

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 23/04/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 532 voix pour, 19 voix contre et 42 abstentions, une résolution législative approuvant sous réserve d'amendements, 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.

Les principaux amendements sont les suivants :

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 : i) faire partie du RTE-T, ou être au minimum compatible avec celui-ci ou, le cas échéant, avec les corridors ERTMS. Au besoin, certaines sections non incluses dans le RTE-T, ayant un volume élevé ou potentiellement élevé de trafic de fret, pourront faire partie du corridor ; ii) prendre en compte les grands courants d'échange et de transport de marchandises ; iii) permettre de meilleures interconnexions entre les États membres frontaliers et les pays tiers voisins.

La création ou la modification d'un corridor fret devrait 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. Le comité exécutif serait chargé d'autoriser le plan de mise en œuvre du corridor à réaliser par l'organe de gouvernance et de superviser son exécution.

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 plan de mise en œuvre, approuvé et ajusté régulièrement par l'organe de gouvernance, devrait

comprendre au minimum: i) un descriptif des caractéristiques du corridor fret, y compris d'éventuels goulets d'étranglement ; ii) les objectifs de l'organe de gouvernance et son programme pour l'amélioration de la performance du corridor fret.

Le contenu et la procédure de l'étude de marché portant sur les évolutions constatées et attendues de trafic sur le corridor fret 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 : ces plans 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 goulets 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 : l'organe de gouvernance devra arrêter une stratégie intégrée relative au développement des terminaux stratégiques pour qu'ils soient en mesure de répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor fret, en particulier en tant que nœuds intermodaux le long des corridors fret. Ces mesures doivent comprendre la coopération avec les autorités régionales, locales et nationales, l'acquisition de terrains pour la construction de terminaux ferroviaires de marchandises et une obtention plus aisée de fonds permettant de soutenir ces projets. L'organe de gouvernance veillera à ce que suffisamment de terminaux soient créés à des endroits stratégiques, en fonction des prévisions relatives au volume du trafic.

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.

Classes standard de sillons dans les corridors de fret : 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 : sauf dans le cas des heures d'affluence, les règles de priorité doivent prévoir au moins que le sillon affecté à un train de fret rapide qui se conforme aux dispositions initiales de son sillon est respecté autant que possible ou doivent viser au moins à minimiser les retards globaux, tout en mettant

l'accent sur les retards des trains de fret rapide. Dans ce contexte, l'organe de gouvernance, en collaboration avec les candidats, devrait élaborer et publier: a) des principes de réglementation ferroviaire qui garantissent 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, basés sur ces principes, destinés à répondre à d'éventuelles perturbations sur le corridor.

Chaque État membre devra définir les heures d'affluence dans le document de référence par l'intermédiaire du gestionnaire d'infrastructure. La définition des heures d'affluence ne s'applique qu'aux jours ouvrables et se limite à un maximum de 3 heures le matin et 3 heures l'après-midi. Dans la définition des heures d'affluence, il doit être tenu compte du transport régional de passagers et du transport de passagers à longue distance.

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.

Politique européenne de voisinage : un nouveau considérant souligne que la création d'un corridor fret devrait tenir compte de l'importance particulière de l'extension prévue du réseau RTE-T vers les pays de la politique européenne de voisinage en vue d'assurer de meilleures interconnexions avec l'infrastructure ferroviaire des pays tiers.