Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 04/05/2010

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision), modifie la position du Conseil en première lecture comme suit :

Objectif : les députés clarifient que le règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif en vue de créer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles de sélection, d'organisation, de gestion des corridors de fret, ainsi que la planification des investissements.

Définition : la définition de «guichet unique» a été introduite, à savoir l'instance commune mise en place par le comité de gestion de chaque corridor de fret donnant aux candidats la possibilité de demander dans un seul lieu et en une seule opération un sillon pour un parcours traversant au moins une frontière.

Désignation de corridors de fret initiaux : le rapport demande que les États membres visés à l'annexe I mettent en service, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du règlement, les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés dans ladite annexe. Les États membres visés à l'annexe I devront élaborer, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du règlement, le plan de mise en œuvre des corridors de fret prévus à l'annexe I. Le plan de mise en œuvre élaboré par le comité de gestion devrait comprendre également la détermination de l'itinéraire du corridor, après consultation des groupes consultatifs. Les députés ont supprimé la dérogation concernant la mise en place des corridors de fret le long des itinéraires principaux.

Après avoir obtenu les informations des États membres sur la mise en place des corridors de fret, la Commission devrait adopter, par voie d'actes délégués, une décision relative à un réseau initial de corridors de fret, notamment les corridors approuvés à l'annexe I, au plus tard six mois après la mise en place des corridors de fret ;

Le réseau de corridors de fret devra être progressivement modifié et élargi sur la base des propositions de création ou de modification de corridors de fret et après adoption d'une décision de la Commission au moyen d'actes délégués.

Sélection de corridors supplémentaires de fret : quelques adaptations sont introduites au niveau de la présentation des critères, qui sont déplacés de l'Annexe II à un nouvel article. L'approbation de la liste de corridors et la sélection de corridors supplémentaires pourraient être exécutées dans un calendrier plus serré que le Conseil l'a proposé afin de permettre une mise en œuvre plus rapide du règlement.

Modification des corridors de fret et réconciliation : les députés ont supprimé ces dispositions.

Gouvernance des corridors de fret : les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés par un corridor de fret devront coopérer au sein des comités exécutif et des comités de gestion de manière

à assurer le développement du corridor de fret selon son plan de mise en œuvre. Le comité de gestion prendra ses décisions, y compris la mise en place de sa structure organisationnelle. Il sera une entité juridique indépendante et pourra peut être constitué sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE).

Le groupe consultatif constitué par le comité de gestion pourra émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tiendra compte de tous ces avis, mais la décision appartiendra toutefois au comité de gestion. En cas de divergences entre le comité de gestion et le groupe consultatif, ce dernier pourra saisir le comité exécutif. Celui-ci agira en qualité de médiateur et communiquera en temps voulu sa position aux parties intéressées.

Le comité de gestion devra également établir un groupe consultatif composé des entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor de fret. Ce groupe consultatif pourra émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour ces entreprises.

Le comité de gestion devra obliger les gestionnaires de l'infrastructure participant au corridor de fret à utiliser les applications informatiques interopérables ou autres solutions disponibles à l'avenir, pour traiter les demandes de sillons internationaux et gérer le trafic international dans le corridor.

Mesures de mise en œuvre du plan relatif au corridor de fret : le comité de gestion devra mener et mettre périodiquement à jour une étude de marché sur le transport portant sur les évolutions de trafic constatées et attendues sur le corridor de fret, à la suite de sa mise en place. Cette étude devra examiner également les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret.

Les députés ont réintroduit un amendement de première lecture demandant qu'un programme de définition et d'amélioration des performances du corridor de fret soit établi. Ce programme devra comprendre notamment les objectifs communs, les choix techniques et le calendrier des interventions nécessaires sur l'infrastructure ferroviaire et ses équipements pour mettre en œuvre l'ensemble des mesures concernant les investissements relatifs aux corridors de fret et la gestion du corridor de fret.

Consultation des candidats : en cas de désaccord entre le comité de gestion et les candidats, ces derniers devraient pouvoir saisir les organismes de contrôle visés au règlement.

Planification des investissements : les amendements visent à réintroduire la première lecture du Parlement. Les plans d'investissement devront concerner notamment les investissements indicatifs à moyen et long termes dans l'infrastructure du corridor de fret. Ils devront comprendre une stratégie en faveur de l'accroissement de la capacité des trains de fret pouvant circuler sur le corridor de fret, à savoir en faveur de la suppression des goulets d'étranglement identifiés, de l'amélioration des infrastructures existantes et de la construction de nouvelles infrastructures. La stratégie pourra comprendre des mesures relatives à l'augmentation de la longueur, de l'écartement des voies, du gabarit de chargement, de la gestion de la vitesse, de la charge remorquée ou de la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret. Les plans d'investissement feront partie du plan de mise en œuvre du corridor de fret.

Classes standard de sillons dans les corridors : un nouvel article stipule que le comité de gestion doit définir et mettre périodiquement à jour les classes standard de sillons à vocation fret, valables sur l'ensemble du corridor de fret. Au moins une de ces classes (dénommée « **fret rapide** ») doit comprendre un sillon bénéficiant d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie.

Capacités allouées aux trains de marchandises : le comité de gestion du corridor de fret et le groupe consultatif devront mettre en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la capacité des terminaux.

Les sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises devront comprendre, selon les capacités disponibles, un certain nombre de sillons de fret rapide.

Les gestionnaires de l'infrastructure devront fixer dans leurs conditions d'utilisation une redevance pour les sillons alloués, mais finalement pas utilisés. Cette redevance devra être d'un montant raisonnable, dissuasif et efficace.

Candidats autorisés : une nouvelle disposition prévoit que des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent pourront demander des sillons pour le transport de marchandises lorsque ces derniers concernent plusieurs sections du corridor fret.

Gestion du trafic : les comités de gestion de corridors de fret connectés entre eux devront mettre en place des procédures de coordination du trafic le long de plusieurs corridors de fret.

Gestion du trafic en cas de perturbations : le comité de gestion devra établir et publier les règles de priorité entre les différents types de trafic en cas de perturbation de la circulation sur le corridor de fret dans le document de référence du réseau visé à la directive 2001/14/CE.

Qualité du service sur le corridor de fret : afin de mesurer la qualité de service et la capacité des services nationaux et internationaux de fret ferroviaire sur le corridor de fret, le comité de gestion et le groupe consultatif devront définir les indicateurs de performance du corridor de fret et les publier au moins une fois par an. Le cas échéant, les modalités de mise en œuvre de ces indicateurs seront établies conformément à la procédure de réglementation visée au règlement.

Organismes de contrôle : les organismes de contrôle visés à la directive 2001/14/CE devront assurer un accès non discriminatoire au corridor et constituer les instances de recours prévues par ladite directive. Les députés estiment que pour promouvoir une concurrence libre et loyale sur le marché des transports ferroviaires en Europe, un niveau comparable de contrôle doit être établi à l'échelle européenne. Les organismes de contrôle doivent être facilement accessibles pour les acteurs du marché. Ils doivent être en mesure de prendre leurs décisions de manière indépendante et efficace. Ils doivent disposer de ressources financières et d'un personnel compétent suffisants pour pouvoir examiner toutes les plaintes dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Révision : si, en cas de révision des orientations pour le RTE-T conformément aux modalités visées à la décision n° 1692/96/CE, la Commission conclut qu'il est approprié d'adapter le règlement à ces orientations, elle devra présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier le présent règlement en conséquence. De la même manière, certaines décisions prises en vertu du règlement peuvent comporter la nécessité de réviser les orientations pour le RTE-T.

Comitologie : les députés ont introduit quelques changements destinés à adapter les anciennes procédures de comitologie aux actes délégués, comme le prévoit le traité de Lisbonne.

Liste des itinéraires principaux des corridors de fret (annexe) : les députés ont apporté des amendements à cette liste.