

# Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 15/06/2010 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative 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.

Le Parlement a arrêté sa position en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision). Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la position du Conseil en première lecture comme suit :

**Objet et champ d'application** : il est précisé 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 indicative des investissements. Le règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires comprises dans les corridors de fret.

**Corridor de fret** : la définition est clarifiée. Il s'agit de l'ensemble des lignes ferroviaires désignées, notamment les lignes de transbordeurs ferroviaires, sur le territoire des États membres ou entre États membres et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant deux terminaux ou plus le long d'un itinéraire principal et, le cas échéant, des itinéraires de contournement et des sections les reliant.

**Désignation de corridors de fret initiaux** : les États membres visés à l'annexe I du règlement devront mettre en service, dans les délais qui y sont prévus, les corridors de fret énumérés dans ladite annexe.

**Critères applicables aux corridors de fret** : le texte amendé stipule que la sélection de corridors supplémentaires de fret et la modification de corridors de fret devront s'opérer en tenant compte des critères suivants:

- la traversée par le corridor de fret du territoire d'au moins trois États membres, ou d'au moins deux États membres si la distance entre les terminaux ferroviaires desservis par le corridor de fret proposé est supérieure à 500 kilomètres;
- la cohérence du corridor de fret avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les corridors ERTMS et/ou les corridors définis par RailNetEurope;
- l'intégration des projets prioritaires du RTE-T (annexe III de la décision n° 1692/96/CE) au corridor de fret;
- l'équilibre entre les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret;
- la cohérence de l'ensemble des corridors de fret proposés par les États membres pour parvenir à la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif;
- le développement du trafic de fret ferroviaire et des grands courants d'échange et de transport de marchandises sur le corridor de fret;
- le cas échéant, de meilleures interconnexions entre les États membres et les pays tiers voisins;
- l'intérêt des candidats pour le corridor de fret;
- la présence d'une bonne interconnexion avec les autres modes de transport, notamment grâce à un réseau adéquat de terminaux, y compris dans les ports maritimes et à l'intérieur des terres.

**Sélection de corridors supplémentaires de fret** : le texte précise que la création d'un corridor de fret sera proposée par les États membres concernés. À cette fin, ils devront envoyer conjointement à la Commission une lettre d'intention assortie d'une proposition élaborée après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés, en prenant en considération les critères applicables aux corridors de fret.

**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 exécutifs et 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 relatives à la mise en place de sa structure organisationnelle et pourra être une entité juridique indépendante. Il pourra être constitué sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE).

Le comité de gestion constituera un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret, notamment, le cas échéant, des ports fluviaux et maritimes. 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. La décision finale appartiendra toutefois au comité de gestion.

Le comité de gestion établira 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 groupe consultatif pourra aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tiendra compte de tous ces avis.

Le comité de gestion coordonnera, conformément aux plans nationaux et européens de déploiement, l'utilisation des applications informatiques interoperables 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 établir, au plus tard six mois avant la mise en service du corridor de fret, un plan de mise en œuvre qu'il soumettra pour approbation au comité exécutif.

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, et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers. Cette étude examinera également, le cas échéant, les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret.

**Planification des investissements** : le comité de gestion devra élaborer et réviser périodiquement un plan d'investissement, notamment concernant les investissements indicatifs à moyen et long termes dans l'infrastructure du corridor de fret, et le soumettra pour approbation au comité exécutif. Ce plan devra comprendre, entre autres, un plan de gestion de la capacité des trains de marchandises pouvant circuler sur le corridor de fret, y compris la suppression des goulets d'étranglement identifiés.

**Guichet unique pour les demandes de capacités d'infrastructure** : le comité de gestion d'un corridor de fret devra désigner ou créer un organe commun donnant aux candidats la possibilité de présenter des demandes, et d'y obtenir une réponse, en un seul endroit et une seule opération, concernant des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret.

Le guichet unique sera un outil de coordination. Il devra présenter les capacités d'infrastructure disponibles au moment de la demande et leurs caractéristiques selon des paramètres prédéfinis, tels que la vitesse, la longueur, le gabarit de chargement ou la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret. Il prendra une décision sur les demandes concernant les sillons de fret rapide et la

réserve de capacités. Il attribuera les capacités conformément à la disposition relative à l'attribution des capacités contenue dans la directive 2001/14/CE. Il devra informer, sans retard, les gestionnaires de l'infrastructure compétents de ces demandes et de la décision prise à leur égard.

Les activités du guichet unique devront être exercées de manière transparente et non discriminatoire. À cet effet, un registre sera établi et mis à la disposition de tous les acteurs intéressés. Il indiquera les dates des demandes, les noms des candidats, les documents fournis par ces derniers et la suite donnée au dossier.

**Capacités allouées aux trains de marchandises** : les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret devront faciliter les horaires, les fréquences, les heures de départ et d'arrivée et les acheminements adaptés aux services de transport de fret, en vue d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises sur le corridor de fret.

Les gestionnaires de l'infrastructure pourront fixer dans leurs conditions d'utilisation une pénalité pour les sillons alloués, mais finalement non utilisés. Cette pénalité doit être d'un montant raisonnable, dissuasif et efficace.

**Candidats autorisés** : une nouvelle disposition stipule que des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent, tels que des chargeurs, des transitaires ou des opérateurs de transport combiné, pourront demander des sillons internationaux préétablis et la réserve de capacités. Pour utiliser ce sillon pour le transport de marchandises dans le corridor de fret, ces candidats devront charger une entreprise ferroviaire de conclure un contrat avec le gestionnaire d'infrastructure.

**Qualité du service sur le corridor de fret** : le comité de gestion du corridor de fret devra encourager la compatibilité entre les systèmes d'amélioration des performances le long du corridor de fret.

**Organismes de contrôle** : pour promouvoir une concurrence libre et loyale sur le marché des transports ferroviaires en Europe, les États membres devront s'efforcer d'établir un niveau comparable de contrôle. Les organismes de contrôle devront être facilement accessibles pour les acteurs du marché et être en mesure de prendre leurs décisions de manière indépendante et efficace.

**Liste des itinéraires principaux des corridors de fret (annexe)** : le Parlement a introduit des amendements concernant la liste des itinéraires principaux et la date d'établissement des corridors.