



Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2008/0247(COD) codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif Modification 2011/0302(COD)	
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE MARINESCU Marian-Jean Rapporteur(e) fictif/fictive S&D LIBERADZKI Boguslaw ALDE BILBAO BARANDICA Izaskun Verts/ALE CRAMER Michael ECR EPPINK Derk Jan	01/09/2009
Conseil de l'Union européenne	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE DUCHOŇ Petr	05/01/2009
	Formation du Conseil	Réunion	Date
Commission européenne	Affaires générales	3032	13/09/2010
	Agriculture et pêche	2995	22/02/2010
	Transports, télécommunications et énergie	2949	11/06/2009
	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Evénements clés			
10/12/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0852	Résumé
13/01/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
31/03/2009	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
02/04/2009	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0220/2009	
22/04/2009	Débat en plénière		
23/04/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0285/2009	Résumé

21/02/2010	Publication de la position du Conseil	11069/5/2009	Résumé
25/02/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/05/2010	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/05/2010	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0162/2010	
14/06/2010	Débat en plénière		
15/06/2010	Résultat du vote au parlement		
15/06/2010	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0203/2010	Résumé
13/09/2010	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
22/09/2010	Signature de l'acte final		
22/09/2010	Fin de la procédure au Parlement		
20/10/2010	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2008/0247(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification 2011/0302(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/00356

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2008)0852	11/12/2008	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)3028	11/12/2008	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)3029	11/12/2008	EC	
Projet de rapport de la commission	PE418.273	27/01/2009	EP	
Amendements déposés en commission	PE420.117	10/03/2009	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0220/2009	02/04/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0285/2009	23/04/2009	EP	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES1199/2009	15/07/2009	ESC	
Comité des régions: avis	CDR0102/2009	07/10/2009	CofR	
Déclaration du Conseil sur sa position	05999/2010	12/02/2010	CSL	

Position du Conseil	11069/5/2009	22/02/2010	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2010)0068	24/02/2010	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE439.390	12/03/2010	EP	
Amendements déposés en commission	PE440.164	28/04/2010	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A7-0162/2010	17/05/2010	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T7-0203/2010	15/06/2010	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2010)0457	30/08/2010	EC	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2010)6136	01/09/2010	EC	
Projet d'acte final	00028/2010/LEX	22/09/2010	CSL	
Document de suivi	COM(2018)0189	16/04/2018	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0101	16/04/2018	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2010/913](#)

[JO L 276 20.10.2010, p. 0022](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32010R0913R\(01\)](#)

[JO L 325 23.11.2012, p. 0019](#) Résumé

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

OBJECTIF : établir les règles de création et d'organisation du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors ferroviaires internationaux.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : dans le cadre de la Stratégie de Lisbonne, la création d'un marché ferroviaire intérieur, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises, est un élément essentiel de progrès vers la réalisation d'une mobilité durable. Dans ce contexte, la création d'un réseau ferroviaire pour un fret compétitif sur lequel les trains de marchandises pourront circuler dans de bonnes conditions et facilement passer d'un réseau national à un autre permettrait d'améliorer les conditions d'utilisation de l'infrastructure.

De nombreuses initiatives, tant au niveau national qu'au niveau communautaire, ont été engagées ces dernières années pour que le service délivré par les gestionnaires d'infrastructure devienne plus performant. Ces initiatives doivent être renforcées et leur rythme doit être accéléré pour que les progrès nécessaires à l'intégration du rail et au développement du fret deviennent une réalité. Cela signifie en premier lieu l'amélioration ou le renforcement de:

- la coopération entre gestionnaires d'infrastructure pour supprimer les effets frontières pour le trafic de fret et optimiser au niveau international, sur les axes les plus pertinents dans un premier temps, leurs investissements et l'exploitation de leurs capacités;
- le développement et la gestion des terminaux intermodaux servant le ferroviaire;
- la qualité et la fiabilité des capacités d'infrastructure allouées au fret

La Commission s'est engagée dans sa Communication du 18 octobre 2007 intitulée « Vers un réseau ferroviaire européen à priorité fret » à présenter en 2008 des propositions visant à la création, de manière coordonnée, de corridors ferroviaires internationaux à priorité fret. Cette option a été privilégiée par rapport à la création de corridors ferroviaires dédiés au fret qui a été jugée surdimensionnée, trop coûteuse et longue à mettre en œuvre. Suite à cet engagement, la Commission a conduit une vaste consultation de l'ensemble des acteurs concernés. La principale conclusion de cet exercice est que la création à court terme de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif contribuerait substantiellement à l'amélioration de la compétitivité du rail.

CONTENU : la proposition de règlement de la Commission porte notamment sur les procédures relatives à la sélection des corridors et à la

gouvernance de l'ensemble qu'ils composent ainsi que sur les caractéristiques que ces corridors doivent avoir. Elle s'inscrit dans la continuité des initiatives et des dispositions telles que le programme RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transports), les corridors ERTMS (système européen de signalisation ferroviaire) et la législation communautaire relative au transport ferroviaire en vigueur.

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

Définition et gouvernance du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif : la proposition définit tout d'abord les obligations des États membres en matière de création de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif et la procédure de sélection de ces corridors. Ces dispositions doivent permettre de garantir la qualité des corridors proposés d'une part, et la cohérence entre les différents corridors proposés d'autre part. Elles prévoient également que l'ensemble des États membres, qui ne présentent pas de particularité géographique incompatible avec cet objectif, participent à la création du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

La méthode proposée s'articule comme suit:

- a) la législation fixe une obligation générale pour les États membres de créer des corridors fret à l'intérieur du RTE-T;
- b) les États membres définissent ensemble les corridors qu'ils souhaitent créer;
- c) ce choix est validé au niveau communautaire, en comitologie, après examen de la pertinence du corridor proposé et de la cohérence entre l'ensemble des corridors fret proposés.

En matière de gouvernance, il est proposé de mettre en place d'une structure internationale capable de stimuler la coordination entre États membres et gestionnaires d'infrastructure le long d'un corridor.

Investissements : la proposition précise les obligations à respecter au niveau d'un corridor fret en termes de coordination et de programmation des investissements ainsi qu'en termes de développement de l'interopérabilité des différents réseaux couverts et d'amélioration de la capacité des trains. Le développement de l'interopérabilité permettra des gains importants en temps de parcours, en capacité et en productivité du fret ferroviaire. L'augmentation de la capacité des trains (en allongeant par exemple la longueur maximale des trains pouvant circuler sur l'ensemble du corridor), permettra également d'améliorer de manière efficace la productivité du fret ferroviaire.

La Commission propose également la définition d'un réseau de terminaux stratégiques au niveau de chaque corridor. Chaque corridor doit par conséquent avoir une stratégie efficace portant sur le développement des terminaux notamment intermodaux, et sur l'adéquation de leurs capacités avec les besoins du fret circulant sur le corridor.

Exploitation d'un corridor fret. La proposition repose sur six points essentiels :

1. le développement de procédures interopérables;
2. l'amélioration de la coordination en matière d'exploitation du trafic entre gestionnaires d'infrastructure d'une part, et entre gestionnaires d'infrastructure gestionnaires de terminaux d'autre part;
3. l'amélioration de l'accès aux infrastructures et aux terminaux;
4. un traitement favorable des trains de fret au niveau de l'allocation des sillons et de la gestion du trafic;
5. le suivi de la qualité du service sur un corridor fret;
6. la coopération entre organismes de contrôle.

L'amélioration de la coordination en matière d'exploitation du corridor fret devrait permettre d'augmenter les performances du transport international de marchandises sur ce corridor pour un coût limité. Elle suppose par exemple la mise à disposition des candidats à l'allocation d'un sillon d'un service de guichet unique pour toute demande de sillon portant sur plusieurs réseaux. Elle favoriserait notamment la diminution des temps d'attente des trains pour l'accès aux terminaux ou à l'infrastructure principale depuis les terminaux.

En ce qui concerne l'équilibre entre les trains de fret et les trains de passagers, l'objectif est de garantir aux trains de marchandises des sillons de bonne qualité, fiables et, pour les sillons internationaux, composés de sillons nationaux cohérents entre eux.

L'ensemble de ces mesures doit produire des effets positifs sur la performance du transport ferroviaire de marchandises qui doivent être mesurées et régulièrement analysées. Ainsi, chaque corridor devra définir des indicateurs de performance régulièrement actualisés.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

En adoptant le rapport de M. Petr DUCHO? (PPE-DE, CZ), la commission des transports et du tourisme a amendé, 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.

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 faire partie du RTE-T, ou être au minimum compatible avec celui-ci ou, le cas échéant, avec les corridors ERTMS. Il devrait prendre en compte les grands courants d'échange et de transport de marchandises et permettre de meilleures interconnexions entre les États membres frontaliers et les pays tiers voisins.

La création ou la modification d'un corridor fret devra 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.

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 contenu et la procédure de l'étude de marché 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 : ceux-ci 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 : 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.

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.

Fret rapide : 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 : en cas de perturbations, les gestionnaires de l'infrastructure devraient donner la priorité aux trains de fret prioritaire. Dans ce contexte, l'organe de gouvernance, en collaboration avec les candidats, devrait élaborer et publier: a) des principes de réglementation ferroviaire garantissant 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 destinés à répondre à d'éventuelles perturbations sur le corridor.

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.

Soutien financier : le rapport souligne que la création des corridors fret devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche, Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et Fonds communautaires, comme le Fonds de cohésion. La création d'un corridor fret devrait tenir compte de l'importance particulière de l'extension prévue du réseau TEN-T vers les pays de la politique européenne de voisinage (PEV) en vue d'assurer de meilleures interconnexions avec l'infrastructure ferroviaire des pays tiers.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

La Commission estime que, la position du Conseil en première lecture adoptée à l'unanimité, en dépit d'une approche trop politique et pas assez orientée vers les besoins réels du marché et d'un manque d'ambition en termes de garanties supplémentaires données par l'infrastructure aux trains de fret peut contribuer aux objectifs généraux de sa proposition.

La Commission note que certains éléments, relatifs à la sélection des corridors, à la coopération entre gestionnaires d'infrastructure et à la priorité accordée au transport de marchandises, ont été affaiblis.

Par ailleurs, d'autres éléments tels que les dispositions relatives aux candidats autorisés et à l'obligation d'utiliser les guichets uniques pour les demandes de sillons internationaux ont été supprimés.

La Commission exprime également ses réserves sur le cadre introduit par le Conseil en ce qui concerne le recours aux actes délégués par la Commission.

La Commission peut donc soutenir la position du Conseil en première lecture.

Les amendements du Parlement repris en totalité ou en partie dans la position du Conseil en première lecture, concernent les points suivants :

- **Gouvernance des corridors** : l'organisation de la gouvernance des corridors repose sur deux organes : le comité de gestion, composé de représentants des gestionnaires d'infrastructure, et le comité exécutif, composé de représentants des États Membres. La proposition initiale de la Commission ne prévoyait qu'un seul organe composé de représentants des gestionnaires d'infrastructure. La Commission estime qu'une supervision renforcée par les États Membres est possible dans la mesure où elle ne met pas en cause l'indépendance de gestion des gestionnaires d'infrastructure.
- **Règles relatives à la gestion du trafic** : le Parlement européen, comme le Conseil ont assoupli les règles de gestion du trafic en cas de perturbation. La Commission peut accepter que la règle «un train de fret à l'heure reste à l'heure» soit applicable «dans la mesure du possible» et non systématiquement. Elle ne peut en revanche pas accepter que cette règle ne soit pas en vigueur aux heures de pointe, c'est-à-dire aux périodes de la journée où elle peut être activée. Elle considère par ailleurs que l'objectif de retour le plus rapide possible à la situation prévue figure déjà dans la législation existante. Son insertion dans ce texte est donc inutile.

Les amendements du Parlement européen approuvés par la Commission et non repris dans la position du Conseil en première lecture, sont les suivants :

- **Allocation des capacités** : les amendements relatifs à ce sujet ne modifient pas la substance de la proposition initiale de la Commission. En revanche, la position du Conseil en première lecture contient des références au transport de passagers qui brouillent le message et n'apparaissent pas appropriées pour une législation visant à donner davantage de garanties aux trains de fret.
- **Sélection des corridors** : la position du Conseil en première lecture diffère de la position du Parlement européen en ce qu'elle introduit une liste de corridors en annexe arrêtée en codécision.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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 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.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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 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 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.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

La position du Parlement européen, votée le 15 juin 2010, résulte du compromis obtenu au dernier trilogue, principalement en ce qui concerne l'accès au corridor, par la mise en place d'un guichet unique renforcé (One Stop Shop) et par la réservation de sillons par des entreprises qui ne sont pas des entreprises ferroviaires (les candidats autorisés). Ce compromis avait été entériné juin par le Conseil, moyennant un projet de déclaration de la Commission.

La Commission accepte de modifier sa proposition comme indiqué ci-dessus. Elle fait également la déclaration suivante : la Commission souligne que le guichet unique est un organe commun créé ou désigné par le comité de gestion de chaque corridor; sa fonction est celle d'un instrument de coordination. Il peut être un organe technique au sein de la structure de gestion du corridor ou un des gestionnaires d'infrastructure concernés.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

Rectificatif au règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (règlement initialement publié JO L 276 du 20.10.2010).

Les rectifications concernent les dispositions se rapportant aux articles suivants :

- Critères applicables aux corridors supplémentaires de fret (article 4, point a) et point b) ;
- Gouvernance des corridors de fret (article 8, paragraphe 9) ;
- Guichet unique pour les demandes de capacités d'infrastructure (article 13, paragraphe 1 et paragraphe 3) ;
- Capacités allouées aux trains de marchandises (article 14, paragraphes 5, 7, 8 et 9).

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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.

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

La Commission a présenté un rapport sur l'application du règlement (UE) n° 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, entré en vigueur en novembre 2010.

Le règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux (les corridors de fret ferroviaire) en vue de créer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il encourage la coopération entre les principales parties prenantes du fret ferroviaire et promeut notamment la coordination en matière de capacité, de gestion du trafic, de travaux d'infrastructure et de planification des investissements.

Les neuf premiers corridors de fret ferroviaire prévus par le règlement ont été mis en œuvre (six corridors de fret ferroviaire ont été créés en novembre 2013 et les trois derniers en novembre 2015) et sont désormais pleinement opérationnels. Un corridor de fret ferroviaire

«supplémentaire» est en cours de mise en place et un autre corridor a été proposé par les États membres concernés et la Serbie.

Ce rapport devait être présenté pour la première fois le 10 novembre 2015 au plus tard. Il est présenté en retard parce que la Commission souhaitait tenir compte des contributions des corridors de fret ferroviaire qui n'ont été mis en place qu'à fin 2015 et parce qu'une vaste consultation des parties prenantes sur les corridors de fret ferroviaire a été lancée en 2016.

Premières conclusions: le rapport conclut que la mise en œuvre du règlement a de toute évidence créé un élan pour le développement du fret ferroviaire international. La mise en œuvre des corridors de fret ferroviaire a contribué à renforcer la coopération transfrontalière qui faisait défaut au secteur du fret ferroviaire avant l'entrée en vigueur du règlement, notamment en ce qui concerne la gestion de l'infrastructure opérationnelle.

Le rapport mentionne en particulier la facilitation des contacts opérationnels au niveau international ou l'incitation au développement de processus de coordination et d'outils informatiques, par exemple au sein de RailNetEurope.

Progrès à réaliser: certains domaines enregistrent des résultats mitigés ou modestes, par exemple la capacité dédiée des corridors de fret ferroviaire, la coordination des travaux ou la coordination de la gestion du trafic. Il s'agit de domaines clés dans lesquels des progrès sont nécessaires pour améliorer la qualité et la fiabilité des services transfrontaliers de fret ferroviaire.

Le rapport met l'accent sur les points suivants :

- les services et les produits de capacité proposés par les corridors de fret ferroviaire sont conformes à l'esprit du règlement, mais les retours d'informations et leur utilisation limitée par le marché suggèrent qu'ils ne sont pas suffisamment adaptés aux besoins des clients du fret ferroviaire;
- dans l'ensemble les règles et les processus ont un caractère national et restent un frein à un trafic de fret international plus efficace et plus homogène;
- il est nécessaire d'acquérir plus d'expérience sur des questions telles que la coordination des travaux et la gestion des capacités entre les pays. Les processus et les outils dans ces domaines sont encore en phase de développement ou de planification;
- une approche uniformisée ne peut pas être appliquée pour une mise en œuvre ambitieuse des corridors de fret ferroviaire dans la mesure où les diversités régionales doivent être prises en compte en ce qui concerne, par exemple, les attentes du marché ou la disponibilité des capacités d'infrastructure;
- les dispositions du règlement peuvent être mises en œuvre de différentes manières - plus ou moins ambitieuses - ce qui a un impact sur la réalisation des objectifs généraux du règlement;
- en tant qu'«outil de marché», un corridor de fret ferroviaire peut offrir des services compétitifs et de qualité à ses clients directs et finaux. En tant qu'«instrument de politique/de coopération», son rôle est d'améliorer les conditions opérationnelles le long du corridor, notamment par la coordination/l'harmonisation des pratiques nationales dans de nombreux domaines. La mesure dans laquelle l'une ou l'autre approche est utilisée varie selon les corridors de fret ferroviaire;
- l'efficacité du concept de corridor de fret ferroviaire dépend dans une large mesure de l'engagement des parties participantes à sa mise en œuvre effective, si nécessaire grâce à un appui à haut niveau avec l'objectif clair de faire évoluer les choses, notamment en changeant d'état d'esprit et en modifiant le caractère national de certains processus;
- la situation du fret ferroviaire en Europe demeure fragile: la compétitivité du fret ferroviaire est influencée par des facteurs exogènes tels que l'économie au sens large, la structure de l'industrie, l'état des infrastructures et des investissements connexes, le degré de concurrence loyale entre les modes de transport, le degré d'ambition des politiques nationales en matière de fret ferroviaire, etc.

La Commission réalisera une évaluation formelle du règlement en 2019 en tenant compte des derniers développements survenus et des initiatives sectorielles entreprises pour mettre en œuvre la déclaration sectorielle de Rotterdam adoptée en 2016.