

Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires

2023/0271(COD) - 12/03/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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 l'infrastructure limitées

Les gestionnaires de l'infrastructure 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 l'infrastructure

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

- faire une **utilisation effective et optimale** des capacités de l'infrastructure 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 s'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 l'infrastructure, 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 l'infrastructure.

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

Les États membres devraient empêcher la dégradation des infrastructures ferroviaires et minimiser les conséquences d'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 l'infrastructure 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 l'infrastructure 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 l'infrastructure, 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 l'infrastructure serait autorisé à recourir, le cas échéant, à des stratégies d'établissement des horaires spécifiques. Si le gestionnaire de l'infrastructure 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 l'infrastructure voisins et les autres gestionnaires de l'infrastructure 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 l'infrastructure 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.