



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 25 janvier 2021  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2017/0237(COD)

---

---

12262/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 486  
CONSOM 179  
CODEC 1056  
PARLNAT 145

## **EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL**

---

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du  
RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur les  
droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)  
- Exposé des motifs du Conseil  
- Adopté par le Conseil le 25 janvier 2021

---

## I. INTRODUCTION

1. Le 27 septembre 2017, la Commission européenne a adopté une proposition de refonte du règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.
2. La Commission a proposé cette refonte principalement pour remédier aux difficultés constatées notamment en ce qui concerne les situations de force majeure, le recours aux dérogations, les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite et la disponibilité des billets dits directs ainsi que les informations relatives à ces billets.
3. Le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" a marqué son accord sur une orientation générale le 2 décembre 2019.
4. Le Parlement européen a adopté sa position en première lecture le 15 novembre 2018.
5. Entre janvier et octobre 2020, des négociations ont eu lieu entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission en vue de parvenir à un accord sur la proposition. Le quatrième trilogue du 1<sup>er</sup> octobre a permis de dégager un accord provisoire qui a été approuvé par le Comité des représentants permanents le 21 octobre 2020.
6. La commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a confirmé l'accord politique le 29 octobre 2020.
7. Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte de l'avis adopté le 18 janvier 2018 par le Comité économique et social européen. Le Comité européen des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.
8. Compte tenu de l'accord susmentionné et à la suite de la mise au point effectuée par les juristes- linguistes, le Conseil "Affaires étrangères" a été invité à adopter, le 25 janvier 2021, la position en première lecture du Conseil, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## **II. OBJECTIF**

9. L'objectif général de la proposition est de renforcer les droits des voyageurs ferroviaires en les protégeant mieux en cas de retard, d'annulation ou de discrimination et de réduire la charge pesant sur les entreprises ferroviaires dans des cas spécifiques, notamment en raison de retards dus à des causes externes et échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire (cas de force majeure).
10. Les voyageurs ferroviaires devraient être pleinement protégés où qu'ils se déplacent dans l'UE. Le règlement prévoit des garanties pour une information adéquate des voyageurs et améliore sensiblement les droits de ceux d'entre eux qui sont handicapés ou à mobilité réduite.
11. Sur la base de la proposition de la Commission, le Conseil convient d'inclure de nouvelles dispositions afin de tenir compte des nouvelles évolutions. Le Conseil est allé au-delà de la proposition de la Commission en approuvant également la révision ou l'ajout de dispositions concernant les aspects suivants: l'installation d'emplacements pour bicyclettes à bord du matériel roulant, le réacheminement, l'introduction d'une obligation liée aux billets directs, la réduction des délais de notification préalable pour les personnes à mobilité réduite et une clarification plus précise du mécanisme de traitement des plaintes.

## **III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE**

12. Le compromis qui ressort de la position adoptée par le Conseil en première lecture comporte les principaux éléments suivants.

### ***Cas de force majeure***

13. La position du Conseil adapte la clause de force majeure afin de garantir des conditions de concurrence équitables et la cohérence par rapport à des clauses similaires applicables à d'autres modes de transport. Initialement, cette clause était limitée aux conditions météorologiques extrêmes et aux catastrophes naturelles majeures. Vu les nouvelles évolutions et compte tenu de la pandémie de COVID-19, la position du Conseil introduit parmi les circonstances exceptionnelles les risques liés à une "crise de santé publique majeure" et étend également la notion de cas de force majeure à d'autres événements tels que des attentats terroristes ou des mesures de maintien de l'ordre.
14. La position du Conseil indique qu'en cas de force majeure, les exploitants ne seraient exonérés que du versement de l'indemnisation, tandis que les autres remboursements devraient toujours être effectués.

**b) *Application des dérogations***

15. Le Conseil convient que les nouvelles règles entreront en vigueur après 24 mois afin de permettre aux exploitants et aux autorités de se préparer à une transition en douceur. Étant donné que les États membres sont toujours confrontés à des niveaux différents de développement des infrastructures et des services ferroviaires, le Conseil juge important d'autoriser des dérogations spécifiques afin de leur donner plus de temps pour mettre en œuvre des aspects particuliers.
16. La position du Conseil prévoit que les dérogations actuelles pour les services ferroviaires intérieurs pourront bénéficier d'une dernière prorogation de cinq ans pour les États membres qui en font usage. Les États membres peuvent également décider, dans des circonstances particulières et pour une durée indéterminée, d'appliquer des dérogations partielles concernant les services régionaux, urbains et suburbains transfrontaliers. Toutefois, les États membres ne peuvent pas accorder aux services transfrontaliers des dérogations en ce qui concerne les droits des personnes à mobilité réduite, le transport de bicyclettes et les dispositions relatives à l'émission de billets directs et au réacheminement.

**c) *Droits des personnes handicapées et à mobilité réduite***

17. Le Conseil convient d'aligner les droits des personnes à mobilité réduite figurant dans le présent règlement sur d'autres instruments juridiques, dont notamment l'acte législatif européen sur l'accessibilité (directive (UE) 2019/882 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services) et la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, et de garantir la cohérence avec ceux-ci. Les États membres ne pourront plus accorder de dérogation concernant la fourniture d'une assistance et le versement d'une indemnisation en cas d'endommagement d'un équipement de mobilité. Dans l'ensemble, les procédures applicables aux personnes à mobilité réduite voyageant en train ont été simplifiées et clarifiées et sont devenues moins lourdes afin qu'un meilleur service soit assuré à ces voyageurs.
18. Les demandes d'assistance dans les gares ne devront être envoyées qu'au plus tard 24 heures avant le voyage, au lieu des 48 heures actuelles, et sans frais supplémentaires; toutefois, les États membres peuvent autoriser, jusqu'au 30 juin 2026, l'extension de ce délai jusqu'à 36 heures. En l'absence de notification préalable, mais si du personnel formé est disponible dans la gare, une assistance doit être fournie pour aider à l'embarquement ou au débarquement. Lorsqu'un accompagnateur est requis, il doit voyager gratuitement et si la personne à mobilité réduite utilise un chien d'assistance, elle doit avoir la garantie que l'animal pourra voyager avec elle.

**d) *Installation d'emplacements pour bicyclettes à bord du matériel roulant***

19. Le Conseil souscrit au principe général selon lequel il devrait être possible d'embarquer des bicyclettes à bord des trains. L'objectif général est de disposer d'au moins quatre emplacements pour bicyclettes dans chaque composition de train. Les États membres peuvent décider de dépasser ce nombre; en revanche, au cas où le nombre d'emplacements serait inférieur à quatre dans une composition de train, cela devrait être justifié par des circonstances particulières. Une entreprise ferroviaire ne peut restreindre ce droit que dans des cas spécifiques et motivés, notamment en raison de capacités limitées aux heures de pointe ou si le matériel roulant n'est pas adapté. L'entreprise ferroviaire est autorisée, le cas échéant, à percevoir une redevance raisonnable.
20. Dans le cadre de la commande de matériel roulant neuf ou d'un réaménagement majeur du matériel roulant existant, les entreprises ferroviaires sont tenues de prévoir un espace pour les bicyclettes. L'entreprise ferroviaire doit également publier des informations sur la disponibilité de ces emplacements pour bicyclettes. Les procédures spécifiques de passation de marchés en vue de garantir la présence d'emplacements pour bicyclettes à bord du matériel roulant bénéficieront d'une période transitoire de 48 mois.

**e) *Billets directs***

21. Le Conseil approuve l'obligation de proposer des billets directs pour les services exploités par une entreprise ferroviaire unique: pour les services internationaux et à longue distance à partir de la date d'application et après cinq ans également pour les services régionaux. Cela signifie que, lorsqu'un tel voyage est composé de différentes parties, la combinaison de toutes les parties doit être considérée comme un seul billet. Si une entreprise ferroviaire n'a pas le statut d'entreprise unique, elle doit s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de proposer des billets directs, notamment grâce à une bonne coopération entre entreprises ferroviaires.
22. Le détaillant qui, de sa propre initiative, regroupe plusieurs billets en un seul, sans que le voyageur qui a acheté ce billet dans le cadre d'une seule transaction commerciale ait été informé qu'il ne s'agit pas d'un billet direct, sera soumis à une responsabilité accrue en cas de perturbations du trafic.

**f) *Droit d'organiser son propre réacheminement***

23. Le Conseil accepte de réduire à 100 minutes le délai à l'issue duquel, si l'entreprise ferroviaire ne leur a pas communiqué les possibilités de réacheminement, les voyageurs sont autorisés à organiser eux-mêmes ce réacheminement. L'entreprise ferroviaire est tenue également d'assurer le remboursement des coûts de ce réacheminement auto-organisé en cas de force majeure.

**g) *Informations en temps réel sur le trafic et les voyages***

24. Le Conseil convient que les informations en temps réel sur le trafic et les voyages doivent être mises à la disposition d'autres prestataires de services. Un accès meilleur et plus aisé aux informations sur le trafic et les voyages permet de proposer de nouveaux services, ce qui génère des débouchés commerciaux spécifiques et devrait rendre le transport ferroviaire plus attrayant pour les clients existants et les nouveaux clients. Dans des cas spécifiques, l'État membre a la possibilité d'accorder une dérogation de neuf ans au gestionnaire de l'infrastructure; cependant, les États membres doivent procéder tous les deux ans à une nouvelle évaluation de la situation et de la possibilité de fournir ces informations.

**h) *Traitement des plaintes***

25. Le Conseil accepte de clarifier davantage la procédure de traitement des plaintes. La Commission devra élaborer un modèle de demande d'indemnisation et de remboursement et veiller à ce que ces formulaires soient disponibles dans un format accessible aux personnes à mobilité réduite. En outre, la coopération entre les organismes nationaux chargés de l'application est améliorée, notamment grâce à l'introduction de la notion et à la désignation d'organismes "chefs de file" pour le traitement de dossiers complexes.

**i) *Clause de non-discrimination***

26. Le Conseil accepte qu'il soit indiqué et précisé dans un nouvel article que toute discrimination directe ou indirecte fondée sur la nationalité du voyageur ou le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire, du vendeur de billets ou du voyageur dans l'Union est interdite.

#### **IV. CONCLUSION**

27. La position du Conseil en première lecture reflète pleinement le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen, avec l'aide de la Commission. Ce compromis est confirmé par la lettre de la présidente de la commission TRAN du Parlement européen au président du Comité des représentants permanents (30 octobre 2020). Dans cette lettre, la présidente de la commission TRAN indique qu'elle recommandera aux membres de cette commission, et ensuite à la plénière, d'approuver sans amendement en deuxième lecture la position adoptée par le Conseil en première lecture, sous réserve de la vérification du texte par les juristes- linguistes des deux institutions.
28. Le Conseil estime par conséquent que sa position en première lecture représente un résultat équilibré et que, une fois adopté, le règlement de refonte contribuera à garantir, d'une part, les droits des voyageurs, notamment ceux des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite utilisant les services ferroviaires, et, d'autre part, à fixer clairement les obligations incombant aux exploitants ferroviaires et aux prestataires de services de voyage.
-