

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 22/02/2010 - Position du Conseil

La position arrêtée par le Conseil en première lecture tient pleinement compte de la proposition de la Commission et de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Les principaux éléments de la position commune sont les suivants :

Sélection des corridors de fret : le Conseil a adopté une autre solution que celle proposée par la Commission. Le texte prévoit la mise en place, dans des délais déterminés, des **corridors de fret initiaux** sur la base de la liste des itinéraires principaux des corridors figurant à l'annexe I du règlement et l'obligation pour les États membres non mentionnés dans cette liste de participer à la mise en place d'au moins un corridor de fret. Les États membres participent également à la mise en place du corridor ou à la prolongation d'un corridor existant afin de garantir qu'un État membre voisin s'acquitte de l'obligation d'établir au moins un corridor de fret.

La solution susmentionnée comporte **deux dérogations possibles** à l'obligation de participer à la mise en place d'un corridor de fret :

- une première dérogation serait justifiée dans certains cas, notamment lorsque l'on constate un manque d'intérêt des candidats susceptibles d'utiliser le corridor ou l'absence de bénéfice socio-économique, ou lorsque la mise en place du corridor imposerait une charge disproportionnée. Une telle dérogation doit faire l'objet d'une décision de la Commission prise conformément à la procédure de comité ;
- la seconde dérogation pourrait s'appliquer à un État membre doté d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

Gouvernance des corridors de fret : le Conseil a modifié la proposition de la Commission et décidé que pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un **comité exécutif** chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues en ce qui concerne la mise en œuvre et la planification des investissements. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.

En outre, pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés mettent en place un **comité de gestion** chargé de prendre les mesures prévues en matière de mise en œuvre, de planification des investissements, de capacités d'infrastructure et de qualité du service. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

Le comité de gestion crée également un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. Il peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis.

Terminaux stratégiques et fret prioritaire : dans sa position en première lecture, le Conseil a supprimé les articles proposés par la Commission concernant les aspects relatifs à : i) une stratégie relative au

développement des terminaux stratégiques arrêtée par l'organe de gouvernance ; ii) la définition de classes de type de trafic de marchandises, dont au moins une est dénommée « fret prioritaire ». S'agissant des terminaux stratégiques, le Conseil a estimé qu'il convenait de laisser le pouvoir de décision au marché. Quant au fret prioritaire, le Conseil a considéré qu'il risquait d'entraîner une discrimination, en particulier à l'encontre des trains de passagers.

Guichet unique pour les demandes de sillons internationaux : le Conseil n'a pas accepté la procédure obligatoire proposée par la Commission mais a décidé que le comité de gestion d'un corridor de fret désignerait ou créerait un organe commun et/ou un système d'information fondé sur la collaboration entre les gestionnaires de l'infrastructure donnant aux candidats la possibilité de demander, en un seul endroit et une seule opération, des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret.

Candidats autorisés : le Conseil a supprimé l'article relatif aux candidats autorisés proposé par la Commission. Il accepte uniquement la possibilité, pour des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent, de demander des infrastructures pour certaines sections de sillons lorsque ces sillons sont situés dans des États membres dont le droit national admet ce type de demandes.

Gestion du trafic en cas de perturbations : la Commission a proposé que les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret établissent et publient les règles de priorité entre les différents types de trafic en cas de perturbation de la circulation sur le corridor de fret. Le Conseil a révisé la proposition de la Commission et décidé que le comité de gestion adopte des objectifs communs en termes de ponctualité et/ou des lignes directrices en matière de gestion du trafic en cas de perturbation de la circulation des trains sur le corridor de fret. Sur la base de ces objectifs et/ou lignes directrices, chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit ensuite des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur le corridor de fret.

Dérogation : la Commission a proposé qu'un État membre puisse déroger, le cas échéant, aux dispositions du règlement en adressant une demande de dérogation motivée à la Commission. La Commission devrait adopter une décision sur cette demande, conformément à une procédure consultative définie, en tenant compte de la situation géographique et du développement des services ferroviaires de transport de marchandises dans l'État membre qui a fait la demande de dérogation.

Le Conseil a supprimé la disposition en question proposée par la Commission. Il a par contre accepté un article relatif à des « mesures transitoires » prévoyant que les obligations en matière de mise en œuvre du règlement ne s'appliquent pas à la République de Chypre et à la République de Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

Il faut noter que **d'autres amendements non repris dans la position du Conseil** en première lecture portaient notamment sur les éléments suivants:

- une référence à l'optimisation et à la fiabilité du trafic de fret ferroviaire;
- des programmes de recherche, le programme Marco Polo et d'autres politiques et fonds de l'Union comme le Fonds de cohésion;
- la mise en place de liaisons efficaces et suffisantes avec les autres modes de transport, de manière à développer un réseau de transport de fret performant et intégré;
- la procédure de définition des indicateurs de performance;
- des modifications des définitions figurant à l'article 2 ;
- la mise à jour du plan de mise en œuvre ;
- l'ajout d'une référence aux éventuels goulets d'étranglement;
- un programme visant à améliorer le corridor de fret;
- une étude de marché à mettre à jour périodiquement;

- des programmes de création et d'amélioration des performances du corridor de fret;
- les candidats à l'utilisation du corridor de fret;
- la stratégie relative aux plans d'investissement;
- les plans d'investissement;
- une réserve de capacités;
- une redevance pour les sillons alloués mais non utilisés ;
- les règles de priorité;
- la cohérence entre les différents systèmes d'amélioration des performances;
- les informations à fournir aux organismes de contrôle par les gestionnaires de l'infrastructure et les autres tiers impliqués dans un processus de répartition internationale de capacités.