

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 31/03/2009

En adoptant le rapport de M. Petr DUCHO (PPE-DE, CZ), la commission des transports et du tourisme a amendé, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

Objectif : le règlement doit viser à améliorer la performance du transport de fret ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Cet objectif doit également être poursuivi au moyen d'actions politiques et de la participation financière des États membres et de l'Union européenne. La coordination doit être assurée au niveau le plus élevé entre les États membres de manière à garantir le fonctionnement le plus performant des corridors fret.

L'engagement financier dans des infrastructures et dans des équipements techniques tels que le système européen de signalisation ferroviaire (ERTMS) doit avoir pour objectif d'augmenter la capacité et la performance du fret ferroviaire parallèlement au règlement.

Les députés jugent par ailleurs nécessaire d'envisager le développement du fret ferroviaire dans une **approche coopérative** entre les gestionnaires d'infrastructure.

Corridors de fret : selon les députés, les corridors fret doivent contribuer à la création d'un système de transport intégré et intermodal, en particulier en se concentrant sur le rôle majeur des terminaux stratégiques dans le développement du transport intermodal et de sa logistique

Le corridor fret devrait relier au moins deux États membres. Il devrait faire partie du RTE-T, ou être au minimum compatible avec celui-ci ou, le cas échéant, avec les corridors ERTMS. Il devrait prendre en compte les grands courants d'échange et de transport de marchandises et permettre de meilleures interconnexions entre les États membres frontaliers et les pays tiers voisins.

La création ou la modification d'un corridor fret devra être décidée par les États membres concernés, qui communiqueront au préalable leurs intentions à la Commission. Les opérateurs ferroviaires intéressés pourront participer à la procédure, chaque fois que des investissements substantiels les concernent.

Gouvernance des corridors : les députés estiment que le rôle de pilotage et les responsabilités respectives des États membres le long d'un corridor doivent être clarifiés. Ils proposent donc d'établir une distinction entre un « organe de gouvernance », dont seuls les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires devraient être membres, et un « comité exécutif », dont seuls les représentants des États membres peuvent être membres.

Mesures de mise en œuvre : les organes de gouvernance des corridors devraient bénéficier d'une certaine flexibilité dans la définition du plan de mise en œuvre, pour tenir compte de leurs besoins et procédures. Le contenu et la procédure de l'étude de marché devraient être définis d'une manière souple et devraient être adaptés aux besoins de l'organe de gouvernance.

Consultation des candidats : les candidats à l'utilisation du corridor fret, y compris les opérateurs de fret ferroviaire, les transporteurs de passagers, les chargeurs, les transitaires et leurs organes représentatifs, devraient être consultés par l'organe de gouvernance avant l'approbation du plan de mise en œuvre et lors de sa mise à jour.

Plans d'investissements : ceux-ci devraient comprendre une stratégie relative à l'accroissement de la capacité des trains de fret pouvant circuler sur le corridor fret (notamment par la suppression des goulots d'étranglement identifiés, l'amélioration des infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures). La stratégie pourra comprendre des mesures relatives à l'augmentation de la longueur, à l'écartement des voies, au gabarit de chargement, à la gestion de la vitesse, à la charge remorquée.

Coordination des travaux : les gestionnaires de l'infrastructure devraient coordonner tous leurs travaux sur l'infrastructure, dès lors que ces travaux sont susceptibles de restreindre la capacité disponible. Les travaux devraient être coordonnés conformément à des accords pluriannuels (ou des contrats pluriannuels) convenus par les gestionnaires de l'infrastructure, en application de la directive 2001/14/CE.

Terminaux stratégiques : les corridors fret doivent contribuer à la création d'un système de transport intégré et intermodal, en particulier en se concentrant sur le rôle majeur des terminaux stratégiques dans le développement du transport intermodal et de sa logistique.

Guichet unique pour les demandes de sillons internationaux : l'utilisation d'un guichet unique ne devrait pas être obligatoire pour les demandes de sillons pour des trains de marchandises mais devrait demeurer facultative. Les différents gestionnaires de l'infrastructure d'un corridor pourront être chargés de jouer le rôle de point d'accès au guichet unique pour les candidats qui font une demande de sillons.

Fret rapide : les catégories de marchandises transportées par le rail devraient être définies de manière large et flexible. Selon les députés, l'expression « fret prioritaire » utilisée dans la proposition initiale n'est pas appropriée et pourrait donner lieu à une interprétation erronée des objectifs de ces catégories. Les députés lui préfèrent l'expression de « fret rapide ».

Sillons alloués aux trains de marchandises : les demandes d'affectation de sillons à des trains de transport de marchandises devraient avoir lieu de la manière la plus compatible avec le transport de passagers, de manière à perturber aussi peu que possible la circulation de trains de passagers. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient fixer dans leurs conditions d'utilisation une redevance pour les sillons alloués, mais finalement pas utilisés. Cette redevance doit être d'un montant raisonnable, dissuasif et efficace.

Gestion du trafic : en cas de perturbations, les gestionnaires de l'infrastructure devraient donner la priorité aux trains de fret prioritaire. Dans ce contexte, l'organe de gouvernance, en collaboration avec les candidats, devrait élaborer et publier: a) des principes de réglementation ferroviaire garantissant que les trains de « fret rapide » bénéficient du régime le plus avantageux en ce qui concerne l'allocation de la capacité réduite; b) des plans d'urgence destinés à répondre à d'éventuelles perturbations sur le corridor.

Qualité du service : la définition des indicateurs de performance du service le long du corridor fret devrait être formulée en consultation avec les parties prenantes qui assurent et qui utilisent les services de fret ferroviaire.

Soutien financier : le rapport souligne que la création des corridors fret devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche, Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et Fonds communautaires, comme le Fonds de cohésion. La création d'un corridor fret devrait tenir compte de l'importance particulière de l'extension prévue du réseau TEN-T vers les pays de la politique européenne de voisinage (PEV) en vue d'assurer de meilleures interconnexions avec l'infrastructure ferroviaire des pays tiers.