DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2020/2168 DE LA COMMISSION

du 17 décembre 2020

relative à la conformité de la proposition commune présentée par les États membres concernés en vue de l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» avec l'article 5 du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

[notifiée sous le numéro C(2020) 8919]

(Les textes en langues allemande, estonienne, française, lettone, lituanienne, néerlandaise, polonaise et tchèque sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ([1]), et notamment son article 5, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 5, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 913/2010, les ministères responsables des transports ferroviaires en Allemagne, en Belgique, en Estonie, en Lettonie, en Lituanie, aux Pays-Bas, en Pologne et en Tchéquie ont adressé à la Commission deux lettres d'intention datées du 6 décembre 2019. Ces lettres présentaient des propositions relatives à l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» jusqu'à Medyka, à la frontière entre la Pologne et l'Ukraine, d'une part, et jusqu'aux ports de Zeebrugge et Gand/Terneuzen, d'autre part.

(2) Les États membres susmentionnés avaient précédemment proposé à la Commission de prolonger le corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» jusqu'à Medyka, à la frontière entre la Pologne et l'Ukraine. La Commission a confirmé la conformité de la proposition avec l'article 5 du règlement (UE) nº 913/2010 et a adopté la décision d'exécution (UE) 2015/1111 de la Commission ([2]). Cette décision d'exécution a cependant été modifiée par la décision d'exécution (UE) 2017/178 de la Commission ([3]), qui a supprimé la référence à l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» jusqu'à Medyka. Cette modification résultait du fait que l'infrastructure ferroviaire entre Katowice et Medyka ne serait pas opérationnelle avant 2020. L'infrastructure étant maintenant opérationnelle, il convient d'envisager à nouveau l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» jusqu'à Medyka.

(3) La Commission a examiné les propositions visant à étendre le corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» jusqu'à Medyka et jusqu'aux ports de Gand/Terneuzen et de Zeebrugge, conformément à l'article 5, paragraphe 6, du règlement (UE) nº 913/2010, et estime qu'elles sont conformes à l'article 5 dudit règlement.

(4) En ce qui concerne l'extension du corridor de fret ferroviaire jusqu'à Medyka, les considérations énoncées dans la décision d'exécution (UE) 2015/1111 restent valables.

(5) En ce qui concerne l'extension jusqu'aux ports de Zeebrugge et de Gand/Terneuzen, les lignes proposées sont déjà comprises dans le corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — Méditerranée». Elles font partie du réseau central (Anvers-Gand-Zeebrugge) et du réseau global (Gand-Terneuzen) du réseau transeuropéen de transport et sont soumises à des exigences applicables aux infrastructures essentielles, telles que l'électrification, une charge à l'essieu de 22,5 t, une vitesse de 100 km/h et une longueur de train de 740 m, auxquelles les infrastructures existantes satisfont déjà partiellement ou entièrement.

([1]) JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

([2]) Décision d'exécution (UE) 2015/1111 de la Commission du 7 juillet 2015 relative à la conformité de la proposition commune présentée par les États membres concernés en vue de l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» avec l'article 5 du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 181 du 9.7.2015, p. 82).

([3]) Décision d'exécution (UE) 2017/178 de la Commission du 31 janvier 2017 modifiant la décision d'exécution (UE) 2015/1111 relative à la conformité de la proposition commune des États membres concernés en vue de l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» avec l'article 5 du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 28 du 2.2.2017, p. 71).

(6) Les ports de Zeebrugge, Gand et Terneuzen sont le point de départ ou d'arrivée de plusieurs services réguliers de transport ferroviaire de marchandises exploités sur le corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique», qui eux-mêmes commencent ou se terminent en Allemagne, en Tchéquie et en Scandinavie (y compris via le corridor de fret ferroviaire «Scandinavie-Méditerranée»). Le port de Zeebrugge a fait état d'un trafic ferroviaire de marchandises vers de nombreuses destinations dans l'Union, ce qui est illustré par le fait que les véhicules neufs sont un des principaux produits transitant par le port. Les autorités portuaires de Gand et de Terneuzen ont également recensé de nouvelles possibilités de trafic ferroviaire de marchandises vers Schkopau (Allemagne) et Outokumpu (Finlande), ainsi que vers des pays tiers, notamment la Chine, via Šeštokai en Lituanie.

(7) En outre, l'extension proposée présente l'avantage de permettre aux exploitants présents sur les corridors de fret ferroviaire desservant les ports de Zeebrugge et de Gand/Terneuzen d'utiliser les services offerts par le guichet unique actuel du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» visé à l'article 13 du règlement (UE) nº 913/2010, y compris en ce qui concerne les sillons préétablis. Il en résultera une plus grande transparence pour les candidats; cela pourrait aussi simplifier le processus d'attribution des capacités en supprimant la nécessité de coordonner certains sillons avec des guichets uniques d'autres corridors de fret ferroviaire. L'extension à Zeebrugge offrira un accès direct au port, qui est un point de transbordement important pour l'industrie automobile de tous les États membres le long du corridor, en particulier la Tchéquie, l'Allemagne et la Pologne.

(8) L'extension contribuera à améliorer le transport ferroviaire de marchandises sur le corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» grâce à des interconnexions avec les infrastructures de transport maritime.

(9) Conformément à l'article 5, paragraphes 5 et 6, du règlement (UE) nº 913/2010, l'évaluation de la Commission a pris en considération les critères pertinents pour l'extension des corridors de fret ferroviaire énoncés à l'article 4 dudit règlement.

(10) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité établi en vertu de l'article 62 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([4]),

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les lettres d'intention du 6 décembre 2019 concernant l'extension du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique» depuis Anvers jusqu'aux ports de Zeebrugge et Gand/Terneuzen et de Katowice jusqu'à Medyka, à la frontière entre la Pologne et l'Ukraine, envoyées à la Commission par les ministères chargés du transport ferroviaire en Allemagne, en Belgique, en Estonie, en Lettonie, en Lituanie, aux Pays-Bas, en Pologne et en Tchéquie, qui proposent ensemble l'itinéraire

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hambourg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge — Gand (Terneuzen) — Anvers — Aix-la-Chapelle — Hanovre/Berlin — Varsovie — Terespol (frontière Pologne — Biélorussie)/Kaunas — Riga — Tallinn/Falkenberg — Prague/Wroclaw — Katowice — Medyka (frontière Pologne — Ukraine)

comme itinéraire principal du corridor de fret ferroviaire «mer du Nord — mer Baltique», sont conformes à l'article 5 du règlement (UE) nº 913/2010.

Article 2

La République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République d'Estonie, la République de Lettonie, la République de Lituanie, le Royaume des Pays-Bas, la République de Pologne et la République tchèque sont destinataires de la présente décision.

([4]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

Fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission