



Council of the European Union
General Secretariat

**Interinstitutional files:
2021/0420 (COD)**

Brussels, 30 September 2022

WK 12511/2022 ADD 5

LIMITE

**TRANS
CODEC
IA**

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

WORKING DOCUMENT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks
N° prev. doc.:	ST 12250/22
Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 - Comments by France on sections 1, 2, 4 and 5 of Chapter III

Delegations will find attached comments by France on sections 1, 2, 4 and 5 of Chapter III of the above proposal as presented in ST 12250/22.

Paris, le 29 septembre 2022

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires de la France en réponse au compromis de la Présidence relatif aux sections 1, 2, 4 et 5 du chapitre III de la proposition de règlement RTE-T

Réf. : Document ST 12250/22

Les autorités françaises ont l'honneur de transmettre à la Présidence du Conseil les commentaires suivants sur les sections 1, 2, 4 et 5 du chapitre III de la proposition de règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) modifiant le règlement (EU) 2021/1153 et le règlement 913/2010 et abrogeant le règlement 1315/2013.

* * *

Les autorités françaises remercient la Présidence pour ses propositions de compromis sur les sections 1, 2, 4 et 5 présentées lors du groupe Intermodalité du 16 septembre 2022 et faisant suite aux premières propositions de compromis formulées lors du groupe du 15 juillet.

Les autorités françaises **réitèrent les commentaires exprimés oralement lors du groupe du 16 septembre et les commentaires écrits** transmis à la Présidence dans les documents WK 10730/2022 ADD2 et WK 10180/2022 ADD7, en particulier ceux concernant les **exemptions (article 16a), l'ERTMS (article 17)** et les infrastructures de **transport fluvial (section 2)** et de **transport routier (section 4)**.

De surcroît, elles souhaitent compléter leurs commentaires formulés précédemment par les points suivants.

S'agissant de la **clause d'exemption générique**, les autorités françaises estiment important de donner aux porteurs de projet de la visibilité quant aux demandes d'exemption en particulier au regard de la pratique pour d'autres législations. Elles plaident donc pour l'introduction d'un délai d'instruction maximal au-delà duquel l'autorisation serait implicitement accordée comme cela existe dans certains pays en droit national.

Section 1 relative aux infrastructures de transport ferroviaire

Article 16.2(a)(ii) relatif à la longueur des trains sur les lignes de fret pour le réseau central étendu

Les autorités françaises réitèrent les commentaires exprimés oralement lors du groupe du 16 septembre et dans le document WK 10730/2022 relatifs à la circulation des trains de 740 m. Elles seraient favorables à une approche qui prenne davantage en compte le fait que les voies du réseau central étendu correspondent majoritairement à des routes de déviation ou diversion du trafic avec des niveaux de trafic de fret plus faible et plus occasionnels que le réseau central. Dans le cas de lignes avec un trafic mixte fret/passager, le niveau d'exigence proposé d'un train par heure et par direction réduirait significativement la capacité de la ligne pour le transport de passagers. La France peut accepter que soit maintenue l'exigence de 48 trains par jour mais souhaite retirer toute obligation liée à un train par heure et par direction afin de laisser plus de flexibilité dans l'attribution de ces sillons.

Article 16.2(a)(iii) relatif à la vitesse de 100 km/h sur les lignes de fret pour le réseau central étendu

Les autorités françaises soutiennent la prise en compte de la vitesse de conception de la ligne et l'exclusion des voies d'accès. Elles souhaitent cependant abaisser le pourcentage du réseau concerné à 75 % comme pour les lignes passagers. Par ailleurs, elles soutiennent la suggestion de l'Allemagne qui propose que ce pourcentage soit calculé à l'échelle du réseau et non pas section par section.

Articles 16.2(a)(iv) et 16.3(b)(i) relatifs à la norme P400

Ces articles précisent que la mise au gabarit P400 doit être effective sur l'ensemble du réseau central et central étendu pour 2040.

Les autorités françaises souhaitent proposer une approche plus fonctionnelle afin d'inscrire dans le règlement que les liaisons pertinentes du réseau central doivent faciliter la circulation d'ici 2050 de trains transportant des semi-remorques de 4 m de hauteur.

Plusieurs arguments contribuent à cette réflexion :

- *Recherche de proportionnalité et de soutenabilité des investissements*

La stratégie nationale française de développement du fret ferroviaire a identifié en septembre 2021, en lien avec les acteurs du secteur, différents axes jugés pertinents et stratégiques pour le développement des autoroutes ferroviaires qui doivent être compris comme les services de transport de semi-remorques par le rail. Or le périmètre d'application de cette disposition du règlement RTE-T est beaucoup plus large, ce qui induirait des dépenses conséquentes dans la mise aux normes de tunnels sur des axes non stratégiques – et donc des dépenses élevées et largement inutiles. Il apparaît donc essentiel de laisser la possibilité aux États membres de fixer les axes ferroviaires à dégager. Il s'agirait d'évaluer pour les différents itinéraires l'intérêt ainsi que les modalités opérationnelles permettant la réalisation de ces transports de semi-remorques notamment sur la base d'analyses socio-économiques.

- *Capacité industrielle incertaine*

En plus des coûts considérables engendrés, cette mesure interroge quant à la capacité industrielle des entreprises de travaux ferroviaires à répondre à cette exigence. En effet, à titre d'exemple, l'axe atlantique français représente plus d'une vingtaine de tunnels dans lesquels des travaux devraient être réalisés, avec pour certains plusieurs années de travaux à prévoir. La capacité des entreprises à répondre à autant de besoins de travaux simultanés est incertaine.

- ***Cette exigence est basée sur un wagon de référence qui ne prend pas en compte le matériel roulant actuellement en circulation***

La proposition de rédaction repose sur un gabarit inadapté aux besoins et impliquerait des dépenses supplémentaires lourdes et sans aucun gain pour l'objectif poursuivi. En effet, la norme précisée à l'article 16 impose de dégager un gabarit admettant un chargement de semi-remorques P400 sur le wagon de référence défini dans la fiche UIC IRS 50 596-6. Or les wagons de référence ne circulent plus sur le réseau européen et la quasi-totalité des wagons du marché sont à la fois moins hauts (entre 6 et 10 cm de moins selon qu'il s'agit d'un wagon poche standard ou d'un wagon poche surbaissé innovant) mais aussi plus long et avec une meilleure tolérance de centrage.

D'autre part, la demande de transport de marchandises se concentre aujourd'hui majoritairement sur des semi-remorques à toit plat alors que les profils définis dans la fiche UIC IRS 50 596-6 possèdent un sommet bombé, ce qui nécessite des travaux encore plus importants et coûteux notamment pour les implantations de caténaires sur lignes électrifiées.

- ***Une mesure qui freinerait l'innovation dans l'industrie ferroviaire européenne***

Il est important de maintenir suffisamment de souplesse dans le choix des solutions techniques et/ou opérationnelles à mettre en œuvre pour permettre le transport ferroviaire de semi-remorques de 4 m de hauteur. En effet, ces dernières années, des wagons innovants et technologiquement avancés ont vu le jour¹ permettant de transporter des semi-remorques de 4 m de hauteur dans des gabarits ferroviaires moins imposants, grâce notamment à leur plancher surbaissé. **Ces éléments ont été documentés dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt réalisé en partenariat entre les ministères français et espagnol des transports.**

D'autre part ces wagons surbaissés innovants ne constituent en rien un frein à l'interopérabilité puisqu'ils peuvent être également chargés de manière verticale et sont ainsi adaptés à un nombre important de plateformes logistiques.

Une approche plus fonctionnelle constituerait donc une opportunité de maximiser le report modal en limitant les adaptations nécessaires sur l'infrastructure. Le dégagement d'un gabarit trop important n'est pas forcément nécessaire et utile selon les axes du réseau concerné. Les analyses socio-économiques mentionnées *supra* auront bien cet objectif de définir quel est le gabarit à dégager le plus adapté en fonction des axes concernés.

Section 2 – Infrastructures de transport par voies navigables

Article 23 – Priorités additionnelles

À l'image des articles 19(f) et 31(d), les autorités françaises proposent un amendement permettant d'introduire comme priorités additionnelles pour les projets d'infrastructures fluviales le besoin de maintenir la continuité des infrastructures cyclables et piétonnes afin d'accroître la promotion des modes actifs.

Proposition d'amendement : nouvel article 23(g)

(g) when building or upgrading inland waterway infrastructures, ensure the continuity and safety of existing or planned pedestrian and cycling routes in order to promote the active modes of transport ;

¹ Cf. Analyse de l'appel à manifestation d'intérêt des concepteurs et constructeurs de matériels roulants pour services de ferroutage mené en 2017 :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/180410_AMI_Constructeurs_rapport_FR-min.pdf

Section 5 – Infrastructures de transport aérien

Articles 33.1(a), (aa) et (b) relatifs à la connectivité ferroviaire des aéroports du réseau central et du réseau global

Les autorités françaises remercient la Présidence pour les propositions de compromis fixant à 2040 l'échéance pour les aéroports du réseau central. Cependant, elles réitèrent les commentaires exprimés dans le document WK 10730/2022 ADD2 relatifs au besoin d'inclure clairement la possibilité de liaisons via des services de transport public décarbonnés sans en restreindre le mode (bus à zéro émission, tram, métro, etc.) comme une alternative crédible pour connecter les aéroports au réseau ferroviaire de longue distance. En effet, les autorités françaises observent que les usagers utilisent déjà ces moyens de transport au sein de l'aéroport (connexions entre les terminaux, connexions entre les terminaux et les parkings). Elles estiment en outre que le niveau de service offert (nombre de passagers transportés par heure, fréquence, ...) est bien meilleur qu'une desserte longue distance souvent limitée en termes de fréquence.

Article 33(g) relatif aux unités d'air-préconditionné

L'objectif initial de cette mesure est de permettre de réduire les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des avions en stationnement et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre et les impacts sur la qualité de l'air des avions au sol dans les aéroports de l'UE. Les autorités françaises soutiennent le principe de cette mesure qui est nécessaire pour progresser dans la réduction des émissions des opérations aériennes au sol en complément des mesures en cours d'adoption dans le cadre du règlement AFIR.

Elles soutiennent également la proposition de la Présidence de limiter la mesure aux seuls postes au contact (« contact stands »).

S'agissant du champ d'application de cette disposition, les autorités françaises proposent qu'elle s'applique aux aéroports du RTE-T avec un trafic annuel supérieur à 1 million de passagers par an. Elles sont prêtes à fixer l'échéance de déploiement à 2030 afin de respecter la trajectoire de décarbonation des activités aériennes au sol. Elles souhaitent également que les modalités opérationnelles, concurrentielles et financières liées à ces déploiements soient discutées dans une structure d'échange au niveau local impliquant gestionnaire d'aéroport et transporteurs : dans cette perspective, le comité des usagers institué par la directive 96/67/CE sur l'assistance en escale apparaît comme la structure la plus adaptée.

Proposition d'amendement correspond

(g) *the airports of the core and comprehensive network with a total annual passenger traffic volume of more than one million passengers* provide for pre-conditioned air supply to stationary aircraft at aircraft contact stands used for commercial transport operations *by 2030. The conditions of deployment of the pre-conditioned air supply shall be specified through an annual meeting of the airport users' committee set-up by the article 5 of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996.*

* * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence du Conseil pour toute information complémentaire.

Courtesy translation

Written comments from France on the Presidency document ST 12250/22

The French authorities thank the Presidency for its compromise proposals on sections 1, 2, 4 and 5 examined at the Intermodal WP meeting on 16 September 2022, following the initial compromise proposals examined on 15 July.

First of all, the French authorities would like to **reiterate the oral comments made at the WP meeting on 16 September and the written comments sent to the Presidency** in documents WK 10730/2022 ADD2 and WK 10180/2022 ADD7, in particular those concerning **exemptions (Article 16a), ERTMS (Article 17), inland waterway transport infrastructure (Section 2) and road transport infrastructure (Section 4)**.

In addition, they wish to complement their previous comments on the following points.

With regard to the **generic exemption clause**, the French authorities consider it very important to give project promoters visibility with regard to exemption requests, particularly in the light of practice for other EU legislation. Therefore, they advocate the introduction of a maximum examination deadline for the European Commission beyond which exemption would be implicitly granted. Such provisions already exist in certain Member States under national law.

Section 1 - Railway transport infrastructure

Article 16. 2(a)(ii) on the length of trains on freight lines on the extended core network

The French authorities reiterate the oral comments made on 16 September and the written ones in document WK 10730/2022 concerning the circulation of 740m trains. They would be in favour of an approach that takes greater account of the fact that the lines on the extended core network are mainly traffic diversion routes, with lower and more occasional levels of freight traffic than the core network. In the case of lines with mixed freight/passenger traffic, the proposed requirement of 1 train per hour and per direction would significantly reduce the capacity of the line for passenger transport. The French authorities may accept the requirement of 48 trains per day, but ask for the deletion of any obligation to have at least one train per hour and direction, in order to allow more flexibility in the allocation of these train paths during the day.

Article 16.2(a)(iii) on the 100 km/h speed on freight lines for the extended core network

The French authorities support the reference to the design speed of the line and the exclusion of access tracks. However, they would like to lower the percentage of the network concerned to 75% as for passenger lines. Furthermore, they support Germany's proposal that this percentage should be calculated on a network-wide basis and not section by section.

Article 16.2(a)(iv) and 16.3(b)(i) on the P400 standard

These articles specify that the upgrading to the P400 standard must be effective on the entire core and extended core network by 2040. The French authorities ask for a more functional approach : the regulation should focus on the relevant axes of the core network for the circulation by 2050 of trains carrying semi-trailers of 4m height.

Several arguments contribute to this consideration:

- Seeking proportionality and sustainability of investments

In September 2021, the French national strategy for the development of rail freight identified, in conjunction with other stakeholders, various axes deemed relevant and strategic for the development of "rail motorways", which should be understood as semi-trailer transport services by rail. However, the scope of application of this provision of the proposal is much broader, which would lead to very significant investments on the upgrading of tunnels on non-strategic routes, meaning high and largely unnecessary expenditure. Therefore it seems essential to leave it up to

the Member States to decide which rail routes to clear. This would mean assessing the interest and the operational requirements for carrying out these semi-trailer transports for the various routes, notably on the basis of socio-economic analyses.

- Uncertain industrial capacity

In addition to the significant costs involved, this measure raises questions as to the industrial capacity of rail works companies to meet this requirement. For example, the French Atlantic axis represents more than twenty tunnels on which works would have to be carried out, some of which would require several years of work. The ability of companies to meet so many simultaneous work requirements seems highly uncertain.

- This requirement is based on a reference wagon which does not take into account the rolling stock currently in operation

The proposed wording is based on a gauge that is unsuited to needs and would involve heavy additional expenditure without any gain for the objective pursued. In fact, the standard specified in Article 16 requires a gauge that allows P400 semi-trailers to be loaded onto the reference wagon defined in the UIC sheet IRS 50 596-6. However, the reference wagons no longer circulate on the European network and almost all the wagons on the market are not as high (between 6 and 10 cm less whether it is a standard pocket wagon or an innovative low-loader pocket wagon), but also longer and with a better centring tolerance.

On the other hand, the demand for goods transport is currently concentrated on flat-roofed semi-trailers, whereas the profiles defined in the UIC IRS 50 596-6 have a domed top, which requires even more extensive and costly work, particularly for the installation of catenaries on electrified lines.

- A measure that would slow down innovation in the European railway industry

It is important to maintain sufficient flexibility in the choice of technical and/or operational solutions to be implemented to allow the transport of four-metre high semi-trailers on trains. Indeed, in recent years, innovative and technologically advanced wagons have been developed that allow 4-metre high semi-trailers to be transported in smaller rail gauges, in particular due to their lowered floor. **These elements have been documented in the context of the call for interest carried out in partnership between the French and Spanish Ministries of Transport².**

Furthermore, these innovative low-loader wagons do not hinder interoperability in any way, as they can also be loaded vertically and are therefore suitable for a large number of logistics platforms.

A more functional approach would therefore be an opportunity to maximise modal shift by limiting the necessary adaptations to the infrastructure. It is therefore not necessary or useful to clear too much gauge, depending on the routes of the network concerned. The socio-economic analyses mentioned above will have the objective of defining the most appropriate gauge to be released for the routes concerned.

Section 2 - Inland waterway transport infrastructure

Article 23 - Additional priorities

Similar to Article 19(f) or 31(d), the French authorities suggest an amendment for the additional priorities for inland waterway infrastructure projects relating to the need to maintain the continuity of cycling and pedestrian infrastructure in order to increase the promotion of active modes.

² analysis of the call for expressions of interest from designers and manufacturers of rolling stock for road-rail transport services in 2017: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/180410_AMI_Constructeurs_rapport_FR-min.pdf

Proposed amendment :

Article 23(g)(new)

(g) when building or upgrading inland waterway infrastructures, ensure the continuity and safety of existing or planned pedestrian and cycling routes in order to promote the active modes of transport;

Section 5 - Air Transport Infrastructure

Article 33.1(a) (aa) and (b) on rail connectivity of hub and spoke airports

The French authorities thank the Presidency for the compromise proposals setting the deadline for core network airports at 2040. However, they insist on the comments made in document WK 10730/2022 ADD2 on the need to clearly include the possibility of connections via carbon-free public transport services without restricting the mode (ZE buses, tram, metro, etc.) as a credible alternative for connecting airports to the long-distance rail network. Indeed, the French authorities note that users already use these means of transport within the airport (connections between terminals, connections between terminals and car parks ...). They also consider that the level of service offered (number of passengers transported per hour, frequency, etc.) is much better than a long-distance service that is often limited in terms of frequency.

Article 33 (g) regarding pre-conditioned air supply to stationary aircraft

The initial objective of this measure is to allow for the reduction of auxiliary power unit (APU) run times of parked aircraft and thus reduce greenhouse gas emissions and air quality impacts of aircraft on the ground at EU airports. The French authorities support the principle of this measure, which is necessary to make progress in reducing emissions from ground operations, in addition to the measures currently being adopted under the AFIR regulation.

They also support the Presidency proposal to limit the measure to contact stands.

Regarding the scope, the French authorities propose that this provision applies to TEN-T airports with annual traffic of more than 1 million passengers per year. They are ready to set the deadline for deployment in 2030 in order to respect the decarbonization trajectory of ground-based aviation activities. They suggest that the operational, competitive and financial terms and conditions related to these deployments should be discussed in a local exchange structure involving airport managers and carriers. In this perspective, the airport users' committee set up by Directive 96/67/EC on ground handling seems to be the most appropriate structure.

Proposed amendment

Transport infrastructure requirements for the core and comprehensive network

1. Member States shall ensure that:

(g) air transport infrastructure the airports of the core and comprehensive network with a total annual passenger traffic volume of more than one million passengers provide for pre-conditioned air supply to stationary aircraft at contact stands by 2030. The conditions of deployment of the pre-conditioned air supply shall be specified through an annual meeting of the airport users' committee set-up by the article 5 of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996.