

E 4193

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 22 décembre 2008

Annexe au procès-verbal de la séance
du 22 décembre 2008

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.**

COM (2008) 852 final.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 15 décembre 2008 (16.12)
(OR. en)**

17324/08

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

**TRANS 485
CODEC 1860**

PROPOSITION

Origine:	Commission
En date du:	12 décembre 2008
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2008) 852 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.12.2008
COM(2008) 852 final

2008/0247 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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

{SEC(2008) 3028}

{SEC(2008) 3029}

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. LES ENJEUX RELATIFS AU DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE.

1.1. La construction d'un système durable de transport: un objectif majeur pour la Communauté.

La nécessité pour la Communauté de respecter ses engagements en matière de diminution des gaz à effet de serre, d'amélioration de la performance environnementale de son économie et les contraintes qui pèsent de plus en plus nettement sur les ressources en énergie représentent des éléments très importants de la politique communautaire des transports.

La Communauté souhaite ainsi bâtir un système de transport au service de ses citoyens et de ses entreprises qui soit le plus propre et le plus efficace possible. Pour y parvenir, la Commission a proposé dans sa révision à mi-parcours du Livre Blanc sur les transports¹ de se concentrer sur le développement de la « co-modalité », c'est-à-dire l'utilisation optimale de l'ensemble des modes de transports, combinés ou non.

Ce développement repose notamment sur la réalisation d'un véritable marché intérieur européen des transports. Les transports aérien et routier ont déjà fait de nombreux progrès sur ce point. Le transport ferroviaire a en revanche encore beaucoup de chemin à parcourir sur ce plan.

1.2. Les enjeux au niveau du transport ferroviaire.

Les services de fret ferroviaire sont ouverts à la concurrence depuis le 1^{er} janvier 2007. Les opérateurs historiques se sont restructurés ou sont en train de le faire. De nouveaux acteurs apparaissent également. La qualité des services fournis par les gestionnaires d'infrastructure aux opérateurs demeure faible dans de nombreux Etats membres et doit être améliorée. Or la demande en transport ferroviaire pourrait sensiblement augmenter dans les années à venir dans de nombreuses régions de l'Union.

En effet, le marché du fret ferroviaire, dont environ la moitié est constituée de services internationaux, ne pourra pas correctement se développer si l'infrastructure ferroviaire ne délivre pas un meilleur service aux opérateurs de fret. Plusieurs difficultés doivent être surmontées pour cela : une attention beaucoup plus forte pour les trains de passagers que pour le trafic de fret, tant en termes de choix d'investissements qu'en termes de gestion des capacités et du trafic, qui pénalise fortement les marchandises sur les rails dans la majorité des Etats membres ; des gestionnaires nationaux d'infrastructure qui agissent encore de manière trop dispersée, des connexions entre l'infrastructure ferroviaire et les autres modes de transports pas assez efficaces ou trop limitées.

Les gestionnaires d'infrastructure doivent donc davantage coopérer. La mixité du trafic entre trains de passagers et trains de marchandises doit être gérée différemment, du moins sur les axes importants pour le fret. Enfin, la mise à disposition des opérateurs de fret d'installations intermodales en nombre suffisant et susceptibles de fournir des services de qualité représente

¹ COM(2006) 314 final du 22.06.2006

un facteur très important pour le développement du trafic combiné, segment stratégique du marché du fret ferroviaire moderne.

Sans cela, le fret ferroviaire ne pourra pas se développer correctement et jouer pleinement son rôle dans la construction de la co-modalité en Europe.

2. AMÉLIORER LA QUALITÉ DU SERVICE FOURNI PAR L'INFRASTRUCTURE AUX OPÉRATEURS DE FRET SUR UN RÉSEAU SPÉCIFIQUE

2.1. Les mesures déjà engagées

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. La rationalisation des investissements, l'utilisation de nouvelles technologies, l'adoption de règles de gestion des infrastructures de plus en plus sophistiquées progressent.

Au plan européen plus particulièrement, les paquets ferroviaires successifs ont mis les Etats membres sur la voie de la modernisation de leurs chemins de fer et de l'intégration des systèmes nationaux. Comprenant des dispositions relatives à l'accès et à la tarification de l'infrastructure, à la gestion de ses capacités et du trafic, à la sécurité ferroviaire et au développement de l'interopérabilité, les directives qui composent les premier, deuxième et troisième paquets ferroviaires représentent un cadre législatif et politique européen qui stimule la modernisation du rail.

Par ailleurs, le programme de Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T), le développement et le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire (ERTMS) et la spécification technique relative aux applications télématiques appliquées au fret (TAF TSI) contribuent au développement de l'interopérabilité et d'une meilleure gestion intégrée de l'infrastructure ferroviaire en Europe. Dans le cadre du déploiement d'ERTMS, par exemple, des corridors internationaux orientés fret ont été définis. Leur création donne lieu à des coopérations actives entre gestionnaires d'infrastructure. Ces derniers ont également pris l'initiative de se rassembler au sein d'un organisme nommé RailNetEurope qui fournit un certain nombre de services aux opérateurs de fret international et stimule la coopération entre gestionnaires d'infrastructure en termes de gestion des capacités.

2.2. Des problèmes subsistent

Toutes ces initiatives participent à l'amélioration de la gestion des infrastructures. Elles doivent être renforcées, 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.

Dans le cadre des corridors ERTMS déjà créés, la coopération entre Etats membres et gestionnaires d'infrastructure porte essentiellement sur les investissements et diffère sensiblement en termes d'intensité selon les corridors. Par ailleurs, la construction d'un meilleur équilibre en termes d'exploitation du réseau ferroviaire entre les différents types de trafic n'a pas fait l'objet d'action significative à ce stade alors que cela représente un facteur primordial pour l'amélioration de la qualité des services de fret ferroviaire en Europe (voir Communication COM(2008)536 sur la qualité des services de fret ferroviaire).

3. DE NOUVELLES INITIATIVES APPARAISSENT NÉCESSAIRES

3.1. L'ensemble des acteurs souhaite une action communautaire sur ce dossier

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.

Dans un premier temps, une quinzaine d'experts du secteur a, avec les services de la Commission, identifié avec précision les problèmes du fret ferroviaire relatifs à l'infrastructure ainsi que des pistes de progrès. Les conclusions de ce groupe, reprises dans un rapport où sont listées des recommandations par domaine d'intervention, ont constitué la principale base de travail de la présente proposition.

Dans un second temps, une consultation publique a été lancée. Elle a donné l'occasion à de nombreux acteurs, Etats membres, opérateurs ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, industriels, associations, chargeurs de s'exprimer sur ce dossier et de donner leur avis sur les propositions de la Commission.

La principale conclusion de ces deux exercices 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.

Le Conseil des Ministres des 7 et 8 avril 2008 a par ailleurs invité la Commission à "concevoir des mesures permettant d'exploiter efficacement les services internationaux de fret ferroviaire, en renforçant la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure dans les domaines de l'exploitation et des investissements et en recensant les corridors transnationaux, y compris les tronçons co-modaux, le long desquels une circulation efficace du fret ferroviaire international devrait être assurée, pour ce qui est des capacités et de la planification des investissements, ainsi qu'au niveau de la disponibilité de sillons fiables et en nombre suffisant". Le Parlement européen, qui a adopté un rapport portant notamment sur ce sujet, le Conseil Economique et Social ainsi que le Comité des Régions ont également affiché leur souhait que ce dossier avance dans les meilleurs délais.

3.2. Un règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif et des initiatives d'accompagnement

En tenant compte de l'ensemble de ces éléments, la Commission a examiné trois options (ne pas engager de nouvelle action; renforcer les actions déjà en place et, le cas échéant, prendre

de nouvelles initiatives politiques; proposer de nouvelles mesures législatives) pouvant conduire à la création d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors internationaux. Elle a conduit une analyse des impacts qualitatifs et quantitatifs de ces options².

Selon cette analyse, la troisième option présenterait les effets les plus positifs, donnerait une série de garanties tant à la Communauté qu'aux Etats membres eux-mêmes sur l'implication collective dans l'objectif poursuivi. La principale incertitude pesant sur cette option réside dans le délai d'adoption et d'entrée en vigueur des nouvelles mesures législatives.

Ces conclusions, la nécessité de réaliser des progrès rapides en matière d'intégration des réseaux nationaux d'infrastructure ferroviaire pour que l'intégration du rail se rapproche de celle des autres modes de transport, la nécessité à cette fin d'harmoniser de manière précise les règles de gestion de l'infrastructure le long d'un corridor fret, conduisent la Commission à proposer au Parlement et au Conseil d'adopter un règlement relatif à la création d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

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 dispositions citées précédemment, telles que le programme RTE-T, les corridors ERTMS et la législation communautaire relative au transport ferroviaire en vigueur.

Pour répondre à la nécessité d'agir rapidement et pour encourager et guider les actions en cours visant les mêmes objectifs que la présente initiative, la Commission propose également d'accompagner sa proposition de règlement d'autres initiatives. Elle stimulera la constitution d'associations entre Etats membres pour la création de corridors et la planification commune des investissements. Elle rassemblera régulièrement l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de l'Union pour favoriser l'échange de bonnes pratiques et évoquer des sujets d'intérêt commun.

Par ailleurs, la revue en cours de la politique du RTE-T offre une opportunité de coordonner cette initiative avec la politique du RTE-T, permettant d'envisager des effets de synergie importants, tant sur le plan des mesures à mettre en place pour s'orienter vers une plus grande efficacité dans la construction et l'exploitation des infrastructures d'intérêt européen que sur le plan des investissements.

4. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA PROPOSITION DE RÈGLEMENT

La présente proposition respecte le principe de subsidiarité. Elle contient des dispositions qui concernent la gestion transnationale d'infrastructures ferroviaires qui ne pourraient être mises en œuvre individuellement par chaque Etat membre. Elle respecte également le principe de proportionnalité. Elle fixe en effet des objectifs et des procédures communs pour les Etats membres et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. Enfin, la présente proposition complète et s'appuie sur la législation ferroviaire existante. Elle rend son interprétation plus aisée et participe ainsi à la simplification législative décidée au niveau communautaire.

² Document de travail des services de la Commission COM

La présente proposition est organisée en cinq chapitres dont trois portent sur : la conception et la gouvernance du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif; les investissements dans l'infrastructure, les terminaux et leurs équipements ; enfin, l'exploitation des corridors fret. Le chapitre 1 porte sur les dispositions générales et le chapitre 5 sur les dispositions finales.

Pour chaque corridor fret, la démarche proposée repose sur à une analyse régulière de marché et à une consultation régulière des clients, la définition d'un plan de mise en œuvre contenant les mesures destinées à répondre à leurs besoins et à assurer le respect des dispositions de la proposition de règlement. Les gestionnaires d'infrastructure et de terminaux sont chargés de sa réalisation, avec le soutien et sous l'impulsion des Etats membres engagés dans la création du corridor fret concerné.

4.1. Concernant la définition et la gouvernance du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

Le chapitre 2 stipule tout d'abord les obligations des Etats 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 Etats 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: la législation fixe une obligation générale pour les Etats membres de créer des corridors fret à l'intérieur du RTE-T; les Etats membres définissent ensemble les corridors qu'ils souhaitent créer; 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.

Dans ce chapitre figurent également les caractéristiques essentielles de l'organe de gouvernance de chaque corridor fret. La Commission s'est appuyée sur l'expérience acquise, notamment dans le cadre des corridors ERTMS et des corridors mis en place par RailNetEurope, sur les éléments évoqués par le groupe d'experts ainsi que sur les résultats de la consultation publique pour définir ces caractéristiques essentielles. De manière générale, il est apparu que la mise en place d'une structure internationale capable de stimuler la coordination entre Etats membres et gestionnaires d'infrastructure le long d'un corridor représente un élément indispensable pour la réussite de cet exercice.

4.2. Concernant les investissements

Le chapitre 3 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.

Dans ce chapitre, la Commission propose également la définition d'un réseau de terminaux stratégiques au niveau de chaque corridor. La bonne connexion de chaque corridor fret au reste du réseau et aux autres modes de transport, dans les ports maritimes ou à l'intérieur des terres, constitue en effet un élément fondamental de la réussite de cette initiative. 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.

4.3. Concernant l'exploitation d'un corridor fret

Le chapitre 4 porte sur sept points essentiels : le développement de procédures interopérables; 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; l'amélioration de l'accès aux infrastructures et aux terminaux; un traitement favorable des trains de fret au niveau de l'allocation des sillons et de la gestion du trafic; le suivi de la qualité du service sur un corridor fret; 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. L'analyse d'impact a par ailleurs montré qu'une bonne coordination de l'exploitation des terminaux et de l'infrastructure principale permettrait d'améliorer très sensiblement la performance du fret ferroviaire. Elle favoriserait notamment la diminution des temps d'attente des trains pour l'accès aux terminaux ou à l'infrastructure principale depuis les terminaux.

La qualité des informations sur les conditions et modalités d'accès à l'ensemble des services nécessaires à la bonne circulation d'un train de marchandises permettra par ailleurs un accès non discriminatoire à l'ensemble des services fournis par les infrastructures du corridor fret.

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. Un meilleur traitement des trains de marchandises au niveau de l'exploitation du trafic est également visé dans ce chapitre. L'enjeu ici est de donner des garanties au fret ferroviaire sur la fiabilité et la qualité du service que les gestionnaires d'infrastructure lui délivrent. Ces garanties, dont généralement le fret ferroviaire ne dispose pas, devraient avoir un impact mesuré sur la performance du trafic de passagers. En outre, elles ne doivent pas constituer une contrainte trop forte, susceptible de nuire à une gestion optimisée de l'infrastructure.

L'ensemble des mesures décrites précédemment doivent produire des effets positifs sur la performance du transport ferroviaire de marchandises qui doivent être mesurées et régulièrement analysées. C'est pourquoi le chapitre 4 stipule l'obligation pour chaque corridor de définir des indicateurs de performance régulièrement actualisés.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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 instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission³,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la Stratégie de Lisbonne de croissance et d'emploi et de la Stratégie de développement durable de la Communauté, 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 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité⁷ a représenté une étape importante dans la réalisation du marché ferroviaire intérieur.
- (3) Pour pouvoir être compétitifs face aux autres modes de transport, les services ferroviaires internationaux et nationaux de fret, ouverts à la concurrence depuis le 1er janvier 2007, doivent pouvoir bénéficier d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité, c'est-à-dire qui permet la fourniture de services de transport de marchandises dans de bonnes conditions en termes de vitesse commerciale et d'horaire de parcours, et fiable, c'est-à-dire que le service qu'elle fournit effectivement correspond aux engagements contractuels pris avec les opérateurs ferroviaires.

³ JO C du , p. .

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO C du , p. .

⁶ Avis du Parlement européen du ... et position commune du Conseil du ...

⁷ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

- (4) Le Conseil des Ministres réuni les 7 et 8 avril 2008, a conclu qu'il faut 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 notamment par le biais de textes législatifs.
- (5) 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.
- (6) Pour mettre en place un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, les initiatives déjà engagées en matière d'infrastructure ferroviaire montrent que la création de corridors internationaux, qui apportent des réponses à des besoins spécifiques à un ou plusieurs segments du marché de fret clairement identifiés, représente la méthode la plus appropriée.
- (7) La mise en place du réseau ferroviaire pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec le Réseau Transeuropéen de Transport ("RTE-T"). Dans ce but, le développement coordonné des deux réseaux est nécessaire, et en particulier l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire au RTE-T existant. En outre, il convient d'établir au niveau communautaire des règles uniformes relatives à ces corridors fret. Le cas échéant, la création de ces corridors pourrait être soutenue financièrement dans le cadre du programme RTE-T⁸.
- (8) Dans le cadre d'un corridor fret, il convient d'assurer une bonne coordination entre Etats membres et gestionnaires de l'infrastructure concernés, de donner une priorité suffisante au trafic de fret ferroviaire, de mettre en place des liaisons efficaces et suffisantes avec les autres modes de transport et d'établir des conditions propices au développement de la concurrence entre fournisseurs de service ferroviaire de fret.
- (9) La création d'un corridor fret devrait être examinée et approuvée au niveau communautaire selon des critères et une procédure transparents, clairement définis, et qui laissent aux Etats membres et aux gestionnaires de l'infrastructure une marge de décision et de gestion suffisante pour prendre des mesures adaptées à leurs besoins spécifiques.
- (10) Pour stimuler la coordination entre les Etats membres et les gestionnaires d'infrastructure, chaque corridor fret devrait être soutenu par un organe de gouvernance, composé des différents gestionnaires de l'infrastructure concernés par ce corridor fret.
- (11) Pour répondre aux besoins du marché, les modalités de création d'un corridor fret devraient être présentées dans un plan de mise en œuvre qui devrait comprendre l'identification et le calendrier de mise en œuvre des actions utiles à l'amélioration des performances du fret ferroviaire. En outre, pour s'assurer que les actions envisagées ou mises en œuvre pour la création d'un corridor fret répondent aux besoins ou attentes de

⁸ JO L 228 du 23.9.1995, p. 1 modifié par le Règlement(CE) n° 1655/1999 du PE et du Conseil (JO L 197 du 29.7.1999, p.1) et le Règlement (CE) n° 807/2004 du PE et du Conseil (JO L143 p.46 du 30.4.2004)

l'ensemble des utilisateurs du corridor fret, ces derniers doivent être régulièrement consultés, selon des procédures clairement définies.

- (12) Pour assurer la cohérence et la continuité des capacités d'infrastructure disponibles le long du corridor fret, il convient de coordonner les investissements sur le corridor fret entre les Etats membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés et de les planifier selon une logique répondant aux besoins du corridor fret. Le programme de leur réalisation devrait être publié pour assurer l'information des candidats pouvant opérer sur le corridor. Ils devraient inclure des projets d'intervention relatifs au développement de systèmes interopérables et à l'augmentation de la capacité des trains.
- (13) Pour les mêmes raisons, les travaux lourds de maintenance, qui ont très souvent un impact important sur les capacités de l'infrastructure ferroviaire, devraient également être coordonnés au niveau du corridor fret et faire l'objet d'une publication actualisée.
- (14) La mise en place d'infrastructures et de systèmes destinés au développement des services de transport intermodal de marchandises est aussi nécessaire pour favoriser le développement du fret ferroviaire dans la Communauté.
- (15) Les Etats membres concernés et les autorités nationales de sécurité compétentes sur le corridor fret peuvent conclure des accords sur la reconnaissance mutuelle des véhicules d'une part, et des conducteurs de trains d'autre part. Les autorités de sécurité des Etats membres concernés par le corridor fret devraient coopérer afin d'assurer la mise en œuvre de ces accords.
- (16) Afin de faciliter les demandes de capacités d'infrastructure pour les services ferroviaires internationaux de fret, il est approprié de mettre en place un guichet unique pour chaque corridor fret. Il convient pour cela de s'appuyer sur les initiatives existantes, en particulier celles engagées par RailNetEurope, un organisme qui constitue un outil de coordination des gestionnaires d'infrastructure et fournit certains services aux opérateurs de fret international.
- (17) Compte tenu des calendriers différents de programmation des horaires pour les différents types de trafic, il est souhaitable de veiller à ce que les demandes de capacité d'infrastructure pour le trafic de marchandises ne soient pas indûment restreintes par les demandes relatives à du transport de passagers, eu égard en particulier à leurs valeurs socio-économiques respectives. La redevance d'utilisation de l'infrastructure devrait varier en fonction de la qualité et de la fiabilité du sillon alloué.
- (18) Les trains qui assurent un transport de marchandises très sensibles au délai d'acheminement et à la ponctualité devraient pouvoir bénéficier d'une priorité suffisante en cas de perturbation du trafic.
- (19) Pour assurer le développement de la concurrence entre fournisseurs de services ferroviaires de fret sur le corridor fret, il apparaît souhaitable d'autoriser d'autres candidats que les entreprises ferroviaires ou leurs regroupements à demander des capacités d'infrastructure.
- (20) Afin d'optimiser la gestion du corridor fret et d'assurer une meilleure fluidité et performance des services ferroviaires internationaux de fret, il est nécessaire de veiller

à une bonne coordination entre les organismes de contrôle du trafic ferroviaire répartis sur différents réseaux du corridor fret Dans le but d'assurer une meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, il est nécessaire de coordonner la gestion de ces infrastructures et des terminaux stratégiques situés le long du corridor fret.

- (21) Pour faciliter l'accès aux informations relatives à l'utilisation de l'ensemble des principales infrastructures du corridor fret et assurer un accès non-discriminatoire à celles-ci, il apparaît souhaitable de mettre à la disposition de tous les fournisseurs de services ferroviaires internationaux de fret un document de référence rassemblant l'ensemble de ces informations.
- (22) Afin de pouvoir mesurer de manière objective les bénéfices des actions visant à la création du corridor fret et assurer un suivi efficace de ces actions, il convient de mettre en place et de publier régulièrement des indicateurs de performance du service le long du corridor fret.
- (23) Dans le but d'améliorer la diffusion de bonnes pratiques et d'assurer un suivi efficace de la gestion du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, il est souhaitable de renforcer la coopération entre l'ensemble des gestionnaires de l'infrastructure de la Communauté avec le support de la Commission.
- (24) Etant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la création d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors fret ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les Etats membres et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du Traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au dit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (25) Des règles équitables, fondées sur une coopération entre des gestionnaires d'infrastructure qui doivent fournir un service de qualité aux opérateurs de fret dans le cadre d'un corridor ferroviaire international, devraient être introduites en ce qui concerne la coordination des investissements, la gestion des capacités et du trafic.
- (26) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à 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.
- (27) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les conditions et critères nécessaires pour mettre en œuvre le présent règlement. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement et de le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

GENERALITES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les règles de création et d'organisation du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif (ci-après dénommés "corridors fret"). Il établit les règles de sélection et d'organisation des corridors fret ainsi que des principes harmonisés relatifs à la planification des investissements, à la gestion des capacités et du trafic.
2. Le présent règlement s'applique à la gestion et l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux, à l'exclusion :
 - a) des réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
 - b) des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport de voyageurs;
 - c) des réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de transport de marchandises régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas de la directive 91/440/CEE⁹ jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;
 - d) des infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités 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 fret" l'ensemble des lignes ferroviaires établies sur le territoire des Etats Membres et, le cas échéant, de pays tiers européens reliant un ou plusieurs terminaux stratégiques, à un ou plusieurs autres terminaux stratégiques, comportant un axe principal, des routes alternatives et des voies qui les relient, ainsi que les infrastructures ferroviaires et leurs équipements

⁹ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

dans les terminaux de marchandises, les gares de triage et formation, ainsi que les voies de raccordement à ces dernières;

- b) "plan de mise en œuvre", le document présentant la stratégie, les actions et les moyens que les parties concernées comptent mettre en œuvre afin de développer au cours d'une période déterminée les activités nécessaires et suffisantes pour créer le corridor fret.
- c) "travaux lourds de maintenance", toute intervention ou réparation de l'infrastructure ferroviaire et de ses équipements nécessaires à la circulation des trains le long du corridor fret impliquant des réservations de capacités de l'infrastructure conformément à l'article 28 de la directive 2001/14/CE;
- d) "terminal", l'installation disposée le long du corridor fret spécialement aménagée pour permettre soit l'embarquement et/ou le débarquement de marchandises des trains de fret et l'intégration des services ferroviaires de fret avec les services routiers, maritimes, fluviaux et aériens, soit la formation ou la modification de la composition des trains de marchandises;
- e) "terminal stratégique", le terminal du corridor fret, ouvert à tous les candidats et qui joue un rôle important dans le transport ferroviaire de fret le long du corridor fret;
- f) "guichet unique", l'instance commune mise en place par les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret donnant aux candidats la possibilité de demander en un seul endroit et une seule opération un sillon pour un parcours traversant au moins une frontière.

CHAPITRE II

CONCEPTION ET GOUVERNANCE DU RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN POUR UN FRET COMPÉTITIF

Article 3

Sélection des corridors fret

1. Le corridor fret vise à permettre l'exploitation de services ferroviaires internationaux et nationaux de fret sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Il présente les caractéristiques suivantes:
 - a) il fait partie du RTE-T;
 - b) il permet un développement significatif du trafic de fret ferroviaire;
 - c) il est justifié sur la base d'une analyse socio-économique. Elle comprend les impacts sur les éléments du système de transport où l'allocation des capacités d'infrastructure du corridor fret affecte significativement les trafics de marchandises et de passagers. Elle inclut l'analyse des effets majeurs en termes de coûts externes;

- d) il est étayé par un plan de mise en œuvre.
2. La création ou la modification d'un corridor fret est proposée par les Etats membres concernés. A cet effet, ils communiquent à la Commission une proposition élaborée avec les gestionnaires de l'infrastructure concernés en tenant compte des critères figurant à l'annexe.
3. Les corridors fret sont créés selon les modalités suivantes:
- a) au plus tard un après l'entrée en vigueur du présent règlement, le territoire de chaque Etat membre qui compte au moins deux frontières terrestres avec d'autres Etats membres doit accueillir au moins une proposition de corridor fret;
- b) au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, le territoire de chaque Etat membre doit accueillir au moins:
- i) un corridor fret,
- ii) deux corridors fret si la performance annuelle de fret ferroviaire dans l'Etat membre concerné est supérieure ou égale à 30 milliards de tonnes.kilomètres,
- iii) trois corridors fret si la performance annuelle de fret ferroviaire dans l'Etat membre concerné est supérieure ou égale à 70 milliards de tonnes.kilomètres.
4. La Commission examine les propositions de création de corridors fret visés au paragraphe 2 et, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 18, paragraphe 3, adopte une décision relative à un premier ensemble de corridors fret au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement. Dans le cadre de cet examen, les critères figurant à l'annexe sont à prendre en considération.
5. Le corridor fret peut comporter des éléments des réseaux ferroviaires de pays tiers européens. Le cas échéant, ces éléments doivent être compatibles avec la politique du RTE-T.
6. L'ensemble des corridors fret visés au paragraphe 4 est progressivement modifié et complété sur la base des propositions de création ou de modification d'un corridor fret, et après décision de la Commission adoptée en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 18, paragraphe 3. Les propositions des Etats membres sont examinées en prenant en considération les critères figurant à l'annexe.
7. Lorsque des difficultés surviennent entre deux ou plusieurs Etats membres quant à la création ou la modification d'un corridor fret, qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire, la Commission, sur demande de l'un des Etats membres concernés, consulte le comité visé à l'article 18 sur ce sujet. L'avis du comité est communiqué aux États membres concernés. Les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.
9. Les mesures visant à adapter l'annexe, qui sont des mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier les éléments non essentiels du présent règlement sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 18, paragraphe 4.

Article 4

Gouvernance des corridors fret

1. Les Etats membres concernés par un corridor fret coopèrent pour assurer le développement du corridor fret conformément à son plan de mise en œuvre. Ils définissent les objectifs généraux du corridor fret et s'assurent que le plan de mise en œuvre vise ces objectifs.
2. Pour chaque corridor fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés, tels que définis à l'article 2 de la directive 2001/14/CE créent un organe de gouvernance chargé de la définition, du pilotage de la réalisation et de la mise à jour du plan de mise en œuvre du corridor fret. L'organe de gouvernance fait rapport régulièrement de son activité aux Etats membres concernés, et le cas échéant aux coordonnateurs européens des projets prioritaires du RTE-T visés à l'article 17bis de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ intégrés par le corridor fret.
3. L'organe de gouvernance est une entité juridique indépendante. Il peut être constitué sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique au sens du règlement (CEE) n° 2137/85¹¹ et jouit du statut d'un tel groupement.
4. Les membres de l'organe de gouvernance désignent son directeur dont le mandat a une durée d'au moins 3 ans.
5. Un groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux stratégiques du corridor fret, visés à l'article 9, est constitué. Il peut émettre un avis sur toute proposition de l'organe de gouvernance qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux stratégiques. L'organe de gouvernance ne peut pas prendre de décision contraire à cet avis.

Article 5

Mesures de mise en œuvre du corridor fret

1. Le plan de mise en œuvre, approuvé par l'organe de gouvernance, comprend :
 - a) un descriptif des caractéristiques du corridor fret, ainsi que le programme de mise en œuvre des mesures nécessaires à la création du corridor fret;
 - b) les éléments essentiels de l'étude de marché visée au paragraphe 3;
 - c) les objectifs de l'organe de gouvernance en termes de performance du corridor fret, exprimée en qualité de service et capacité du corridor fret conformément aux dispositions visées à l'article 16;
 - d) le programme de création et d'amélioration des performances du corridor fret visé au paragraphe 3 du présent article.

¹⁰ JO L 228 du 9.9.1996.

¹¹ JO L 199 du 31.7.1985 p. 1

2. Le plan de mise en œuvre est régulièrement ajusté, en tenant compte de l'évolution de la réalisation des mesures qu'il contient, du marché de fret ferroviaire sur le corridor fret et des performances mesurées conformément aux dispositions visées à l'article 16, paragraphe 2.
3. Une étude de marché est conduite. Elle porte sur les évolutions constatées et attendues de trafic sur le corridor fret et sur les éléments du système de transport connectés à ce dernier. Elle examine l'évolution des différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers. Elle comprend les éléments principaux de l'analyse socio-économique visée à l'article 3, paragraphe c. Elle est actualisée au moins une fois par an. Les résultats de cette étude sont utilisés pour ajuster le plan de mise en œuvre du corridor fret.
4. Un programme de création et d'amélioration des performances du corridor fret est établi. Ce programme comprend 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 visées aux articles 7 à 16.

Article 6

Consultation des candidats

1. En vue d'une participation appropriée des candidats, tels que définis à l'article 2 de la directive 2001/14/CE, susceptibles d'utiliser le corridor fret, l'organe de gouvernance instaure des mécanismes de consultation.
2. Les candidats à l'utilisation du corridor fret sont consultés par l'organe de gouvernance avant l'approbation du plan de mise en œuvre et lors de sa mise à jour. En cas de désaccord entre l'organe de gouvernance et les candidats, ces derniers peuvent s'adresser à la Commission qui consulte le comité visé à l'article 18 , paragraphe 1, en conformité avec la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2, sur ce sujet.

CHAPITRE III

INVESTISSEMENTS SUR LE CORRIDOR FRET

Article 7

Planification des investissements

1. L'organe de gouvernance élabore et approuve :
 - a) un plan commun d'investissements en infrastructure sur le corridor fret à long terme, c'est-à-dire à un horizon d'au moins 10 ans;
 - b) le cas échéant, un plan commun d'investissements à moyen terme (au moins 2 ans) sur le corridor fret.

Les plans d'investissements établissent la liste des projets envisagés pour l'extension, le renouvellement ou le réaménagement des infrastructures ferroviaires et de leurs équipements existant le long du corridor et des besoins financiers y afférant.

2. Les plans d'investissements visés au paragraphe 1 comprennent une stratégie relative au déploiement de systèmes interopérables le long du corridor fret qui satisfait aux exigences essentielles et aux spécifications techniques d'interopérabilité applicables aux réseaux ferroviaires définies conformément à la directive 2008/57/CE¹². Cette stratégie s'appuie sur une analyse coûts-bénéfices du déploiement de ces systèmes. Elle doit être cohérente avec les plans nationaux et européens de déploiement de systèmes interopérables, notamment avec le plan de déploiement du système européen de signalisation ferroviaire (ERTMS).
3. Le cas échéant, les plans d'investissements font mention de la contribution communautaire envisagée au titre du programme RTE-T et justifient leur cohérence de stratégie avec celui-ci.
4. Les plans d'investissements visés au paragraphe 1 comprennent également une stratégie relative à l'accroissement de la capacité des trains de fret pouvant circuler sur le corridor fret. Elle peut s'appuyer sur l'augmentation de la longueur, du gabarit ou de la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor fret.
5. Les plans d'investissements visés au paragraphe 1 sont publiés dans le document visé à l'article 15 et régulièrement actualisés. Ils font partie du plan de mise en œuvre du corridor fret.

Article 8

Travaux lourds de maintenance

Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret coordonnent au moins une fois par an leur programmation des travaux lourds de maintenance de l'infrastructure et de ses équipements.

Article 9

Terminaux stratégiques

1. En accord avec le groupe de travail visé à l'article 4, paragraphe 5, 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 fret.
2. L'organe de gouvernance prend les mesures adéquates pour la réalisation de cette stratégie. Il la révisé régulièrement.

¹² JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

CHAPITRE IV

GESTION DU CORRIDOR FRET

Article 10

Guichet unique pour les demandes de sillons internationaux

1. L'organe de gouvernance met en place un guichet unique pour la demande des sillons pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor fret.
2. Toute demande portant sur un sillon pour un train de marchandises traversant au moins une frontière ou empruntant plusieurs réseaux le long du corridor fret doit être effectuée auprès du guichet unique visé au paragraphe 1.
3. Les organismes de contrôle concernés, visés à l'article 17 du présent règlement, veillent à ce que les activités du guichet unique soient exercées dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Article 11

Fret prioritaire

1. L'organe de gouvernance définit des classes de type de trafic de marchandises, valables sur l'ensemble du corridor fret. Au moins une de ces classes (ci-après dénommée "fret prioritaire"), comprend 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.
2. Les critères de définition des classes de type de trafic de marchandises sont adoptés, le cas échéant, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 18, paragraphe 3.

Article 12

Sillons alloués aux trains de marchandises

1. Par dérogation à l'article 20, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret réservent la capacité nécessaire au trafic de fret prioritaire pour l'exercice à venir, avant l'exercice annuel de définition de l'horaire de service visé à l'article 18 de la directive 2001/14/CE et en se basant sur le trafic de fret constaté et sur l'étude de marché définie à l'article 5, paragraphe 1.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure maintiennent une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif 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 doit être suffisante pour que les demandes de sillons puissent être honorées en garantissant un niveau adéquat de qualité du sillon

alloué, en termes de temps de parcours sur le sillon et d'horaire adapté au trafic de fret.

4. Les sillons alloués à des opérations de fret peuvent être de qualité différente en termes de temps de parcours. La redevance d'utilisation de l'infrastructure relative à ces sillons peut varier en fonction du niveau de qualité proposé conformément aux articles 7 et 8 de la directive 2001/14/CE.
5. Sauf en cas de force majeure, un sillon alloué à une opération de fret prioritaire ne peut pas être annulé moins de 3 mois avant son horaire de service si le candidat concerné ne donne pas son accord pour une telle annulation.
6. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret et le groupe de travail visé à l'article 4, paragraphe 5, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale de l'allocation des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de l'allocation des capacités des terminaux stratégiques, visés à l'article 9.

Article 13

Candidats autorisés

Par dérogation à l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE, des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent peuvent demander des sillons pour le transport de marchandises lorsque ces derniers concernent une ou plusieurs sections du corridor fret.

Article 14

Gestion du trafic

1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret établissent et publient les règles de priorité entre les différents types de trafic en cas de perturbation de la circulation sur le corridor fret dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 et à l'annexe I de la directive 2001/14/CE.
2. Les règles de priorité visées au paragraphe 1 du présent article doivent prévoir au moins que le sillon affecté à un train de fret prioritaire qui respecte les dispositions initiales de 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.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret mettent en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long du corridor fret.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret et le groupe de travail visé à l'article 4, paragraphe 5, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux stratégiques, visés à l'article 9.

Article 15

Informations sur les conditions d'utilisation du corridor fret

L'organe de gouvernance établit et publie un document qui contient :

- a) toutes les informations contenues dans les documents de référence des réseaux nationaux qui concernent le corridor fret, établis conformément à la procédure de l'article 3 de la directive 2001/14/CE;
- b) la liste et les caractéristiques des terminaux stratégiques ainsi que toutes les informations concernant les conditions et modalités d'accès aux terminaux stratégiques.

Article 16

Qualité du service sur le corridor fret

- 1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret assurent la cohérence entre les systèmes d'amélioration des performances en vigueur le long du corridor fret, tels que définis à l'article 11 de la directive 2001/14/CE.
- 2. Afin de mesurer la qualité de service et la capacité des services internationaux et nationaux de fret ferroviaire sur le corridor fret, l'organe de gouvernance définit des indicateurs de performance du corridor fret et les publie au moins une fois par an.

Les règles d'application concernant ces indicateurs sont arrêtées, le cas échéant, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 18, paragraphe 3.

Article 17

Organismes de contrôle

- 1. Les organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE compétents pour le corridor fret coopèrent pour superviser les activités internationales des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats sur le corridor fret. Ils se consultent et échangent des informations. Ils demandent, le cas échéant, les informations nécessaires aux gestionnaires d'infrastructure de l'Etat membre pour lequel ils sont compétents.
- 2. En cas de plainte d'un candidat concernant des services internationaux de fret ferroviaire, ou dans le cadre d'une enquête d'office, l'organisme de contrôle concerné consulte l'organisme de contrôle de tout autre Etat membre sur le territoire duquel passe le corridor fret concerné et leur demande les informations nécessaires avant de prendre sa décision. Les autres organismes de contrôle fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur législation nationale. Le cas échéant, l'organisme de contrôle saisi de la plainte ou ayant initié l'enquête d'office transfère le dossier à l'organisme de contrôle compétent afin de prendre les mesures par rapport aux parties concernées.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.
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.
4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 19

Coopération

Les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent pour la mise en œuvre du présent règlement. Ils échangent des informations sur leurs bonnes pratiques afin de les coordonner dans l'ensemble de la Communauté. La Commission les assiste dans ces tâches. A cet effet, elle met en place un groupe de travail des gestionnaires de l'infrastructure qu'elle préside.

Article 20

Dérogation

Le cas échéant, un Etat membre peut déroger aux dispositions du présent règlement. A cette fin il notifie une demande motivée de dérogation à la Commission. La Commission adopte une décision sur cette demande, en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 18, paragraphe 2, en tenant compte de la situation géographique ainsi que du développement des services ferroviaires de transports de marchandises dans l'Etat membre qui a fait la demande de dérogation.

Article 21

Suivi de la mise en œuvre

Les Etats membres concernés communiquent à la Commission, tous les 2 ans à partir de la création du corridor fret, un dossier présentant les résultats de leur coopération visée à l'article 4, paragraphe 1. La Commission analyse ce dossier et en informe le comité visé à l'article 18.

Article 22

Rapport

La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement. Elle adresse un rapport au Parlement européen et au Conseil, une première fois dans les cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement et ensuite tous les trois ans.

Article 23

Révision

Si, en cas de révision des orientations pour le RTE-T, conformément aux modalités visées à l'article 18, paragraphe 3, de la décision n° 1692/96/CE, la Commission conclut qu'il est approprié d'adapter le présent règlement à ces orientations, elle présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier le présent règlement en conséquence.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication 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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

Critères d'évaluation des propositions de création de corridor fret

La sélection des corridors fret visée à l'article 3, ainsi que la mise à jour du réseau ferroviaire pour un fret compétitif sont effectuées selon les critères suivants:

- (a) l'existence d'une lettre d'intention des Etats membres concernés confirmant leur volonté de créer le corridor fret;
- (b) le corridor fret fait partie du RTE-T;
- (c) lorsque l'itinéraire du corridor fret coïncide avec une section (ou partie de section) d'un ou plusieurs projets prioritaires du RTE-T¹³, celle-ci est intégrée au corridor fret, sauf si elle est dédiée au service de transport de passagers;
- (d) le corridor fret dont la création est proposée traverse le territoire d'au moins trois Etats membres ou d'au moins deux Etats membres si la distance entre les nœuds ferroviaires desservis par le corridor fret proposé est supérieure à 500 kilomètres;
- (e) la faisabilité économique et les bénéfices socio-économiques du corridor fret;
- (f) la cohérence de l'ensemble des corridors fret proposés par les Etats membres pour parvenir à la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif;
- (g) la cohérence avec les réseaux ferroviaires européens existants tels que les corridors ERTMS et les corridors définis par RailNetEurope;
- (h) la présence d'une bonne interconnexion avec les autres modes de transport, notamment grâce à un réseau adéquat de terminaux stratégiques, y compris dans les ports maritimes et à l'intérieur des terres;
- (i) l'approche proposée pour mettre en œuvre les dispositions visées aux articles 4 à 16.

¹³ Visés à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la création d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

2. CADRE GPA / EBA

Domaines politiques concernés et activités associées:

Titre 06: Energie et transport

Activité: "Transports intérieurs, aériens et maritimes" (Chapitre 06 02)

Objectif: "Assurer la mise en œuvre du marché intérieur des services de transport"

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés

Néant

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Les dispositions de la proposition n'ont, en principe, pas de limite de durée. Leur mise en œuvre peut être répartie sur deux périodes : 2010 (entrée en vigueur du règlement)-2013 (date limite de validation des propositions de création de corridors fret des Etats membres); après 2013. La présente fiche porte sur la période 2009-2013 et sur 2014-2015, années pour lesquelles les implications financières pourront être répétées les années suivantes.

3.3. Caractéristiques budgétaires

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation de pays candidats	Rubrique PF
	DNO	CND ¹⁴	NON	NON	NON	NON
	DNO	CD	NON	NON	NON	NON

¹⁴ Crédits non dissociés.

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
----------------------	---------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁵

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a							
Crédits de paiement (CP)		b							

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁶

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

MONTANT DE RÉFÉRENCE TOTAL

Crédits d'engagement		a+c							
Crédits de paiement		b+c							

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence¹⁷

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL des CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
TOTAL des CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

¹⁵ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

¹⁶ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

¹⁷ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement par les États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
.....	f							
TOTAL des CE avec cofinancement	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- ☒ Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- ☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- ☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel¹⁸ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- ☒ Proposition sans incidence financière sur les recettes
- ☐ Incidence financière – L'effet sur les recettes est le suivant:

millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

		Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action					
Ligne budgétaire	Recettes		[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	Δ						

¹⁸ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

¹⁹ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées si la durée de l'action dépasse 6 ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) – voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.
Total des effectifs	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou long terme

Evaluation des propositions de création de corridors fret et vérification de la mise en œuvre des dispositions de la proposition.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

Le développement du fret ferroviaire suppose la mise à disposition des opérateurs d'infrastructures de bonne qualité et fiables, gérées selon des logiques internationales si nécessaire. Afin de répondre à cet enjeu, l'action communautaire apparaît nécessaire pour améliorer et encadrer la coopération entre gestionnaires nationaux d'infrastructures et, de manière plus large, la gestion des infrastructures.

La mise en œuvre de la proposition devrait en outre contribuer à une utilisation optimale du réseau transeuropéen de transports et à une meilleure efficacité dudit programme RTE-T.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

Assurer la mise en œuvre du marché intérieur des services de transport.

La proposition demande aux Etats membres de créer des corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif. Le fonctionnement de ces corridors s'appuie sur quatre principes : renforcement de la coordination de l'exploitation des infrastructures; coordination des investissements; développement des connexions intermodales; transparence de l'information sur les conditions d'accès aux infrastructures; traitement plus favorable du fret sur ces axes.

Le comité institué par la proposition de règlement, interviendra dans la sélection des corridors et, le cas échéant, dans la procédure réglementaire.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

- ☐ *Gestion centralisée*
 - ☐ directement par la Commission
 - ☐ indirectement par délégation à:

- ☐ des agences exécutives
- ☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
- ☐ des organismes publics nationaux ou des organismes avec mission de service public
- ☐ ***Gestion partagée ou décentralisée***
 - ☐ avec des États membres
 - ☐ avec des pays tiers
- ☐ ***Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)***

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Le contrôle de la mise en œuvre des dispositions sera effectué par les services de la DGTREN ainsi que par le comité désigné dans la proposition.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Les propositions législatives ont été élaborées sur la base du rapport du groupe d'experts que la Commission a réuni et consulté au 1^{er} semestre 2008 (ce rapport sera publié en même temps que la proposition).

En outre, une étude d'impact des dispositions proposées a été réalisée et validée au 3^{ème} trimestre 2008.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire ou ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

La proposition repose s'appuie également sur l'expérience des corridors prioritaires pour le déploiement d'ERTMS, dits corridors ERTMS (voir étude d'impact de la proposition).

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

La proposition prévoit une évaluation de sa mise en œuvre tous les deux ans.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Sans objet.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes ou supplémentaires (nombre de postes ETP)					
		Année 2010	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ²⁰ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Personnel financé ²¹ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés ²² au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

La Commission sera chargée de trois tâches principales :

- évaluer les propositions de création de corridors fret formulées par les Etats membres;
- superviser la mise en œuvre des dispositions de la proposition;
- établir des rapports sur cette mise en œuvre.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- ☒ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- ☐ Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- ☐ Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB

²⁰ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²¹ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²² Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

- ☐ Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- ☐ Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)							
Agences exécutives							
Autre assistance technique et administrative							
- intra muros							
- extra muros							
Total de l'assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type de ressources humaines	Année 2010	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Les besoins humains et financiers sont couverts par l'allocation qui peut être accordée à la DGTREN dans le cadre de l'exercice budgétaire annuel, en tenant compte des contraintes budgétaires.

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année 2010	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 – Comités	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
2 Total des autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON incluses dans le montant de référence)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*