



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 22 février 2010  
(OR. en)**

**Dossier interinstitutionnel:  
2008/0247 (COD)**

**11069/5/09  
REV 5**

**TRANS 251  
CODEC 851**

**ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS**

Objet: 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  
- Adopté par le Conseil le 22 février 2010

**RÈGLEMENT (UE) N° .../2010**  
**DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du**

**relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Avis du 15 juillet 2009 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>2</sup> Avis du 7 octobre 2009 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>3</sup> Avis du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore paru au Journal officiel), position du Conseil du ... (non encore parue au Journal officiel) et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et de la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable, 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.
- (2) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires<sup>1</sup> et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire<sup>2</sup> ont constitué des étapes importantes dans la création du marché ferroviaire intérieur.
- (3) Pour pouvoir être compétitifs face aux autres modes de transport, les services ferroviaires de fret nationaux et internationaux, ouverts à la concurrence depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, doivent pouvoir bénéficier d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité et dotée d'un financement suffisant, afin de leur permettre de fournir des services de transport de marchandises dans de bonnes conditions en termes de vitesse commerciale et de durée des trajets et qui soient fiables, c'est-à-dire qui correspondent effectivement aux engagements contractuels pris avec les entreprises ferroviaires.

---

<sup>1</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

<sup>2</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

- (4) L'ouverture du marché ferroviaire du fret a permis à de nouveaux opérateurs d'entrer dans le réseau ferroviaire. Afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer sa fiabilité, il est utile d'établir de nouvelles procédures pour renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons internationaux pour les trains de marchandises.
- (5) Le Conseil, réuni les 7 et 8 avril 2008, a conclu qu'il fallait favoriser l'utilisation efficace des infrastructures et, le cas échéant, améliorer les capacités de l'infrastructure ferroviaire par des mesures prises aux niveaux européen et national et en particulier par des actes juridiques.
- (6) Dans ce contexte, la mise en place de corridors ferroviaires internationaux pour un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif sur lequel les trains de marchandises pourraient 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.
- (7) Les initiatives déjà engagées en matière d'infrastructures ferroviaires montrent que la création de corridors internationaux apportant des réponses à des besoins spécifiques dans un ou plusieurs segments du marché du fret clairement définis, constitue la méthode la plus appropriée pour mettre en place des corridors ferroviaires internationaux pour un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

- (8) Le présent règlement devrait être sans préjudice des droits et obligations des gestionnaires de l'infrastructure prévus par la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE et, le cas échéant, des organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE. Lesdits actes restent en vigueur, y compris en ce qui concerne les dispositions qui visent les corridors de fret, en particulier pour ce qui est du droit des gestionnaires de l'infrastructure de refuser ou d'accepter les demandes de capacités émanant d'entités légales autres que les entreprises ferroviaires.
- (9) La mise en place des corridors ferroviaires internationaux constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À cette fin, il est nécessaire de développer de manière coordonnée les réseaux, notamment en ce qui concerne l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire aux corridors existants du RTE-T et de l'ERTMS. Il convient, en outre, d'établir au niveau de l'Union des règles d'harmonisation relatives à ces corridors de fret. Si nécessaire, la mise en place de ces corridors devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche et Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et fonds de l'Union, comme le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion.

- (10) Dans le cadre d'un corridor de fret, il convient d'assurer une bonne coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés, d'accorder une priorité suffisante au trafic de fret ferroviaire, de mettre en place des liaisons efficaces et adaptées avec les autres modes de transport et de créer des conditions propices au développement de la concurrence entre fournisseurs de services de fret ferroviaire.
- (11) La création de corridors de fret additionnels à ceux mis en place conformément à l'article 3 devrait être examinée et approuvée au niveau de l'Union selon des procédures et des critères clairement définis et transparents qui laissent aux États membres et aux gestionnaires de l'infrastructure une marge de décision et de gestion suffisante pour pouvoir tenir compte d'initiatives existantes relatives à des corridors particuliers, tels que l'ERTMS, le RailNetEurope (RNE) et le RTE-T, et prendre des mesures adaptées à leurs besoins spécifiques.
- (12) Pour stimuler la coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure, il y a lieu de créer une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor de fret en tenant compte de la nécessité d'éviter les doubles emplois avec les structures de gouvernance déjà existantes.

- (13) Pour répondre aux besoins du marché, les modalités de mise en place d'un corridor de fret devraient être présentées dans un plan de mise en œuvre définissant les actions susceptibles d'améliorer les performances du fret ferroviaire et établissant un calendrier pour celles-ci. En outre, pour que les actions envisagées ou mises en œuvre en vue de la mise en place d'un corridor de fret répondent aux besoins ou aux attentes de l'ensemble des utilisateurs du corridor de fret, les candidats susceptibles de l'utiliser doivent être régulièrement consultés selon des procédures définies par le comité de gestion.
- (14) Il convient également de considérer comme nécessaire le développement de terminaux de fret intermodaux pour favoriser la mise en place de corridors de fret ferroviaire au sein de l'Union.
- (15) Pour garantir la cohérence et la continuité des capacités d'infrastructure disponibles le long du corridor de fret, il convient que les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent les investissements qui y sont réalisés et les planifient selon une logique répondant aux besoins du corridor de fret. Le programme de leur réalisation devrait être publié afin que les candidats susceptibles d'opérer dans le corridor soient bien informés. Les investissements devraient inclure des projets concernant la mise au point de systèmes interopérables et l'augmentation de la capacité des trains.

- (16) Pour les mêmes raisons, tous les travaux réalisés sur l'infrastructure et sur ses équipements qui limiteraient la capacité disponible sur le corridor de fret devraient également être coordonnés au niveau du corridor de fret et faire l'objet de publications actualisées.
- (17) Afin de faciliter les demandes de capacités d'infrastructure pour les services internationaux de fret ferroviaire, il convient de désigner ou d'établir un guichet unique pour chaque corridor de fret. Pour ce faire, il y a lieu de s'appuyer sur les initiatives existantes, en particulier celles entreprises par le RNE, un organisme qui sert d'instrument de coordination pour les gestionnaires de l'infrastructure et fournit différents services aux entreprises de fret international.
- (18) La gestion des corridors de fret devrait également comporter des procédures pour la répartition des capacités d'infrastructure pour les trains de marchandises internationaux circulant sur ces corridors. Ces procédures devraient reconnaître les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers.
- (19) Pour assurer une meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, il est nécessaire de coordonner l'exploitation de ces infrastructures et des terminaux situés le long du corridor de fret.
- (20) Par "règles de priorité", on peut également entendre objectifs prioritaires, en fonction de la situation qui prévaut dans chaque État membre.



- (21) Les trains de marchandises circulant sur le corridor de fret devraient pouvoir bénéficier, autant que faire se peut, d'une ponctualité suffisante en cas de perturbations, compte tenu des besoins de tous les types de transport.
- (22) Afin de pouvoir évaluer objectivement les avantages des mesures visant à mettre en place le corridor de fret, il convient de surveiller les performances des services de fret ferroviaire le long du corridor de fret et de publier régulièrement des rapports de qualité. L'évaluation des performances devrait inclure les résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des utilisateurs du corridor de fret.
- (23) Afin de garantir un accès non discriminatoire aux services ferroviaires internationaux, il est nécessaire de veiller à une bonne coordination entre les organismes de contrôle des différents réseaux couverts par le corridor de fret.
- (24) Pour faciliter l'accès aux informations relatives à l'utilisation de l'ensemble des principales infrastructures du corridor de fret et garantir un accès non discriminatoire à ce corridor, il convient que le comité de gestion établisse, mette régulièrement à jour et publie un document contenant toutes ces informations.

- (25) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors de fret, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (26) Il convient d'établir des règles équitables, fondées sur une coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure qui doivent fournir un service de qualité aux entreprises de fret dans le cadre d'un corridor ferroviaire international, dans le respect de la coordination des investissements et de la gestion des capacités et du trafic.
- (27) Les trains internationaux devant parcourir des itinéraires qui empruntent plusieurs corridors, définis dans le présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors peuvent également coordonner leurs activités afin de garantir, sur les corridors concernés, la disponibilité des capacités, la fluidité des mouvements et une application cohérente des règles de priorité aux différents types de trafic en cas de perturbations.

- (28) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>1</sup>.
- (29) En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe II. Il est particulièrement important que la Commission consulte des experts tout au long de son travail préparatoire, conformément aux engagements pris dans la communication de la Commission du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

---

<sup>1</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

# CHAPITRE I

## GÉNÉRALITÉS

### *Article premier*

#### *Objet et champ d'application*

1. Le présent règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles de sélection, d'organisation et de gestion des corridors de fret.
2. Le présent règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires dans les corridors de fret.

### *Article 2*

#### *Définitions*

1. Aux fins du présent règlement, les définitions qui figurent à l'article 2 de la directive 2001/14/CE s'appliquent.
2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, on entend par:
  - a) "corridor de fret", l'ensemble des lignes ferroviaires désignées dans les États membres et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant des terminaux le long de l'itinéraire principal du corridor de fret, y compris les infrastructures ferroviaires et leurs équipements, les gares de triage et de formation, et, le cas échéant, les itinéraires de contournement;

- b) "plan de mise en œuvre", le document présentant les moyens et la stratégie que les parties concernées comptent mettre en œuvre afin de développer au cours d'une période déterminée les mesures nécessaires et suffisantes pour mettre en place le corridor de fret;
- c) "terminal", l'installation disposée le long du corridor de fret spécialement aménagée pour permettre soit le chargement de marchandises sur des trains de marchandises et/ou leur déchargement, l'intégration des services de fret ferroviaire avec les services routiers, maritimes, fluviaux et aériens, soit la formation ou la modification de la composition des trains de marchandises; et, le cas échéant, l'exécution des procédures à la frontière avec des pays tiers européens.

## **CHAPITRE II**

### **DÉSIGNATION ET GOUVERNANCE**

### **DES CORRIDORS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX**

### **POUR UN FRET COMPÉTITIF**

#### *Article 3*

#### *Désignation de corridors de fret initiaux*

1. Les États membres visés à l'annexe I mettent en place, au plus tard le ...<sup>\*</sup>, les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés dans ladite annexe. Les États membres concernés informent la Commission de la mise en place des corridors de fret.

---

<sup>\*</sup> JO: trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés aux points 3, 5 et 8 de l'annexe I sont mis en place au plus tard le ...\*.

#### *Article 4*

##### *Sélection de corridors supplémentaires de fret*

1. Les États membres dotés d'une frontière ferroviaire avec un autre État membre participent à la mise en place d'au moins un corridor de fret, s'ils n'ont pas déjà satisfait à cette obligation en vertu de l'article 3.
2. Nonobstant le paragraphe 1, les États membres participent, à la demande d'un État membre, à la mise en place du corridor de fret visé audit paragraphe ou à la prolongation d'un corridor existant, afin de permettre à un État membre voisin de s'acquitter de ses obligations en vertu dudit paragraphe.
3. Sans préjudice des obligations qui incombent aux États membres au titre de l'article 7 de la directive 91/440/CEE, lorsqu'un État membre estime 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, l'État membre concerné n'est pas obligé de participer à sa mise en place comme indiqué aux paragraphes 1 et 2 du présent article, sous réserve d'une décision de la Commission statuant conformément à la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

---

\* JO: cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

4. Un État membre n'est pas obligé de participer à la mise en place du corridor de fret comme indiqué aux paragraphes 1 et 2, s'il est doté d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.
5. Pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des paragraphes 1 et 2, les États membres concernés proposent conjointement à la Commission la mise en place de corridors de fret après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés au plus tard le ...<sup>\*</sup>, en prenant en considération les critères énoncés dans l'annexe II.
6. La Commission examine les propositions de mise en place de corridor(s) de fret visé(s) au paragraphe 5 et, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3, adopte une décision relative à la conformité de cette proposition avec le présent article au plus tard neuf mois après la soumission de ladite proposition.
7. Les États membres concernés mettent en place le corridor de fret au plus tard trois ans après la décision de la Commission visée au paragraphe 6.

---

\* JO: deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les adaptations à l'annexe II. Lorsqu'elle prépare les actes délégués visés au présent paragraphe, la Commission respecte les dispositions figurant dans la directive 2001/14/CE et la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)<sup>1</sup>, et elle tient compte, notamment, du plan de déploiement relatif aux systèmes interopérables, de l'évolution du système ferroviaire et du RTE-T et, notamment, la mise en œuvre de l'ERTMS, ainsi que les développements du marché du fret, y compris l'interaction avec les autres modes de transport.

Pour les actes délégués visés au présent paragraphe, la procédure qui figure aux articles 20, 21 et 22 s'applique.

---

<sup>1</sup> JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.



## *Article 5*

### *Modification des corridors de fret*

1. Les corridors de fret visés aux articles 3 et 4 peuvent être modifiés sur la base d'une proposition conjointe présentée par les États membres concernés à la Commission après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés.
2. Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3, la Commission adopte une décision sur la proposition en prenant en considération les critères figurant dans l'annexe II.

## *Article 6*

### *Réconciliation*

Lorsque deux États membres concernés ou plus ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la mise en place ou la modification d'un corridor de fret, et en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire, la Commission consulte, à la demande de l'un des États membres concernés, le comité visé à l'article 19 sur ce sujet. L'avis de la Commission est communiqué aux États membres concernés. Les États membres concernés tiennent compte de cet avis afin de trouver une solution et prennent une décision par consentement mutuel.

## *Article 7*

### *Gouvernance des corridors de fret*

1. 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 expressément aux articles 8, 10 et 23. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.
2. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, mettent en place un comité de gestion chargé de prendre des mesures comme prévu expressément au paragraphe 6 du présent article et aux articles 8 et 10, à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 13, paragraphes 2, 5 et 6, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 16 et à l'article 17, paragraphes 2 et 3, du présent règlement. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.
3. Le comité exécutif prend ses décisions par consentement mutuel des représentants des autorités des États membres concernés.
4. Le comité de gestion prend ses décisions, y compris les décisions relatives à son statut juridique, ses ressources et ses effectifs, par consentement mutuel des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

5. Les responsabilités du comité exécutif et du comité de gestion ne portent pas atteinte à l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 91/440/CEE.
6. Le comité de gestion constitue 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. Le groupe consultatif peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis.

### *Article 8*

#### *Mesures de mise en œuvre du plan relatif au corridor de fret*

1. Le comité de gestion établit un plan de mise en œuvre qu'il soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:
  - a) un descriptif des caractéristiques du corridor de fret, y compris des goulets d'étranglement, ainsi que le programme des mesures nécessaires à la création du corridor de fret;
  - b) les éléments essentiels de l'étude sur le transport et le trafic visée au paragraphe 3;
  - c) les objectifs fixés pour les corridors de fret, notamment en termes de performance du corridor de fret, exprimée en qualité de service et en capacité du corridor de fret conformément aux dispositions de l'article 17;
  - d) le plan d'investissement visé à l'article 10; et
  - e) les mesures visant à mettre en œuvre les dispositions des articles 11 à 17.

2. Le comité de gestion révisé régulièrement le plan de mise en œuvre, en tenant compte de l'évolution de sa mise en œuvre, du marché de fret ferroviaire sur le corridor de fret et des performances mesurées conformément aux objectifs visés au paragraphe 1, point c).
3. Le comité de gestion mène périodiquement une étude sur le transport et le trafic portant sur les évolutions de trafic constatées et attendues sur le corridor de fret et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers.
4. Le plan de mise en œuvre tient compte du développement des terminaux pour répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret.

### *Article 9*

#### *Consultation des candidats*

En vue d'une participation adéquate des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret, le comité de gestion instaure des mécanismes de consultation. Il s'assure notamment que les candidats sont consultés avant que le plan de mise en œuvre visé à l'article 8 soit soumis au comité exécutif.

# CHAPITRE III

## INVESTISSEMENTS RELATIFS AU CORRIDOR DE FRET

### *Article 10*

#### *Planification des investissements*

1. Le comité de gestion élabore et révisé périodiquement un plan d'investissement qu'il soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:
  - a) la liste des projets prévus pour l'extension, le renouvellement ou le redéploiement des infrastructures ferroviaires et de leurs équipements existant le long du corridor de fret ainsi que des besoins financiers y afférents et des sources de financement;
  - b) un plan de déploiement relatif aux systèmes interopérables le long du corridor de fret qui satisfait aux exigences essentielles et aux spécifications techniques d'interopérabilité applicables au réseau définies par la directive 2008/57/CE. Ce plan de déploiement s'appuie sur une analyse coûts-bénéfices de l'utilisation des systèmes interopérables;
  - c) un plan de gestion de la capacité des trains de marchandises pouvant circuler sur le corridor de fret. Ce plan peut s'appuyer sur l'augmentation de la longueur, du gabarit de chargement ou de la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret; et
  - d) le cas échéant, la mention de la contribution de l'Union envisagée au titre des programmes financiers de l'Union.

2. L'application du présent article ne porte pas atteinte à la compétence des États membres en ce qui concerne la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire.

*Article 11*

*Coordination des travaux*

Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent et publient, de la manière appropriée et selon un calendrier adapté, leur programmation de tous les travaux à effectuer sur l'infrastructure et ses équipements qui restreindraient la capacité disponible sur le corridor de fret.

## **CHAPITRE IV**

### **GESTION DU CORRIDOR DE FRET**

*Article 12*

*Guichet unique pour les demandes  
de capacités d'infrastructure*

1. Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée 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 (ci-après dénommé "guichet unique").

2. Le guichet unique fournit également des informations de base concernant la répartition des capacités d'infrastructures, notamment les informations visées à l'article 16.
3. Le guichet unique transmet sans tarder toute demande de capacités d'infrastructure aux gestionnaires de l'infrastructure compétents et, le cas échéant, aux organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, qui prennent une décision sur cette demande conformément à l'article 13 et au chapitre III de ladite directive.
4. Les activités du guichet unique sont exercées dans des conditions transparentes et non discriminatoires. Ces activités sont soumises au contrôle des organismes de contrôle conformément à l'article 18.

### *Article 13*

#### *Capacités allouées aux trains de marchandises*

1. Les États membres coopèrent en ce qui concerne la définition du cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure dans le corridor de fret, conformément à leurs compétences telles que définies à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.
2. Le comité de gestion évalue les besoins en capacité à allouer aux trains de marchandises circulant sur le corridor de fret en tenant compte de l'étude sur le transport et le trafic visée à l'article 8, paragraphe 3, du présent règlement, des demandes de capacités d'infrastructure liées aux horaires de service passé et actuel et des accords-cadres.

3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 15 de la directive 2001/14/CE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ces sillons préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant la date finale de réception des demandes de capacités visées à l'annexe III de la directive 2001/14/CE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret allouent tout d'abord ces sillons préétablis aux trains de marchandises qui traversent au moins une frontière.
5. Si les besoins du marché et l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article le justifient, les gestionnaires de l'infrastructure définissent conjointement la réserve de capacités des trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers, et maintiennent cette réserve disponible dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de leur permettre de répondre rapidement et de façon appropriée aux demandes ad hoc de capacités visées à l'article 23 de la directive 2001/14/CE. Cette capacité est réservée jusqu'à un délai antérieur à sa date de programmation et arrêté par le comité de gestion. Ce délai ne dépasse pas 90 jours.

La définition de la réserve de capacités s'appuie sur l'évaluation visée au paragraphe 2. Cette réserve de capacités n'est créée qu'à condition qu'il existe un réel besoin du marché.



6. Le comité de gestion promeut la coordination des règles de priorité relatives à la répartition des capacités sur le corridor du fret.
7. Sauf en cas de force majeure, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins d'un mois avant son horaire prévu dans l'horaire de service sauf si le candidat concerné donne son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. La présente disposition est sans préjudice des éventuels droits que pourrait avoir le candidat en vertu d'un accord visé à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.
8. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 7, paragraphe 6, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale de la répartition des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure, à la fois pour les demandes visées à l'article 12, paragraphe 1, et pour les demandes reçues par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. Il y a lieu également de tenir compte de l'accès aux terminaux.
9. Aux paragraphes 4 et 8 du présent article, les références aux gestionnaires de l'infrastructure englobent aussi, s'il y a lieu, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE.

*Article 14*  
*Gestion du trafic*

1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret mettent en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long du corridor de fret et peuvent mettre en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long de plusieurs corridors de fret.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 7, paragraphe 6, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux.

*Article 15*  
*Gestion du trafic en cas de perturbations*

1. 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.
2. Chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur les tronçons des corridors de fret qui relèvent de sa responsabilité, conformément aux objectifs communs et/ou lignes directrices visés au paragraphe 1 du présent article. Ces règles de priorité sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 de la directive 2001/14/CE.

3. Les principes permettant de définir les règles de priorité prévoient au moins que le sillonn visé à l'article 13, paragraphes 3 et 5, alloué aux trains de marchandises qui respectent leur horaire prévu dans l'horaire de service ne peut être modifié, dans la mesure du possible. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent coordonner la gestion des différents types de trafic le long de plusieurs corridors de fret.

#### *Article 16*

##### *Informations sur les conditions d'utilisation du corridor de fret*

Le comité de gestion établit, met régulièrement à jour et publie un document qui contient:

- a) toutes les informations figurant dans les documents de référence des réseaux nationaux qui concernent le corridor de fret, établis conformément à la procédure prévue à l'article 3 de la directive 2001/14/CE;
- b) la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations concernant les conditions et modalités d'accès aux terminaux;
- c) les informations relatives aux procédures visées à l'article 13, paragraphe 8, et à l'article 14, paragraphe 2; et
- d) le plan de mise en œuvre.

### *Article 17*

#### *Qualité du service sur le corridor de fret*

1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret encouragent la compatibilité entre les systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 11 de la directive 2001/14/CE.
2. Le comité de gestion surveille les performances des services de fret ferroviaire sur le corridor de fret et publie les résultats de cette surveillance une fois par an.
3. Le comité de gestion organise une enquête de satisfaction des utilisateurs du corridor de fret et en publie les résultats une fois par an.

### *Article 18*

#### *Organismes de contrôle*

1. Les organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE coopèrent pour surveiller la concurrence sur le corridor de fret. En particulier, ils assurent un accès non discriminatoire au corridor et constituent les instances de recours prévues à l'article 30, paragraphe 2, de ladite directive. Ils échangent les informations nécessaires obtenues auprès des gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties concernées.

2. En cas de plainte d'un candidat auprès d'un organisme de contrôle en ce qui concerne des services internationaux de fret ferroviaire, ou dans le cadre d'une enquête menée de sa propre initiative par un organisme de contrôle, celui-ci consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres traversés par le sillon international pour le train de marchandises concerné et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.
3. Les organismes de contrôle consultés en vertu du paragraphe 2 fournissent à l'organisme de contrôle concerné toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur législation nationale. Ces informations peuvent uniquement être utilisées aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 2.
4. L'organisme de contrôle saisi de la plainte ou ayant lancé l'enquête de sa propre initiative transmet les informations pertinentes à l'organisme de contrôle compétent afin que celui-ci prenne des mesures à l'égard des parties concernées.
5. Tous les représentants associés des gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE veillent à ce que soient fournies sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 2 du présent article et demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre dans lequel se trouve le représentant associé. Cet organisme de contrôle est autorisé à transmettre les informations relatives au sillon ferroviaire international concerné aux organismes de contrôle visés au paragraphe 2 du présent article.

## CHAPITRE V

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 19*

#### *Comité*

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 11 *bis* de la directive 91/440/CEE.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixé à trois mois.

## *Article 20*

### *Exercice de la délégation*

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 4, paragraphe 8, est conféré à la Commission pour une période de cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq années. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 21.
2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 21 et 22.

## *Article 21*

### *Révocation de la délégation*

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 20 peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir informe l'autre institution et la Commission, au plus tard un mois avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient être l'objet d'une révocation ainsi que les motifs de celle-ci.
3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

## *Article 22*

### *Objections aux actes délégués*

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent objecter à l'acte délégué dans un délai de trois mois à compter de la date de notification.
2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'acte délégué, ou si, avant cette date, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de ce qu'ils ont décidé de ne pas soulever d'objections, l'acte délégué entre en vigueur à la date qui y est prévue.
3. Si le Parlement européen ou le Conseil objectent à l'acte délégué, ce dernier n'entre pas en vigueur. L'institution qui exprime des objections à l'acte délégué en expose les motifs.



### *Article 23*

#### *Suivi de la mise en œuvre*

Le comité exécutif visé à l'article 7, paragraphe 1, présente à la Commission tous les deux ans à compter de la mise en place d'un corridor de fret les résultats du plan de mise en œuvre pour le corridor concerné. La Commission analyse ces résultats et informe le comité visé à l'article 19 de son analyse.

### *Article 24*

#### *Rapport*

La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement. Elle soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois le ...\* au plus tard et ensuite tous les trois ans.

### *Article 25*

#### *Mesures transitoires*

Le présent règlement ne s'applique pas à la République de Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

---

\* JO: cinq ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 26*

*Entrée en vigueur*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 27*

*Publication*

Le présent règlement est publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ...,

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

---

## ANNEXE I

### Liste des itinéraires principaux des corridors de fret

	États membres	Itinéraires principaux <sup>1</sup>
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge - Anvers/Rotterdam-Duisburg-[ <i>Bâle</i> ]-Milan-Gênes
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[ <i>Bâle</i> ]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm-Malmö-Copenhague-Hambourg-Innsbruck-Vérone-Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines-Lisbonne/Leixoes  -Madrid-San Sebastian-Bordeaux-Paris-Metz  Sines-Elvas/Algésiras
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Vienne-Trieste/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valence/Madrid-Saragosse/Barcelone -Marseille-Lyon-Turin-Udine-Trieste/Koper-Ljubljana -Budapest-Zahony (frontière entre la Hongrie et l'Ukraine)

---

<sup>1</sup> Le signe "/" correspond à des itinéraires alternatifs.

7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	-Bucarest-Constanta  Prague-Vienne/Bratislava-Budapest  -Vidin-Sofia-Thessalonique-Athènes
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Anvers - Aix-la-Chapelle/ Berlin-Varsovie-Terespol (frontière entre la Pologne et la Biélorussie)/Kaunas
9.	CZ, SK	Prague - Horni Lideč - Žilina-Košice-Čierna nad Tisou - (frontière entre la Slovaquie et l'Ukraine)

---

## ANNEXE II

### **Critères à prendre en compte tels que visés aux articles 4 et 5**

- a) la cohérence du corridor de fret avec le RTE-T, les corridors ERTMS et/ou les corridors définis par le RNE;
- b) l'intégration des projets prioritaires du RTE-T<sup>1</sup> au corridor de fret;
- c) la traversée par le corridor de fret du territoire d'au moins trois États membres, ou de deux États membres si la distance entre les terminaux ferroviaires desservis par le corridor de fret est supérieure à 500 kilomètres;
- d) l'intérêt des candidats pour le corridor de fret;
- e) l'équilibre entre les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret;
- f) 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;
- g) 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;
- h) le cas échéant, de meilleures interconnexions entre les États membres et les pays tiers voisins.

---

<sup>1</sup> Voir l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228 du 9.9.1996, p. 1).