



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 30 avril 2009 (12.05)
(OR. en)**

8901/09

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

**CODEC 584
TRANS 163**

NOTE

du: Secrétariat général
au: Comité des représentants permanents

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif
- Résultats de la première lecture du Parlement européen
(Strasbourg, du 21 au 24 avril 2009)

I. INTRODUCTION

Le rapporteur, M. Petr DUCHOŇ (PPE-DE - CZ), a déposé au nom de la commission des transports et du tourisme un rapport comportant 70 amendements (amendements 1 à 70) à la proposition de règlement citée en objet. En outre, le groupe politique PPE-DE a déposé un amendement (amendement 71).

II. DÉBAT

Le rapporteur, M. Petr DUCHOŇ (PPE-DE - CZ), a ouvert le débat qui a eu lieu le 22 avril 2009, puis:

- a souligné que le rapport constituait un bon compromis qui apportait des précisions à la proposition de la Commission et qui recueillait un large soutien;
- a déclaré que la proposition visait à utiliser au mieux les transports ferroviaires, tout en offrant aux États membres la souplesse nécessaire;

- a fait observer que la proposition conservait le rôle des États membres en ce qui concerne les corridors ferroviaires et renforçait le système de gestion; et
- a souligné que la coopération avec les pays tiers était couverte et qu'un bon équilibre avait été trouvé entre le fret et le transport de passagers.

S'exprimant au nom de la Commission européenne, le commissaire chargé du transport,
M. Antonio TAJANI:

- a indiqué que la proposition favorisait une intégration plus poussée du secteur ferroviaire en Europe, ce qui est éminemment nécessaire;
- a déclaré que les opérateurs devraient être encouragés à investir dans les infrastructures ferroviaires, de manière à améliorer la compétitivité du secteur;
- a fait observer que la proposition, en favorisant l'intermodalité, améliorera l'intégration du fret et du transport de passagers par voie ferroviaire.

Prenant la parole au nom du groupe politique PPE/DE, M. Georg JARZEMBOWSKI
(PPE/DE - DE):

- a remercié la Commission et le rapporteur pour leur travail;
- a déclaré qu'il convenait d'améliorer l'efficacité dans ce secteur;
- a fait observer qu'à cette fin les États membres devraient prévoir des corridors; et
- a rejeté l'idée de donner compétence à la Commission pour définir ces corridors.

S'exprimant au nom du groupe politique PSE, M^{me} Lily JACOBS (PSE - NL):

- a souligné le manque d'efficacité du transport ferroviaire de marchandises en Europe;
- a fait observer que ce manque d'efficacité pourrait être compensé par une meilleure coordination des investissements entre les États membres pour la mise en œuvre de corridors transfrontaliers;
- s'est dite satisfaite du compromis qui a été dégagé; et
- a fait observer que le groupe politique PSE ne pouvait soutenir l'amendement 71.

Au nom du groupe politique Verts/ALE, M. Michael CRAMER (Verts/ALE - DE):

- a noté que l'amélioration du transport de marchandises ne pouvait s'effectuer au détriment du transport de passagers;
- a déclaré que les guichets uniques devraient être un dispositif disponible dans toute l'Europe; et
- a demandé instamment à la Commission d'empêcher les États membres de réserver gratuitement les réseaux ferroviaires aux entreprises publiques.

M. Ulrich STOCKMANN (PSE - DE):

- a souligné que ce n'est qu'au niveau européen que le fret ferroviaire aura une chance d'être compétitif;
- a fait observer que le lien entre le fret et le transport de passagers devrait être évalué;
- a souligné que la capacité globale du réseau ferroviaire ne devrait pas être diminuée; et
- a remercié le rapporteur d'avoir dégagé un très bon compromis.

M. Gabriele ALBERTINI (PPE-DE - IT):

- a rappelé l'importance que revêt pour le groupe PPE l'amendement 71 en liaison avec l'article 14, paragraphe 2;
- a signalé que l'amendement garantit que la priorité du fret sur le transport de passagers ne s'appliquerait pas pendant les périodes d'affluence à déterminer au niveau national.

Le commissaire Antonio TAJANI a pris une nouvelle fois la parole et:

- a fait part de l'impression positive que lui inspirait le débat;
- a souligné qu'il ressort de ce débat que les États membres doivent promouvoir la coordination du transport de marchandises au niveau européen, et
- a indiqué que la Commission pouvait accepter les amendements liés aux priorités entre le fret et le transport de passagers.

Le rapporteur, M. Petr DUCHOŇ (PPE-DE - CZ), a repris la parole et:

- a déclaré que, selon lui, le texte faisait l'objet d'un large accord au Parlement, à l'exception de la question de l'équilibre entre le transport de marchandises et le transport de passagers;
- a toutefois écarté la possibilité que cette question donne lieu à des problèmes importants; et
- a remercié tous les membres du PE pour leur travail.

III. VOTE

Lors du vote qui a eu lieu le 23 avril 2009, le Parlement réuni en séance plénière a adopté 69 des 70 amendements présentés par la commission (amendements 1 à 61 et 63 à 70). En outre, il a adopté un amendement déposé par le groupe politique PPE-DE (amendement 71) par 291 voix pour, 290 voix contre et 1 abstention; compte tenu de cette adoption, l'amendement 62 qui avait été déposé par la commission est caduque.

Le texte de la résolution législative figure à l'annexe de la présente note.

Réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ***I

Résolution législative du Parlement européen du 23 avril 2009 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2008)0852),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71, paragraphe 1, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0509/2008),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0220/2009),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Si la libéralisation du transport de fret ferroviaire a permis l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le réseau, les mécanismes de marché ne sont pas suffisants pour organiser, réguler et sécuriser ce transport de fret ferroviaire. L'optimisation et la fiabilisation de ces derniers supposent notamment un renforcement des procédures de coopération et d'allocation des sillons entre gestionnaires d'infrastructure.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(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-T.

Amendement

(7) La mise en place du réseau ferroviaire **européen** pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec le *réseau transeuropéen de transport* ("RTE-T") **et avec les corridors du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)**. Dans ce but, le développement coordonné des réseaux est nécessaire, et en particulier l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire au RTE-T existant **et aux corridors ERTMS**. En outre, il convient d'établir au niveau communautaire des règles **d'harmonisation** relatives à ces corridors fret. Le cas échéant, la création de ces corridors **devrait** être soutenue financièrement dans le cadre **des programmes** RTE-T, **de recherche, Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et fonds communautaires, comme le Fonds de cohésion**.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7bis) La création d'un corridor fret devrait tenir compte de l'importance particulière de l'extension prévue du réseau RTE-T vers les pays de la politique européenne de voisinage en vue d'assurer de meilleures interconnexions avec l'infrastructure ferroviaire des pays tiers.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Dans le cadre d'un corridor fret, il convient d'assurer une bonne coordination entre États 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.

Amendement

(8) Dans le cadre d'un corridor fret, il convient d'assurer une bonne coordination entre États membres et gestionnaires de l'infrastructure concernés, de **prévoir des mesures meilleures et suffisantes pour faciliter le** trafic de fret ferroviaire, de mettre en place des liaisons efficaces et suffisantes avec les autres modes de transport, **de manière à développer un réseau de transport de fret performant et intégré**, et d'établir des conditions propices au développement de la concurrence entre fournisseurs de service ferroviaire de fret.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) La création d'un corridor fret devrait **être examinée et** approuvée au niveau **communautaire** selon **des critères et** une procédure **transparentes**, clairement **définis**, **et qui laissent aux** États membres et **aux** gestionnaires de l'infrastructure une marge de décision et de gestion suffisante **pour prendre des mesures adaptées à leurs besoins spécifiques**.

Amendement

(9) La création d'un corridor fret devrait **s'appuyer sur des propositions formulées par les États membres en consultation avec les gestionnaires de l'infrastructure. Dans un deuxième temps, elle devrait** être approuvée au niveau **européen** selon une procédure **transparente et** clairement définie. **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.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Pour stimuler la coordination entre les États membres **et les** gestionnaires d'infrastructure, chaque corridor fret devrait être soutenu par un organe de gouvernance, composé des différents

Amendement

(10) Pour stimuler la coordination entre les États membres, les gestionnaires d'infrastructure **et les entreprises ferroviaires**, chaque corridor fret devrait être soutenu par un organe de gouvernance,

gestionnaires de l'infrastructure concernés par ce corridor fret.

composé des différents gestionnaires de l'infrastructure concernés par ce corridor fret.

Amendement 7

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(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 *du marché, l'ensemble des entreprises ferroviaires utilisatrices* doivent être régulièrement *consultées*, selon des procédures *appropriées* définies *par l'organe de gouvernance*.

Amendement 8

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(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 États 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.

Amendement

(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 États membres, les gestionnaires de l'infrastructure *et les entreprises ferroviaires* concernés, *ainsi que, le cas échéant, entre les États membres et les pays tiers*, 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 *entreprises ferroviaires* 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.

Amendement 9

Proposition de règlement

Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 soient **compatibles avec** 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.

Amendement 10

Proposition de règlement

Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(18) Les trains qui assurent un transport de marchandises très sensibles au délai d'acheminement et à la ponctualité, **telles qu'elles sont définies par l'organe de gouvernance**, devraient pouvoir bénéficier d'une priorité suffisante en cas de perturbation du trafic.

Amendement 11

Proposition de règlement

Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(19) Pour assurer le développement de la concurrence entre fournisseurs de services ferroviaires de fret sur le corridor fret, d'autres candidats que les entreprises

candidats que les entreprises ferroviaires ou leurs regroupements *à* demander des capacités d'infrastructure.

ferroviaires ou leurs regroupements ***devraient être en mesure de*** demander des capacités d'infrastructure.

Amendement 12

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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. ***La définition des indicateurs de performance devrait être formulée en consultation avec les parties prenantes qui assurent et qui utilisent les services de fret ferroviaire.***

Amendement 13

Proposition de règlement

Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

supprimé

Amendement 14

Proposition de règlement

Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27 bis) Le présent règlement vise à améliorer la performance du transport de fret ferroviaire par rapport à d'autres

modes de transport, mais cet objectif doit également être poursuivi au moyen d'actions politiques et de la participation financière des États membres et de l'Union européenne. La coordination devrait être assurée au niveau le plus élevé entre les États membres de manière à garantir le fonctionnement le plus performant des corridors fret. L'engagement financier dans des infrastructures et dans des équipements techniques tels que l'ERTMS devrait avoir pour objectif d'augmenter la capacité et la performance du fret ferroviaire parallèlement aux objectifs du présent règlement.

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. Le présent règlement établit les règles de création et d'organisation du réseau ferroviaire européen **en** 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 **coopératifs** relatifs à la planification des investissements, à la gestion des capacités et du trafic.

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) des réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

Amendement

a) des réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire **sauf lorsque les services opèrent sur une partie du corridor fret**;

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) "corridor fret" l'ensemble des lignes ferroviaires établies sur le territoire des États 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 dans les terminaux de marchandises, les gares de triage et formation, ainsi que les voies de raccordement à ces dernières;

Amendement

a) "corridor fret" l'ensemble des lignes ferroviaires établies sur le territoire des États Membres et, le cas échéant, de pays tiers européens reliant **deux** ou **plus de deux** terminaux stratégiques, comportant un axe principal, des routes alternatives et des voies qui les relient, ainsi que les infrastructures ferroviaires et leurs équipements dans les terminaux de marchandises, les gares de triage et formation, ainsi que les voies de raccordement à ces dernières, **y compris tous les services ferroviaires connexes indiqués à l'annexe II de la directive 2001/14/CE**;

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

c) "travaux lourds de maintenance", toute intervention ou réparation de l'infrastructure ferroviaire et de ses équipements, **prévue au moins un an à l'avance, qui est nécessaire** à la circulation des trains le long du corridor fret et implique des réservations de capacités de l'infrastructure conformément à l'article 28 de la directive 2001/14/CE;

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point e

Texte proposé par la Commission

e) "terminal stratégique", le terminal du corridor fret, ouvert à tous les candidats et qui joue un rôle important dans le transport

Amendement

e) "terminal stratégique", le terminal du corridor fret, ouvert à tous les candidats et qui joue **déjà ou dont il est prévu qu'il**

ferroviaire de fret le long du corridor fret;

jouera à l'avenir un rôle important dans le transport ferroviaire de fret le long du corridor fret;

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

f) "guichet unique", l'instance commune mise en place par **chaque gestionnaire** de l'infrastructure du corridor fret donnant aux candidats la possibilité de demander un sillon pour un parcours traversant au moins une frontière.

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Le corridor fret *visé à permettre* l'exploitation de services ferroviaires internationaux et nationaux de fret **sur le territoire d'au moins deux États membres**.
Il présente les caractéristiques suivantes:

Amendement

1. Le corridor fret **relie au moins deux États membres et permet** l'exploitation de services ferroviaires internationaux et nationaux de fret. Il présente les caractéristiques suivantes:

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) il fait partie du RTE-T;

Amendement

a) il fait partie du RTE-T, **ou est au minimum compatible avec celui-ci ou, le cas échéant, avec les corridors ERTMS. Au besoin, certaines sections non incluses dans le RTE-T, ayant un volume élevé ou potentiellement élevé de trafic de fret, peuvent faire partie du corridor;**

Amendement 23

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) il permet un développement significatif du trafic de fret ferroviaire;

Amendement

b) il permet un développement significatif du trafic de fret ferroviaire ***et prend en compte les grands courants d'échange et de transport de marchandises;***

Amendement 24

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) il permet de meilleures interconnexions entre les États membres frontaliers et les pays tiers voisins;

Amendement 25

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La création ou la modification d'un corridor fret est ***proposée*** par les États membres concernés. ***À 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.

2. 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, ainsi que*** des critères figurant à l'annexe. ***Les entreprises ferroviaires intéressées peuvent participer à la procédure, chaque fois que des investissements substantiels les concernent.***

Amendement 26

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) au plus tard un après l'entrée en vigueur du présent règlement, le territoire de chaque État membre qui compte au moins deux **frontières terrestres** avec d'autres États membres doit accueillir au moins une proposition de corridor fret;

a) au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, le territoire de chaque État membre qui compte au moins deux **liens ferrés directs** avec d'autres États membres doit accueillir au moins une proposition de corridor fret;

Amendement 27

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, le territoire de chaque État membre doit accueillir au moins:

b) au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, le territoire de chaque État membre doit accueillir au moins un corridor fret.

i) un corridor fret,

ii) deux corridors fret si la performance annuelle de fret ferroviaire dans l'État 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'État membre concerné est supérieure ou égale à 70 milliards de tonnes kilomètres.

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.**

4. La Commission **prend acte des** propositions de création de corridors fret visés au paragraphe 2, **et vérifie leur conformité avec les critères d'évaluation énoncés à l'annexe. Elle peut formuler les objections ou propositions de modification qu'elle juge opportunes.**

Amendement 29

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

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 États membres sont examinées en prenant en considération les critères figurant à l'annexe.

Amendement

supprimé

Amendement 30

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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 États 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 Conseil intégrés par le corridor fret.

Amendement

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. **Les entreprises ferroviaires intéressées ou les regroupements de telles entreprises utilisant le corridor régulièrement jouent un rôle consultatif au sein de cet organe.** L'organe de gouvernance fait rapport régulièrement de son activité aux États membres concernés, et le cas échéant **à la Commission et** 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 Conseil intégrés par le corridor fret.

Amendement 31

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Les États membres concernés peuvent établir 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. Le cas échéant, les membres du comité exécutif sont mandatés par les autorités compétentes.

Amendement 32

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

5. Un groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux stratégiques du corridor fret, **notamment les ports fluviaux et maritimes**, 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.

Amendement 33

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Le plan de mise en œuvre, approuvé par l'organe de gouvernance, comprend :

Amendement

1. Le plan de mise en œuvre, approuvé **et adapté régulièrement** par l'organe de gouvernance, comprend **au minimum** :

Amendement 34

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) un descriptif des caractéristiques du corridor fret, ainsi que le programme de

Amendement

a) un descriptif des caractéristiques du corridor fret, **y compris d'éventuels goulets**

mise en œuvre des mesures nécessaires à la *création du corridor fret*;

d'étranglement, ainsi que le programme de mise en œuvre des mesures nécessaires *pour faciliter la création du corridor fret*;

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

c) les objectifs de l'organe de gouvernance *et son programme pour l'amélioration de la performance du corridor fret*, conformément aux dispositions visées à l'article 16;

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) le programme de création et d'amélioration des performances du corridor fret visé au paragraphe 3 du présent article.

Amendement

supprimé

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

supprimé

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

3. Une étude de marché est conduite ***et mise à jour périodiquement.*** 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 ***afin d'établir ou d'adapter, si besoin est, son plan de mise en œuvre.*** Elle examine l'évolution des différents types de trafic ***et*** comprend les éléments principaux de l'analyse socio-économique visée à l'article 3, paragraphe c, ***ainsi que les scénarios possibles en ce qui concerne les coûts et avantages et l'incidence financière à long terme.***

Amendement 39

**Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 4**

Texte proposé par la Commission

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,

Amendement

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. ***Ces mesures évitent ou réduisent au minimum les restrictions qui pourraient affecter la capacité des voies ferrées.***

Amendement 40

**Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Les candidats à l'utilisation du corridor fret sont consultés par l'organe de gouvernance avant l'approbation du plan de

Amendement

2. Les candidats à l'utilisation du corridor fret, ***y compris les opérateurs de fret ferroviaire, les transporteurs 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.*

passagers, les chargeurs, les transitaires et leurs organes représentatifs, 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 *saisir les organismes de contrôle visés à l'article 17.*

Amendement 41

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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*.

Amendement

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, des besoins financiers y *afférents et des sources de financement.*

Amendement 42

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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/CE. 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).

Amendement

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/CE. 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), *ainsi qu'avec les interconnexions transfrontalières et les systèmes*

interopérables avec des pays tiers, le cas échéant.

Amendement 43

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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*.

Amendement

3. Le cas échéant, les plans d'investissements font mention de la contribution communautaire envisagée au titre du programme RTE-T *ou de n'importe quels autres politiques, fonds et programmes* et justifient leur cohérence de stratégie avec *ceux-ci*.

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

4. Les plans d'investissements visés au paragraphe 1 comprennent une stratégie relative à l'accroissement de la capacité des trains de fret pouvant circuler sur le corridor fret, *notamment par la suppression des goulets d'étranglement identifiés, l'amélioration des infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures. La stratégie peut comprendre des mesures relatives à l'augmentation de* la longueur, *à l'écartement des voies, au gabarit de chargement, à la gestion de la vitesse, à la charge remorquée* ou à la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor fret.

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 8 – titre

Texte proposé par la Commission

Travaux lourds de maintenance

Amendement

Coordination des travaux

Amendement 46

Proposition de règlement Article 8

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor fret coordonnent, **selon des modalités et un calendrier appropriés et conformément aux contrats qu'ils ont respectivement conclus, dans les termes de l'article 6 de la directive 2001/14/CE,** leur programmation **de tous les travaux sur** l'infrastructure et ses équipements, **qui sont susceptibles de restreindre la capacité disponible sur le réseau.**

Amendement 47

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. En accord avec le groupe de travail visé à l'article 4, paragraphe 5, l'organe de gouvernance arrête une stratégie **intégrée** relative au développement des terminaux stratégiques pour qu'ils soient en mesure de répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor fret, **en particulier en tant que nœuds intermodaux le long des corridors fret. Ces mesures comprennent la coopération avec les autorités régionales, locales et nationales, l'acquisition de terrains pour la construction de terminaux ferroviaires de marchandises et une obtention plus aisée de fonds permettant de soutenir ces projets. L'organe de gouvernance veille à ce que suffisamment de terminaux soient créés à des endroits stratégiques, en fonction des prévisions relatives au volume du trafic.**

Amendement 48

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. L'organe de gouvernance met en place un guichet unique pour **répondre aux demandes de sillons** pour **des trains** de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor fret **ou utilisant plusieurs réseaux**.

Amendement 49

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les différents gestionnaires de l'infrastructure d'un corridor de fret peuvent être chargés de jouer le rôle de point d'accès au guichet unique pour les candidats qui font une demande de sillons.

Amendement 50

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

supprimé

Amendement 51

Proposition de règlement
Article 11 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Fret prioritaire

Classes standard de sillons dans les corridors de fret

Amendement 52

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.*

Amendement

1. L'organe de gouvernance définit *et met périodiquement à jour les classes standard de sillons à vocation fret*, valables sur l'ensemble du corridor fret. Au moins une de ces classes (ci-après dénommée "fret *rapide*"), comprend, *parmi ces classes de sillons, un sillon qui doit bénéficier d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie.*

Amendement 53

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.*

Amendement

2. Les critères de définition des classes de type de trafic de marchandises sont adoptés *par l'organe de gouvernance après consultation des candidats susceptibles d'utiliser le corridor fret tels que définis à l'article 2 de la directive 2001/14/CE.*

Amendement 54

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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,

Amendement

1. *Outre les cas mentionnés* à l'article 20, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, les gestionnaires de l'infrastructure *concernés* réservent, *sur la base de l'évaluation des besoins du marché en matière de réserve de capacités*, la capacité nécessaire *et publient l'horaire de service de l'itinéraire nécessaire pour répondre aux besoins du* trafic *international* de fret *rapide* pour l'exercice à venir, avant

paragraphe 1.

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.

Amendement 55

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.**

Amendement

2. **Après avoir procédé à l'évaluation préliminaire des besoins nécessaires pour constituer une réserve de capacités permettant de répondre à des demandes ad hoc, les** gestionnaires de l'infrastructure maintiennent une **telle** réserve **tout en garantissant un niveau adéquat de qualité du sillon alloué en termes de temps de parcours ainsi que des horaires adaptés au trafic de fret rapide** 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.

Amendement 56

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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.**

Amendement

supprimé

Amendement 57

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

5. Sauf en cas de force majeure, un sillon alloué à une opération de fret **rapide conformément au présent article** ne peut pas être annulé moins **d'un mois** avant son horaire de service si le candidat concerné ne donne pas son accord pour une telle annulation. **Le candidat peut saisir l'organe de contrôle. Comme le prévoit l'article 27 de la directive 2001/14/CE, le gestionnaire de l'infrastructure peut arrêter dans le document de référence du réseau les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons des trains de fret rapide, lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure d'allocation.**

Amendement 58

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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 **conformément au présent article en prenant en compte l'accès aux** terminaux stratégiques, visés à l'article 9.

Amendement 59

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure fixent dans leurs conditions d'utilisation une redevance pour les sillons alloués, mais finalement pas utilisés. Cette redevance est d'un montant raisonnable, dissuasif et efficace.

Amendement 60

Proposition de règlement Article 13

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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 plusieurs sections du corridor fret.

Amendement 61

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. **À la suite d'une proposition de l'organe de gouvernance du corridor fret et en tenant compte des principes et plans visés au paragraphe 2, les** gestionnaires de l'infrastructure du corridor 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 fret dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 et à l'annexe I de la directive 2001/14/CE.

Amendement 71

Proposition de règlement Article 14 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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**

Amendement

2. **Sauf dans le cas des heures d'affluence, où le présent paragraphe ne s'applique pas, les** règles de priorité visées au paragraphe 1 du présent article doivent prévoir au moins que le sillon affecté à un

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.

train de fret *rapide* qui se conforme aux dispositions initiales de son sillon *est respecté autant que possible ou doivent viser au moins à minimiser les retards globaux, tout en mettant l'accent sur les retards des trains de fret rapide. L'organe de gouvernance, en collaboration avec les candidats, élabore et publie:*

a) des principes de réglementation ferroviaire qui garantissent que les trains de "fret rapide" bénéficient du régime le plus avantageux en ce qui concerne l'allocation de la capacité réduite;

b) des plans d'urgence, basés sur ces principes, destinés à répondre à d'éventuelles perturbations sur le corridor. Chaque État membre définit les heures d'affluence dans le document de référence par l'intermédiaire du gestionnaire d'infrastructure.

La définition des heures d'affluence ne s'applique qu'aux jours ouvrables et se limite à un maximum de 3 heures le matin et 3 heures l'après-midi. Dans la définition des heures d'affluence, il est tenu compte du transport régional de passagers et du transport de passagers à longue distance.

Amendement 63

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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. *Cette cohérence est supervisée par les organismes de contrôle, qui coopèrent à cette fin conformément à l'article 17, paragraphe 1.*

Amendement 64

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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 **défini** des indicateurs de performance du corridor fret et **les** publie au moins une fois par an.

Amendement

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 **consulte les candidats susceptibles d'utiliser les corridors ainsi que les usagers des services de fret ferroviaire, en ce qui concerne les** indicateurs de performance du corridor fret. **À la suite de cette consultation, l'organe de gouvernance définit** et publie **ces indicateurs** au moins une fois par an.

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

supprimé

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 17 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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'État membre pour lequel ils sont compétents.

Amendement

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'État membre pour lequel ils sont compétents. **Les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que tout autre tiers impliqué dans un processus d'allocation internationale de**

capacités, sont tenus de fournir aux organismes de contrôle concernés, sans délai, toutes les informations nécessaires sur les sillons internationaux et les capacités dont ils sont responsables.

Amendement 67

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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 État membre sur le territoire duquel passe le corridor fret concerné et lui 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.

Amendement

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 État membre sur le territoire duquel passe le corridor fret concerné et lui 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 ***dans le respect de la procédure établie à l'article 30, paragraphes 5 et 6, de la directive 2001/14/CE.***

Amendement 68

Proposition de règlement Article 19

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

supprimé

gestionnaires de l'infrastructure qu'elle préside.

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 23

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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. ***De la même manière, certaines décisions prises en vertu du présent règlement peuvent comporter la nécessité de réviser les orientations du RTE-T.***

Amendement 70

Proposition de règlement

Annexe – point b

Texte proposé par la Commission

b) le corridor fret fait partie du RTE-T;

Amendement

supprimé