

Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> <p>Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires</p> <p>Abrogation Règlement 2010/913 2008/0247(COD) Modification Directive 2012/34 2010/0253(COD)</p> <p>Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport</p> <p>Priorités législatives Déclaration commune 2023-24</p>	<p>En attente de la position du Conseil en 1ère lecture</p>

Acteurs principaux			
<p>Parlement européen</p>	<p>Commission au fond</p> <p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p>Rapporteur(e)</p> <p> METZ Tilly</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> MARINESCU Marian-Jean</p> <p> LIBERADZKI Bogusław</p> <p> RIQUET Dominique</p> <p> ROOKMAKER Dorien</p>	<p>Date de nomination</p> <p>20/07/2023</p>
<p>Conseil de l'Union européenne Commission européenne</p>	<p>DG de la Commission</p> <p>Mobilité et transports</p>	<p>Commissaire</p> <p>VĂLEAN Adina</p>	
<p>Comité économique et social européen Comité européen des régions</p>			

Evénements clés			
11/07/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0443	Résumé
02/10/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

04/03/2024	Vote en commission, 1ère lecture		
05/03/2024	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0069/2024	
12/03/2024	Résultat du vote au parlement		
12/03/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0127/2024	Résumé

Informations techniques

Référence de procédure	2023/0271(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement 2010/913 2008/0247(COD) Modification Directive 2012/34 2010/0253(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/12680

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2023)0443	11/07/2023	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0443	12/07/2023	EC	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0443	12/07/2023	EC	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0444	12/07/2023	EC	
Projet de rapport de la commission	PE752.954	28/11/2023	EP	
Amendements déposés en commission	PE757.085	07/12/2023	EP	
Comité des régions: avis	CDR4958/2023	01/02/2024	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A9-0069/2024	05/03/2024	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T9-0127/2024	12/03/2024	EP	Résumé

Informations complémentaires

Document de recherche	Briefing	17/11/2023
-----------------------	--------------------------	------------

Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires

OBJECTIF : établir un cadre permettant de gérer plus efficacement la capacité et le trafic de l'infrastructure ferroviaire.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : l'UE a déjà adopté une législation sur la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire - la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire européen unique et le règlement (UE) n° 913/2010 sur les corridors de fret ferroviaire. Ces textes reflètent l'objectif politique de créer un espace ferroviaire européen unique, dans lequel les entreprises ferroviaires sont en mesure de fournir des services de transport, y compris des services transfrontaliers, sur un réseau de plus en plus intégré et interopérable.

Une action de l'UE est nécessaire pour éliminer les obstacles dans la législation européenne qui empêchent la mise en œuvre d'initiatives sectorielles visant à moderniser la gestion des capacités. Les mesures d'incitation et les systèmes de performance pourraient, en principe, être repensés au niveau national, mais n'auraient pas la portée nécessaire pour s'attaquer aux problèmes transfrontaliers. Une coordination internationale plus efficace ne peut être obtenue sans droits et obligations juridiques clairs, qui doivent être harmonisés, au moins dans une certaine mesure, dans l'ensemble de l'UE. S'il n'est pas résolu au niveau de l'UE, le manque d'harmonisation/d'interopérabilité des outils numériques pourrait entraîner le déploiement de systèmes divergents et incompatibles dans les différents États membres.

L'action de l'UE permettra de mettre en place des instruments efficaces et efficaces pour coordonner la planification stratégique des capacités d'infrastructure, de combler les lacunes potentielles dans le mandat des organismes de contrôle en ce qui concerne le trafic ferroviaire transfrontalier, et d'introduire des règles harmonisées incitant à réduire les annulations et les modifications des demandes de capacités.

Cette initiative abrogera le règlement sur les corridors de fret ferroviaire et les dispositions de la directive 2012/34/UE sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. Les règles et procédures révisées régissant la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire seront introduites sous la forme de ce nouveau règlement.

Cette proposition législative fait partie du paquet de propositions sur l'écologisation du fret, qui couvre plusieurs modes de transport. Son objectif est de faire progresser la décarbonation du transport de marchandises, de promouvoir le transport intermodal et d'achever l'espace ferroviaire unique européen. En plus de cette proposition, le paquet comprend :

- la révision de la directive 92/106/CEE du Conseil (la «directive sur les transports combinés») visant à encourager le recours au transport intermodal;
- la proposition de révision de la directive 96/53/CE du Conseil sur les poids et dimensions;
- la proposition de règlement établissant un cadre harmonisé pour les émissions de GES provenant des services de transport de marchandises et de voyageurs (initiative dite «CountEmissions EU»).

CONTENU : la proposition de la Commission vise à améliorer le cadre actuel de répartition des capacités ferroviaires et à introduire de nouvelles règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la gestion du trafic ferroviaire pour les services ferroviaires nationaux et internationaux, y compris la gestion des crises et la gestion des performances. Elle vise à optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire et la qualité des capacités et des opérations, améliorant ainsi la performance des services de transport ferroviaire et permettant d'accueillir des volumes de trafic plus importants.

La proposition :

- décrit l'objet du règlement proposé, qui établit des règles permettant de gérer les capacités de l'infrastructure ferroviaire et le trafic ferroviaire de manière à optimiser l'utilisation du réseau, ce qui améliore la qualité des services et permet d'accueillir des volumes de trafic plus importants;
- établit les responsabilités générales des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les principes qu'ils doivent respecter dans l'exercice de leurs fonctions;
- définit les règles générales de gestion des capacités, en particulier les trois étapes du processus de planification et de répartition des capacités : i) la planification stratégique des capacités; ii) la programmation et la répartition des capacités; iii) l'adaptation et la reprogrammation des capacités;
- prévoit l'obligation pour les gestionnaires d'infrastructure d'élaborer conjointement un cadre européen pour la gestion des capacités. Des dispositions spécifiques traitent de la gestion des capacités d'infrastructure limitées et des restrictions de capacités résultant de travaux sur l'infrastructure et d'une infrastructure dégradée;
- introduit des obligations en matière de gestion du trafic, de gestion des perturbations et de gestion des crises, et exige des gestionnaires d'infrastructure qu'ils élaborent conjointement un cadre européen pour la coordination transfrontalière sur ces questions. Des dispositions spécifiques garantissent qu'en cas de crise, les États membres peuvent appliquer des mesures d'urgence pour la gestion des capacités et du trafic ferroviaires;
- introduit un cadre d'évaluation des performances. Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'UE, le Réseau européen des gestionnaires d'infrastructure (ENIM) est chargé de contrôler les différents aspects des performances et de produire des rapports publics annuels sur les performances. Un organe d'évaluation des performances nouvellement créé fournira des conseils et des recommandations sur les questions liées aux performances;
- contient des dispositions sur la surveillance réglementaire de la gestion des capacités et du trafic, élargissant les tâches et les responsabilités du Réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) en ce qui concerne les questions européennes et transfrontalières. À cette fin, l'ENRRB sera doté d'un conseil des organismes de régulation en tant qu'organe décisionnel et d'un secrétariat soutenant le conseil;
- soutient le déploiement d'outils numériques permettant une meilleure gestion de la capacité et du trafic.

Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires

Le Parlement européen a adopté par 565 voix pour, 14 contre et 37 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen,

modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectif

Les députés ont précisé que le règlement doit également établir des règles et des procédures pour la mise en place d'un système numérique intégré de gestion du trafic ferroviaire européen.

Gestion des capacités de linfrastructure limitées

Les gestionnaires de linfrastructure devront gérer les capacités limitées ou résoudre les conflits en recourant à des procédures objectives, transparentes et non discriminatoires. Les procédures devraient concevoir des scénarios alternatifs pour la résolution des conflits relatifs aux capacités entre deux demandes dont aucune n'est compatible avec la planification stratégique des capacités.

Responsabilités des gestionnaires de linfrastructure

Dans l'exercice de leurs responsabilités, les gestionnaires de linfrastructure devraient:

- faire une utilisation effective et optimale des capacités de linfrastructure disponibles, en vue d'augmenter la part du transport ferroviaire, pour les services de transport de passagers comme de marchandises, conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat;
- rendre possibles la continuité et la ponctualité du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux et par-delà les frontières en se efforçant d'éliminer les goulets d'étranglement et les obstacles opérationnels;
- contribuer à la mise en œuvre et au développement de l'espace ferroviaire unique européen, notamment au moyen de règles et normes techniques et opérationnelles européennes communes, d'exigences en matière d'équipement technique et de la certification du personnel.

Définitions

Les députés ont précisé la notion de «force majeure», à savoir tout événement ou toute situation imprévisibles, inévitables ou exceptionnels qui échappent au contrôle du gestionnaire de linfrastructure, de l'entreprise ferroviaire ou du candidat, qui ne peuvent être surmontés malgré toutes les mesures préventives et la diligence raisonnables déployées, qui ne peuvent être corrigés par des mesures raisonnablement envisageables sur le plan technique, financier ou économique, y compris le changement d'itinéraire par-delà les frontières. Cet événement doit réellement avoir eu lieu, être objectivement vérifiable.

Ils ont également introduit la notion de «candidat», à savoir une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés, ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de linfrastructure.

Restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure et d'infrastructures dégradées

Les États membres devraient empêcher la dégradation des infrastructures ferroviaires et minimiser les conséquences éventuelles restrictions de capacités en garantissant un financement approprié, stable, à long terme et accordé en temps utile au moyen d'accords pluriannuels de performance, qui devraient être conclus entre les États membres et le gestionnaire de linfrastructure pour cinq ans au moins.

Planification stratégique des capacités

Les États membres devraient se coordonner afin de fournir des orientations en temps utile et d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques respectives qu'ils fournissent en vue de soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de marchandises.

Les États membres devraient i) veiller à l'allocation à l'avance de ressources financières aux gestionnaires de linfrastructure pour l'entretien régulier des infrastructures, et à l'allocation de ressources financières pour le développement des infrastructures décrit dans la stratégie en matière de capacités visée au règlement; ii) coordonner leurs plans stratégiques à long terme en matière d'infrastructures et d'horaires, le développement de leurs infrastructures d'après ces plans et le calendrier d'application de ces plans.

La planification stratégique des capacités devrait également tenir compte: i) des besoins de capacités annoncés par les parties prenantes opérationnelles et des contributions résultant de la consultation des candidats actuels et potentiels; ii) des effets socioéconomiques et environnementaux du recours aux capacités de linfrastructure, dans la mesure du possible. La planification stratégique des capacités englobera l'espace ferroviaire unique européen.

Les candidats, la plateforme ferroviaire européenne (PFE), les usagers des services de transport ferroviaire et leurs associations ainsi que les pouvoirs publics de l'Union et des États membres devraient être consultés lors de la planification stratégique.

Méthodes de répartition des capacités

Le gestionnaire de linfrastructure serait autorisé à recourir, le cas échéant, à des stratégies d'établissement des horaires spécifiques. Si le gestionnaire de linfrastructure décide d'assurer la planification préalable des capacités en utilisant des sillons systématiques présentant une pertinence transfrontière, il devrait se coordonner avec les gestionnaires de linfrastructure voisins et les autres gestionnaires de linfrastructure concernés afin de trouver des solutions convenues d'un commun accord pour le trafic transfrontière.

Perturbations du réseau

Dans le cas d'une interruption totale ou partielle des services causée par une perturbation de la circulation des trains due à une défaillance technique, à un incident ou à un accident sur une ligne transfrontière qui dure plus de 15 jours, les gestionnaires de linfrastructure touchés devraient élaborer un rapport d'incident dans un délai de 30 jours après la survenue de cet incident. Le rapport serait mis à la disposition du public et régulièrement actualisé jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'interruption.

Organe d'évaluation des performances

Les députés ont demandé qu'au plus tard six mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement, un organe d'évaluation des performances soit établi en tant qu'organisme impartial, compétent et autonome.

Plateforme ferroviaire européenne (PFE)

Afin de renforcer le rôle des entreprises ferroviaires et des candidats, la PFE serait créée en tant qu'organe consultatif du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI). Les exploitants d'installations de service et de terminaux, les parties prenantes des capacités multimodales telles que les ports maritimes et fluviaux et les propriétaires d'autres installations de service liées au rail pourraient également faire partie de la PFE.

Le REGI devrait consulter la PFE avant de préparer l'adoption des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances. La PFE pourrait également apporter au REGI une vision plus approfondie des évolutions du marché et émettre des avis de sa propre initiative sur toute proposition ou décision du REGI ou de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE).

L'AFE apportera un soutien, à la demande de la Commission, pour l'élaboration des actes d'exécution et des actes délégués spécifiques prévus par le règlement.

Enfin, le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) devrait adopter une recommandation sur le cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard six mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement. Lors de l'établissement et de la mise en œuvre du cadre européen pour l'évaluation des performances, l'AFE tiendra compte de la recommandation émise par l'ENRRB.

Transparence				
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	29/01/2024	Société nationale SNCF
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	23/01/2024	Community of European Railway and Infrastructure Companies
LIBERADZKI Bogusław	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	23/01/2024	The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	22/01/2024	EUROPEAN RAIL INFRASTRUCTURE MANAGERS
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	17/01/2024	Community of European Railway and Infrastructure Companies
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	16/01/2024	EUROTRAN Conseil
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	19/12/2023	DG Move
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	18/12/2023	Netherlands? Ministry of Infrastructure and Water Management
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	07/12/2023	EUROPEAN RAIL INFRASTRUCTURE MANAGERS
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	04/12/2023	Forum Train Europe FTE
DALY Clare	Membre	12/02/2024	EUROTRAN Conseil GETLINK	
SCHIEDER Andreas	Membre	23/01/2024	ÖBB-Holding AG	
THALER Barbara	Membre	28/11/2023	ÖBB-Holding AG	
SCHIEDER Andreas	Membre	28/11/2023	Arbeiterkammer Wien	
SCHIEDER Andreas	Membre	28/11/2023	ÖBB-Holding AG	
THALER Barbara	Membre	15/11/2023	ÖBB-Holding AG	
SCHIEDER Andreas	Membre	24/10/2023	ÖBB-Holding AG	
SCHIEDER Andreas	Membre	23/10/2023	ÖBB-Holding AG	

