Informations de base

2023/0271(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires Abrogation Règlement 2010/913 2008/0247(COD) Modification Directive 2012/34 2010/0253(COD) **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport **Priorités législatives** Déclaration commune 2023-24	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	METZ Tilly (Greens/EFA)	03/09/2024
	Rapporteur(e) fictif/fictive FALCĂ Gheorghe (EPP) DANIELSSON Johan (S&D) KOVAŘÍK Ondřej (PfE) KRUTÍLEK Ondřej (ECR) DEVAUX Valérie (Renew) SAEIDI Arash (The Left)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	METZ Tilly (Greens/EFA)	20/07/2023

Conseil de l'Union européenne

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	VĂLEAN Adina

Comité économique et social européen
Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
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	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0127/2024	Résumé
12/03/2024	Résultat du vote au parlement		
07/10/2024	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
21/10/2024	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 73)		
13/11/2024	Reprise des questions en instance de la législature précédente		
27/01/2026	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce		
21/04/2026	Publication de la position du Conseil	16833/1/2025	
30/04/2026	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
05/05/2026	Vote en commission, 2ème lecture		
06/05/2026	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A10-0126/2026	
19/05/2026	Décision du Parlement, 2ème lecture	T10-0169/2026	Résumé
19/05/2026	Résultat du vote au parlement		
20/05/2026	Signature de l'acte final		
10/06/2026	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2023/0271(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement 2010/913 2008/0247(COD) Modification Directive 2012/34 2010/0253(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions

État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/10/00858

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE752.954	28/11/2023	
Amendements déposés en commission		PE757.085	07/12/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0069/2024	05/03/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0127/2024	12/03/2024	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE787.893	28/04/2026	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A10-0126/2026	06/05/2026	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T10-0169/2026	19/05/2026	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	16833/1/2025	21/04/2026	
Projet d'acte final	00027/2026/LEX	12/05/2026	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2023)0443	11/07/2023	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0443	12/07/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0443	12/07/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0444	12/07/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)350	22/07/2024	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2026)0171	23/04/2026	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2023)0443	14/11/2023	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2023)0443	04/12/2023	

Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2023)0443	20/12/2023	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3522/2023	25/10/2023	
CofR	Comité des régions: avis	CDR4958/2023	01/02/2024	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlement européen	Briefing	17/11/2023
Commission européenne	EUR-Lex	

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
DANIELSSON Johan	Président(e) de commission	TRAN	15/10/2025	IKEA
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	20/05/2025	Société nationale SNCF
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	09/04/2025	Community of European Railway and Infrastructure Companies
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	01/04/2025	Community of European Railway and Infrastructure Companies
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	25/03/2025	RailNetEurope
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	13/03/2025	European Rail Freight Association
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	12/03/2025	Community of European Railway and Infrastructure Companies
KRUTÍLEK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	24/02/2025	České dráhy, a.s.,
KRUTÍLEK Ondřej	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	18/02/2025	Správa železnic, státní organizace
DANIELSSON Johan	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	06/02/2025	Cefic
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	04/02/2025	Central Sweden EU office North Sweden EU office
SAEIDI Arash	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	03/02/2025	Union des Transports Publics et Ferroviaires
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	28/01/2025	ASTOC – Association of Swedish Train Operating Companies Green Cargo

				Skogsindustrierna
DANIELSSON Johan	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	28/01/2025	ASTOC – Association of Swedish Train Operating Companies SJ AB Swedish Forest Industries Federation Green Cargo
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	18/12/2024	European Rail Freight Association
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	05/12/2024	ALLRAIL Alliance of Rail New Entrants
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	14/11/2024	České dráhy, a.s.,
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	06/11/2024	Deutsche Bahn
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	06/11/2024	Germanwatch Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	23/10/2024	Community of European Railway and Infrastructure Companies
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	22/10/2024	EUROPEAN RAIL INFRASTRUCTURE MANAGERS
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	22/10/2024	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	11/10/2024	ERFA - European Rail Freight Association
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	27/09/2024	DIE GÜTERBAHNEN
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	11/09/2024	ASTOC – Association of Swedish Train Operating Companies
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	29/01/2024	Société nationale SNCF
LIBERADZKI Bogusław	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	23/01/2024	The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	23/01/2024	Community of European Railway and Infrastructure Companies
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
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	30/11/2023	European Economic and Social Committee (EESC) Rapporteur of Rail Capacity regulation
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	30/11/2023	Flix
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	29/11/2023	European Rail Freight Association
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	29/11/2023	ALLRAIL Alliance of Rail New Entrants Community of European Railway and Infrastructure Companies European Rail Freight Association Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Rail Cargo Group

METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	DG Move
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	L'Autorité de régulation des transports (ART)
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	SNCF Connect Société nationale SNCF
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	České dráhy, Czech railways
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	28/11/2023	European Rail Freight Association
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	22/11/2023	RailNetEurope DG Move
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	22/11/2023	Permanent representation of Sweden Transportstyrelsen
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	21/11/2023	Autorité de Régulation des Transports (ART)
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	27/10/2023	ERFA, European Rail Freight Association
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	27/10/2023	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungs-GmbH (SCHIG)
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	27/10/2023	Deutsche Bahn AG
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	25/10/2023	CFL ACF Ministry of Transport and Infrastructure Luxembourg
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	24/10/2023	Community of European Railways
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	20/10/2023	Alstom
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	20/10/2023	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	20/10/2023	IRG Rail
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	20/10/2023	European Railway Agency
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	19/10/2023	Cabinet of Belgian transport ministry
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	19/10/2023	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	18/10/2023	ÖBB-Holding AG
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	18/10/2023	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	16/10/2023	Benedikt Weibel, former CEO of SBB and former UIC Chairman
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	09/10/2023	DG Move
METZ Tilly	Rapporteur(e)	TRAN	21/09/2023	CER, SNCF, PRIME, RailNet Europe

Autres membres

Transparence		
Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts

KIRCHER Sophia	25/09/2025	Flix SE
KIRCHER Sophia	21/03/2025	ALLRAIL Alliance of Rail New Entrants
KIRCHER Sophia	12/02/2025	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
KIRCHER Sophia	20/11/2024	ÖBB-Holding AG
KIRCHER Sophia	22/10/2024	WIENER STADTWERKE GmbH
KIRCHER Sophia	21/10/2024	SNCF Connect
KIRCHER Sophia	01/10/2024	ÖBB-Holding AG
KIRCHER Sophia	01/10/2024	Deutsche Bahn AG
DALY Clare	12/02/2024	EUROTRAN Conseil GETLINK
SCHIEDER Andreas	23/01/2024	ÖBB-Holding AG
THALER Barbara	28/11/2023	ÖBB-Holding AG
SCHIEDER Andreas	28/11/2023	ÖBB-Holding AG
SCHIEDER Andreas	28/11/2023	Arbeiterkammer Wien
THALER Barbara	15/11/2023	ÖBB-Holding AG
SCHIEDER Andreas	24/10/2023	ÖBB-Holding AG
SCHIEDER Andreas	23/10/2023	ÖBB-Holding AG

Acte final
Règlement 2026/1184 JO OJ L 10.06.2026

Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires

2023/0271(COD) - 11/07/2023 - Document de base législatif

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 efficients 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

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) nº 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'acquérir 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.

Espace ferroviaire unique européen: utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires

2023/0271(COD) - 19/05/2026 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative **approuvant** la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du 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) nº 913/2010.

Objectif

Le règlement proposé introduit de nouvelles règles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, permettant une planification à plus long terme des services ferroviaires, et vise ainsi une meilleure utilisation de l'infrastructure et une augmentation des services ferroviaires, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le nouveau système repose sur un système complet de consultations pour permettre aux gestionnaires de l'infrastructure de mieux comprendre les besoins des différents candidats. Une fois la phase de consultation terminée, les capacités seront réparties. Le nouveau système vise également à i) permettre une meilleure coordination par-delà les frontières et une mise en place de meilleurs services multiréseaux; ii) limiter les modifications excessives grâce à un système dissuasif de pénalités.

Rôle des États membres

Les États membres pourront fournir des orientations stratégiques aux gestionnaires d'infrastructure, tout en respectant leur autonomie opérationnelle. Ils pourront notamment i) décider de la nature spécifique d'un modèle d'horaire, ii) fixer des volumes minimaux pour des types spécifiques de services de transport ferroviaire et iii) tenir compte des priorités nationales dans les paramètres de ventilation des capacités ou de résolution de conflits.

Gestion des capacités

La gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire reposera sur une planification à plus long terme. Chaque horaire qui entrera en vigueur à partir de décembre 2030 et qui sera d'application pour l'année suivante sera élaboré et mis en œuvre selon trois étapes successives:

1) Planification: les gestionnaires de l'infrastructure commenceront par la planification stratégique des capacités et veilleront à ce que ces plans soient coordonnés entre eux. À partir du plan stratégique, le gestionnaire de l'infrastructure définira i) une stratégie en matière de capacités ii) le modèle de capacité et, iii) un plan des offres de capacités. Des procédures spéciales sont conçues pour gérer les infrastructures fortement utilisées ou saturées.

2) Répartition: les droits d'utilisation de l'infrastructure devront être répartis entre les candidats au moyen d'outils et de services numériques. Les gestionnaires de l'infrastructure devront i) tenir compte des questions liées aux capacités des installations de service; ii) intégrer les travaux d'infrastructure dans la planification. Si, à la fin du processus de répartition, des conflits subsistent entre les demandes des candidats et les capacités disponibles, un processus de résolution des conflits est prévu. En cas d'échec d'un accord, une méthode équitable, transparente et non discriminatoire sera appliquée selon des critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux.

3) Adaptation: avant l'entrée en vigueur de l'horaire, des modifications pourront être demandées. Pour éviter trop de changements, les demandes doivent rester limitées et un système de pénalités est instauré pour dissuader les modifications excessives.

Gestion du trafic et des crises

Le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) élaborera un cadre visant à aider les gestionnaires de l'infrastructure et les parties prenantes opérationnelles à coordonner la gestion du trafic, des perturbations et des crises, au moyen d'outils, de méthodes et de modalités procédurales communs.

Évaluation des performances

Le REGI contrôlera et comparera les performances des services d'infrastructure ferroviaire. Il publiera un rapport européen sur l'évaluation des performances et le mettra à jour chaque année. La Commission pourra mettre en place un groupe consultatif sur les performances agissant comme un groupe d'experts indépendant et impartial chargé de formuler des recommandations.

Gouvernance

Le règlement attribue de nouvelles responsabilités au REGI: mettre en place les trois cadres et mieux coordonner les travaux des gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne les services ferroviaires multiréseaux. Le REGI nommera par ailleurs le coordonnateur du réseau, après approbation de la Commission européenne. Le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) assurera la surveillance des questions réglementaires et la coordination entre régulateurs nationaux.

Mise en application

Le premier horaire appliquant les nouvelles règles prévues par le règlement sera publié en 2030 et commencera à s'appliquer à partir du 14 décembre 2030.