

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 22/09/2010 - Acte final

OBJECTIF : fournir aux opérateurs une infrastructure de fret efficace qui leur permettra d'offrir un service de grande qualité et d'être plus compétitifs sur le marché des transports de marchandises.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

CONTENU : le Conseil a adopté le règlement en approuvant tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture.

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 et de gestion des corridors de fret, ainsi que la planification indicative des investissements liés à ceux-ci. Le règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires comprises dans les corridors de fret.

Les principaux éléments du règlement sont les suivants :

Désignation de corridors de fret initiaux : les États membres visés à l'annexe I du règlement devront mettre en service, au plus tard le 10 novembre 2013 ou le 10 novembre 2015, les corridors de fret énumérés dans ladite annexe.

Corridors de fret supplémentaires : les États membres dotés d'une frontière ferroviaire avec un autre État membre devront participer à la mise en place d'au moins un corridor de fret, s'ils n'ont pas déjà satisfait à cette obligation en vertu du règlement. En outre, à la demande d'un État membre, les États membres doivent participer à la mise en place d'un corridor ou à la prolongation d'un corridor existant si cela se révèle nécessaire pour permettre à un État membre voisin de s'acquitter de son obligation de mettre en place au moins un corridor.

Des dérogations à ces obligations sont possibles dans certaines conditions, notamment lorsqu'un État membre estime, après avoir présenté une analyse socio-économique, que la mise en place d'un corridor de fret ne serait pas dans l'intérêt des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret ou n'apporterait pas de bénéfices socio-économiques significatifs ou représenterait une charge disproportionnée.

Gouvernance des corridors de fret : pour chaque corridor de fret, les États membres concernés devront mettre en place un **comité exécutif** chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues au règlement. Le comité exécutif se composera de représentants des autorités des États membres concernés. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés devront mettre en place un **comité de gestion**.

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 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.

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.

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 : le comité exécutif définira le cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure sur le corridor de fret. Le comité de gestion évaluera les besoins de capacités à allouer aux trains de marchandises circulant sur le corridor de fret.

Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret devront définir et organiser conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à la directive 2001/14/CE, en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ils 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 : 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.

Gestion du trafic en cas de perturbations : le comité de gestion devra adopter 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.

Rapport : la Commission examinera périodiquement l'application du règlement. Elle soumettra un rapport au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois le 10 novembre 2015 au plus tard et ensuite tous les trois ans.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 09/11/2010.