



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 22 février 2010 (23.02)  
(OR. en)**

---

---

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

---

---

**11069/5/09  
REV 5 ADD 1**

**TRANS 251  
CODEC 851**

**EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL**

---

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif  
- Adoptée par le Conseil le 22 février 2010

---

**EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL**

## **I. Introduction**

Le 15 décembre 2008, la Commission a présenté sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

Le 23 avril 2009, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture.

Le 11 juin 2009, le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition de règlement.

Le 22 février 2010, le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup> et du Comité des régions<sup>2</sup>.

## **II. Analyse de la position du Conseil en première lecture**

### **1. Généralités**

Le 15 décembre 2008, la Commission a présenté sa proposition de règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. L'objectif du règlement proposé est de mettre en place un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors internationaux fournissant aux opérateurs une infrastructure de transport de fret efficace et de grande qualité. Les opérateurs ferroviaires devraient en conséquence être en mesure d'offrir un service efficace et de qualité et être plus compétitifs sur le marché des transports de marchandises. À cette fin, la proposition établit les règles concernant la création et la modification des corridors de fret, leur organisation et leur gestion ainsi que des mesures pour la mise en œuvre des corridors de fret, la planification des investissements et la gestion des capacités et du trafic.

---

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

<sup>2</sup> (Non encore paru au Journal officiel).

La position du Conseil en première lecture établit un cadre cohérent pour la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Elle prévoit une procédure plus simple, basée sur une liste des itinéraires principaux des corridors, pour la mise en place de corridors de fret initiaux. Cette liste initiale devrait être complétée par les États membres non mentionnés à l'annexe I du règlement, qui mettront en place des corridors de fret à un stade ultérieur. L'approche du Conseil prévoit en outre des possibilités de dérogations. Elle inclut par ailleurs un système de gouvernance des corridors de fret mieux structuré. Le Conseil est également convenu de mettre en place pour les demandes de sillons destinés aux trains de marchandises un système plus souple basé sur une coopération renforcée entre les gestionnaires de l'infrastructure.

## **2. Principales questions**

### *i) Sélection des corridors de fret*

La Commission a proposé une procédure selon laquelle chaque État membre devrait créer au moins un corridor avec l'autre (les autres) État(s) membre(s) concerné(s). En outre, certains États membres seraient tenus de créer au moins deux ou trois corridors en fonction de la performance annuelle exprimée en tonnes-kilomètres de fret ferroviaire dans ces États membres.

Le Conseil a adopté une autre solution prévoyant 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 évoquée ci-dessus 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.

Le Parlement européen a adopté les amendements suivants à la proposition de la Commission:

- Le corridor de fret devrait relier au moins deux États membres et être compatible avec le RTE-T ou avec les corridors ERTMS. Au besoin, certaines sections non incluses dans le RTE-T qui ont un volume élevé ou potentiellement élevé de trafic de fret peuvent faire partie du corridor;
- La création ou la modification d'un corridor fret est décidée par les États membres concernés, qui communiquent au préalable leurs intentions à la Commission, en joignant une proposition élaborée avec les gestionnaires de l'infrastructure concernés et tenant compte des initiatives et des avis des entreprises ferroviaires utilisatrices ou intéressées par le corridor. Les entreprises ferroviaires intéressées peuvent participer à la procédure, chaque fois que des investissements substantiels les concernent;
- Les critères retenus pour la création de corridors fret devraient être définis d'une manière adaptée aux besoins spécifiques des États membres et des gestionnaires de l'infrastructure, lesquels doivent disposer d'une marge de décision et de gestion suffisante;
- au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du règlement, le territoire de chaque État membre doit accueillir au moins un corridor de fret;
- La Commission prend acte des propositions de création du corridor de fret, et vérifie leur conformité avec les critères d'évaluation énoncés à l'annexe du règlement.

ii) Gouvernance des corridors de fret

La Commission a proposé que pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés créent un organe de gouvernance chargé de l'élaboration, du pilotage de la réalisation et de la mise à jour du plan de mise en œuvre du corridor de fret. En outre, un groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux stratégiques du corridor de fret devrait être constitué. Le groupe de travail pourrait émettre un avis sur toute proposition de l'organe de gouvernance qui aurait des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux stratégiques. L'organe de gouvernance ne pourrait pas prendre de décision contraire à cet avis.

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.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Toutefois, en ce qui concerne la disposition relative à la création d'un organe de gouvernance pour chaque corridor de fret, il a suggéré que les entreprises ferroviaires intéressées ou les regroupements de telles entreprises utilisant le corridor jouent régulièrement un rôle consultatif au sein de cet organe.

Le Parlement européen a en outre suggéré que les États membres concernés établissent un comité exécutif chargé d'autoriser le plan de mise en œuvre du corridor à réaliser par l'organe de gouvernance et de superviser son exécution.

Enfin, le groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux stratégiques du corridor de fret, mis en place conformément à la proposition de la Commission, devrait également comprendre des représentants des ports fluviaux et maritimes.

*iii) Terminaux stratégiques et fret prioritaire*

La Commission a proposé que l'organe de gouvernance arrête une stratégie relative au développement des terminaux stratégiques pour qu'ils soient en mesure de répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret.

La Commission a en outre proposé que l'organe de gouvernance définisse des classes de type de trafic de marchandises valables sur l'ensemble du corridor de fret. Au moins une de ces classes, dénommée "fret prioritaire", comprendrait les marchandises dont le transport est très sensible au temps, et qui doivent donc bénéficier d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie.

Dans sa position en première lecture, le Conseil a supprimé les articles proposés par la Commission concernant ces aspects. 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.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Toutefois, en ce qui concerne les terminaux stratégiques, il a suggéré d'ajouter une référence à une stratégie intégrée incluant des nœuds intermodaux le long des corridors de fret. Cette stratégie devrait 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. En outre, l'organe de gouvernance devrait veiller à ce que suffisamment de terminaux soient créés à des endroits stratégiques, en fonction des prévisions relatives au volume du trafic.

En ce qui concerne l'article sur le fret prioritaire, le Parlement européen a décidé de changer le titre en "Classes standard de sillons dans les corridors de fret", le texte de l'article devant être adapté en conséquence et faire référence à des mises à jour périodiques des classes standard de sillons pour les trains de marchandises, qui devraient être valables sur l'ensemble du corridor de fret. Au moins une de ces classes (dénommée "fret rapide") devrait comprendre un sillon bénéficiant d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie. En outre, les critères de définition des classes standard de trafic de marchandises devraient être adoptés par l'organe de gouvernance après consultation des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret.

iv) Guichet unique pour les demandes de sillons internationaux

La Commission a proposé que l'organe de gouvernance mette en place un guichet unique auquel toutes les demandes de sillons pour des trains de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret devraient être adressées.

Le Conseil n'a pas pu accepter 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.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Toutefois, il a décidé de suggérer que les différents gestionnaires de l'infrastructure d'un corridor de fret puissent être chargés de jouer le rôle de point d'accès au guichet unique pour les candidats qui font une demande de sillons.

v) Candidats autorisés

La proposition de la Commission prévoit le droit pour des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent de demander des sillons pour le transport de marchandises lorsque ces derniers concernent une ou plusieurs sections du corridor de fret.

Le Conseil a supprimé l'article relatif aux candidats autorisés proposé par la Commission.

Le Conseil 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.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en en modifiant légèrement le texte.

vi) 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. Ces règles de priorité devraient prévoir au moins que le sillon affecté à un train de fret prioritaire qui respecte les dispositions initiales relatives à son sillon ne peut être ni réaffecté à un autre train ni modifié, sauf si le détenteur initial du sillon donne son accord pour sa réaffectation à un autre train ou sa modification.

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. 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.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission mais a suggéré que les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret établissent et publient les règles de priorité entre les différents types de sillon, et en particulier ceux attribués aux trains en retard, en cas de perturbation de la circulation, pour chaque partie du corridor de fret du réseau. Les gestionnaires de l'infrastructure procèdent de la sorte sur proposition de l'organe de gouvernance du corridor de fret et compte tenu des principes et des plans visés dans l'article.

vii) 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.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission.

### **3. Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

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.

### **III. Conclusion**

Pour arrêter sa position en première lecture, le Conseil a tenu 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.

---