mais également pour celles de repos, au titre du point b) de ce même article 29, paragraphe 2.

Bruxelles, le 23 mars 2022.

La présidente
du Comité économique et social européen
Christa SCHWENG
