Informations de base

2022/2022(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	TARDINO Annalisa (ID)	04/03/2022
	Rapporteur(e) fictif/fictive BRAUNSBERGER-REINHOLD Karolin (EPP) AMERIKS Andris (S&D) KOVAŘÍK Ondřej (Renew) DEPARNAY-GRUNENBERG Anna (Greens/EFA) ROOKMAKER Dorien (ECR) PIMENTA LOPES João (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	VĂLEAN Adina

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
10/03/2022	Annonce en plénière de la saisine de la commission		

03/10/2022	Vote en commission		
12/10/2022	Dépôt du rapport de la commission	A9-0242/2022	Résumé
12/12/2022	Débat en plénière		
13/12/2022	Décision du Parlement	T9-0437/2022	Résumé
13/12/2022	Résultat du vote au parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2022/2022(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/08485

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE732.576	25/05/2022	
Amendements déposés en commission		PE732.930	24/06/2022	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A9-0242/2022	12/10/2022	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T9-0437/2022	13/12/2022	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)153	26/04/2023	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
TARDINO Annalisa	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	13/06/2023	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	24/10/2022	Europe's Rail Joint Undertaking

ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	20/10/2022	Deutsche Bahn AG
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/09/2022	Shift2Rail
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	14/09/2022	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	27/07/2022	Permanant Representation of Hauts-de-France to the EU
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/07/2022	Member of Bundestag - Committee on Transport
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	14/06/2022	CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies)
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	14/06/2022	Nederlandse Spoorwegen (NS)
BRAUNSBERGER-REINHOLD Karolin	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/06/2022	ALLRAIL Alliance of Rail New Entrants
BRAUNSBERGER-REINHOLD Karolin	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	07/06/2022	Community of European Railway and Infrastructure Companies
BRAUNSBERGER-REINHOLD Karolin	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	02/06/2022	Deutsche Bahn AG
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	02/06/2022	Société nationale SNCF
BRAUNSBERGER-REINHOLD Karolin	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	30/05/2022	ÖBB-Holding AG
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	17/05/2022	České dráhy (Czech Railways)
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/05/2022	Europe's rail & Správa železnic (Czech railway infractructure administration)
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	05/05/2022	Railways sector representatives
TARDINO Annalisa	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2022	Community of European Railway and Infrastructure Companies
TARDINO Annalisa	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2022	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	28/04/2022	ÖBB-Holding AG
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	26/04/2022	Royal HaskoningDHV
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/04/2022	Europe's rail
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	30/03/2022	CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies)
TARDINO Annalisa	Rapporteur(e)	TRAN	24/03/2022	Fai Conftrasporto Fai Conftrasporto Sicilia
KOVAŘÍK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	23/03/2022	Správa železnic (Czech railway infractructure administration)
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/02/2022	DG MOVE
ROOKMAKER Dorien	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	28/01/2022	The Mission of Japan to the European Union

Plan d’action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière

2022/2022(INI) - 12/10/2022 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d’initiative d’Annalisa TARDINO (ID, IT) sur le plan d’action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière.

Les députés soutiennent le plan d’action visant à stimuler le transport ferroviaire de voyageurs à longue distance et transfrontalier et la nécessité de fixer des objectifs ambitieux pour rendre le transport ferroviaire plus attrayant et plus efficace.

Le plan contribue pleinement à la réalisation d’un large éventail d’objectifs, notamment la création d’un système ferroviaire unique européen sûr et pleinement interopérable, l’amélioration de la durabilité, la promotion de la billetterie multimodale, la création d’emplois, le renforcement de la connectivité, en accordant une attention particulière aux régions éloignées, insulaires, montagneuses et zones moins peuplées.

Meilleure mise en œuvre de l’acquis ferroviaire de l’Union et interopérabilité accélérée

Les députés se félicitent de l’accélération des travaux visant à garantir la mise en œuvre intégrale du 4e paquet ferroviaire et des spécifications techniques d’interopérabilité (STI). Ils soulignent que le **déploiement intégral de l’ERTMS** contribuera à la création d’un espace ferroviaire numérique unique européen, garantissant le développement d’une capacité de réseau accrue, de services de transport ferroviaire sûrs, sécurisés, rapides et efficaces pour les connexions longue distance et transfrontalières.

En vue d’accroître l’attractivité des services de transport ferroviaire et multimodal de voyageurs, le renforcement du transport ferroviaire à longue distance devrait s’accompagner de son intégration dans différents réseaux ferroviaires interrégionaux, régionaux, urbains et périurbains ainsi qu’avec d’ autres modes et le RTE-T, améliorant ainsi la mobilité de porte à porte.

Le rapport préconise i) **d’accélérer la construction de nouvelles lignes ferroviaires** et de promouvoir davantage l’achèvement de projets d’infrastructure, y compris des ponts reliant les îles au continent, afin de combler les chaînons manquants existants et d’améliorer l’intégration des îles aux autoroutes de la mer; ii) de garantir le déploiement synchronisé des systèmes au sol et des unités embarquées et d’améliorer la gouvernance de l’ERTMS ; iii) de garantir des financements rapides, suffisants et efficaces pour soutenir les investissements.

Renforcement de l’infrastructure ferroviaire de voyageurs

Les députés estiment que l’achèvement en temps voulu des corridors multimodaux et continus du réseau central RTE-T d’ici à 2030 constituera une première étape vers une intégration plus poussée du réseau. Cela doit impliquer **l’élimination des goulets d’étranglement et des liaisons manquantes** ainsi que l’achèvement des tronçons transfrontaliers. Ils sont favorables au projet de connexions ferroviaires à grande vitesse dans le cadre du réseau central étendu, dont la réalisation est prévue à l’horizon 2040. Les investissements prioritaires devraient également être orientés vers le développement des liaisons à longue distance et les liaisons ferroviaires transfrontalières à grande vitesse, en particulier dans les zones où il n’existe actuellement aucune infrastructure ferroviaire à grande vitesse.

La Commission est invitée à adopter des actions et des projets visant à soutenir une **meilleure connectivité du transport multimodal local durable et ferroviaire** dans les zones périphériques et côtières. Les députés soulignent la nécessité d’améliorer l’utilisation des fonds de l’Union afin de garantir des investissements massifs de haute qualité dans des infrastructures de transport durables et efficaces; y compris les liaisons ferroviaires à grande vitesse manquantes.

Disponibilité suffisante du matériel roulant.

Le rapport préconise de clarifier et de simplifier les règles en matière d’aides d’État relatives au financement public du matériel roulant interopérable pour les services transfrontaliers dans les lignes directrices révisées pour le secteur ferroviaire. Il invite les entreprises ferroviaires à **prévoir des commandes suffisantes** de matériel roulant à grande vitesse, conformément aux objectifs de la Commission de doubler la grande vitesse d’ici 2040. Le matériel roulant pour les services de trains de nuit devrait être planifié en temps utile afin de faciliter la renaissance des trains de nuit.

Les députés soulignent la nécessité d’exigences et de spécifications claires en matière d’interopérabilité et d’investissements supplémentaires dans le matériel roulant.

Adapter la formation et la certification des conducteurs de train

Le rapport souligne que le manque d’harmonisation de la certification des conducteurs de train peut entraver leur mobilité entre les États membres et le développement des services de transport de voyageurs à longue distance. Il souligne, en outre, la nécessité de **promouvoir une langue de travail unique** à l’échelle de l’Union, à savoir l’anglais, pour les conducteurs de train assurant des liaisons ferroviaires longue distance et transfrontalières de voyageurs qui ne parlent pas les langues des États membres traversés pendant le voyage.

Utilisation plus efficace des réseaux

Le rapport insiste sur l’importance de garantir une meilleure utilisation du réseau et préconise de prendre des mesures pour fluidifier le flux de passagers, notamment la mise en place de nœuds de transit et de nœuds terminaux le long des itinéraires à grande vitesse, et pour **renforcer l’attrait des trains de nuit**. Il encourage les États membres à prévoir un financement pluriannuel afin de permettre l’entretien et le développement planifiés et coordonnés au niveau international des infrastructures, de réduire les restrictions temporaires de capacité et d’améliorer la fiabilité du rail international.

Le rapport a également souligné l'importance :

- d'une **tarification équitable et appropriée de l'accès aux voies** pour tous les opérateurs, tout en garantissant l'égalité de traitement entre les opérateurs historiques et les nouveaux entrants et en veillant à ce que les réseaux d'infrastructures soient financés de manière adéquate;

- d'une **billetterie intelligente** plus accessible pour faciliter la planification des voyages multimodaux;

- d'une **protection appropriée des passagers en cas de retard ou de correspondance manquée**: qu'ils aient réservé un billet direct ou des billets séparés, les passagers devraient bénéficier, au minimum, de la poursuite du voyage, qui est un facteur clé dans le choix de leur mode de transport;

- d'explorer toutes les possibilités possibles pour garantir des **conditions de concurrence équitables** avec les autres modes de transport;

- du rôle des **contrats de service public** dans la promotion de la continuité des services transfrontaliers pour les citoyens européens et l'amélioration des connexions vers des destinations intéressantes, telles que les destinations touristiques et historiques;

- de maintenir la dynamique de l'Année européenne du rail 2021 dans le cadre de l'Année européenne de la jeunesse 2022 **en encourageant les jeunes à voyager en train** et en les attirant vers des professions du secteur ferroviaire.

Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière

2022/2022(INI) - 13/12/2022 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 524 voix pour, 38 contre et 50 abstentions, une résolution

sur le plan d'action visant à développer le transport ferroviaire longue distance et transfrontière de voyageurs.

Les députés ont soutenu le plan d'action visant à stimuler le transport ferroviaire de voyageurs à longue distance et transfrontalier et la nécessité de fixer des objectifs ambitieux pour rendre le transport ferroviaire plus attrayant et plus efficace.

Le plan contribue pleinement à la réalisation d'un large éventail d'objectifs, notamment i) la création d'un système ferroviaire unique européen sûr et pleinement interopérable, ii) le renforcement de la connectivité, en accordant une attention particulière aux régions éloignées, insulaires, montagneuses et zones moins peuplées, iii) le renforcement de la connectivité avec les pays concernés par l'élargissement et ceux du partenariat oriental, iv) une concurrence loyale entre les opérateurs du secteur ferroviaire et des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport, v) le renforcement des droits des passagers, vi) la formation, le perfectionnement, la reconversion et la certification professionnels des conducteurs de trains.

Meilleure mise en œuvre de l'acquis ferroviaire de l'Union et interopérabilité accélérée

Les députés se sont félicités de l'accélération des travaux visant à garantir la mise en œuvre intégrale du 4e paquet ferroviaire et des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ils ont souligné que le déploiement intégral de l'ERTMS contribuera à la création d'un espace ferroviaire numérique unique européen, garantissant le développement d'une capacité de réseau accrue, de services de transport ferroviaire sûrs, sécurisés, rapides et efficaces pour les connexions longue distance et transfrontalières.

En vue d'accroître l'attractivité des services de transport ferroviaire et multimodal de voyageurs, le renforcement du transport ferroviaire à longue distance devrait s'accompagner de son intégration dans différents réseaux ferroviaires interrégionaux, régionaux, urbains et périurbains ainsi qu'avec d' autres modes et le RTE-T, améliorant ainsi la mobilité de porte à porte.

La résolution a préconisé i) d'accélérer la construction de nouvelles lignes ferroviaires et de promouvoir davantage l'achèvement de projets d' infrastructure, y compris des ponts reliant les îles au continent, afin de combler les chaînons manquants existants et d'améliorer l'intégration des îles aux autoroutes de la mer; ii) de garantir le déploiement synchronisé des systèmes au sol et des unités embarquées et d'améliorer la gouvernance de l' ERTMS ; iii) de garantir des financements rapides, suffisants et efficaces pour soutenir les investissements.

Améliorer les infrastructures pour le transport ferroviaire de passagers

Les députés estiment que l'achèvement en temps voulu des corridors multimodaux et continus du réseau central RTE-T d'ici à 2030 constituera une première étape vers une intégration plus poussée du réseau. Cela doit impliquer l'élimination des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes ainsi que l'achèvement des tronçons transfrontaliers. Ils sont favorables au projet de connexions ferroviaires à grande vitesse dans le cadre du réseau central étendu, dont la réalisation est prévue à l'horizon 2040.

Le Parlement a notamment appelé à:

- consacrer des investissements prioritaires au développement de liaisons ferroviaires longue distance transfrontalières à grande vitesse et à construire de nouvelles infrastructures afin de répondre à la demande de trains à grande vitesse;

- adopter des actions et des projets visant à soutenir le développement de la connectivité du transport multimodal durable à l'échelon et du transport ferroviaire dans les zones périphériques et côtières;

- améliorer l'utilisation des fonds de l'Union afin de garantir des investissements massifs de haute qualité dans des infrastructures de transport durables et efficaces, y compris les liaisons ferroviaires à grande vitesse manquantes;

- mettre l'accent sur l'achèvement de plateformes multimodales sur le premier/dernier kilomètre dans les nœuds urbains;

- soutenir la modernisation des petites gares.

Disponibilité suffisante du matériel roulant.

La résolution a préconisé de clarifier et de simplifier les règles en matière d'aides d'État relatives au financement public du matériel roulant interopérable pour les services transfrontaliers dans les lignes directrices révisées pour le secteur ferroviaire. Elle a invité les entreprises ferroviaires à prévoir des **commandes suffisantes** de matériel roulant à grande vitesse, conformément aux objectifs de la Commission de doubler la grande vitesse d' ici 2040. Les députés ont souligné la nécessité d'exigences et de spécifications claires en matière d'interopérabilité et d'investissements supplémentaires dans le matériel roulant.

Adapter la formation et la certification des conducteurs de train

La résolution a souligné que le **manque d'harmonisation** de la certification des conducteurs de train peut entraver leur mobilité entre les États membres et le développement des services de transport de voyageurs à longue distance. Elle a en outre préconisé de promouvoir une langue de travail unique à l'échelle de l'Union, à savoir l'anglais, pour les conducteurs de train assurant des liaisons ferroviaires longue distance et transfrontalières de voyageurs qui ne parlent pas les langues des États membres traversés pendant le voyage.

La résolution a également souligné l'importance :

- de **garantir une meilleure utilisation du réseau**, notamment le long du RTE-T, de prendre des mesures pour fluidifier le flux de passagers, notamment la mise en place de nœuds de transit et de nœuds terminaux le long des itinéraires à grande vitesse, ainsi que d'améliorer l'attractivité des **trains de nuit**;

- d'une **tarification équitable et appropriée de l'accès aux voies** pour tous les opérateurs, tout en garantissant l'égalité de traitement entre les opérateurs historiques et les nouveaux entrants et en veillant à ce que les réseaux d'infrastructures soient financés de manière adéquate;

- d'une **billetterie intelligente** plus accessible pour faciliter la planification des voyages multimodaux; les billets de train devraient indiquer clairement des informations sur l'empreinte carbone du trajet réservé;

- d'une **protection appropriée des passagers** en cas de retard ou de correspondance manquée: qu'ils aient réservé un billet direct ou des billets séparés, les passagers devraient bénéficier, au minimum, de la poursuite du voyage, qui est un facteur clé dans le choix de leur mode de transport;

- de garantir une **tarification équitable**, facilement accessible, abordable et avantageuse des billets pour toutes les catégories de passagers, notamment les plus vulnérables;

- d'explorer toutes les possibilités possibles pour garantir des **conditions de concurrence équitables** avec les autres modes de transport;

- du rôle des **contrats de service public** dans la promotion de la continuité des services transfrontaliers pour les citoyens européens et l'amélioration des connexions vers des destinations intéressantes, telles que les destinations touristiques et historiques;

- de maintenir la dynamique de l'Année européenne du rail 2021 dans le cadre de l'Année européenne de la jeunesse 2022 **en encourageant les jeunes à voyager en train** et en les attirant vers des professions du secteur ferroviaire.