

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. À 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^{er} semestre 2008.