



Bruxelles, le 8 avril 2026  
(OR. en)

16833/25  
ADD 1

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2023/0271 (COD)

---

---

TRANS 650  
CODEC 2139

## PROJET D'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  
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  
– Projet d'exposé des motifs du Conseil

---

## I. INTRODUCTION

1. Le 11 juillet 2023, la Commission a présenté au Conseil et au Parlement européen une proposition<sup>1</sup> de règlement 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. Cette proposition, fondée sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), est négociée dans le cadre de la procédure législative ordinaire.
2. Le Conseil a adopté son orientation générale lors du Conseil TTE (Transports) du 18 juin 2024.
3. Le Parlement européen a adopté son mandat de négociation lors de la session plénière du 12 mars 2024.
4. Un premier trilogue a été organisé le 19 novembre 2024, dans le cadre duquel un mandat global a été donné au niveau technique. Deux autres trilogues ont été organisés les 3 mars et 10 juin 2025. Lors du quatrième et dernier trilogue, tenu le 18 novembre 2025, le Conseil et le Parlement sont parvenus à un accord provisoire.
5. Le 19 décembre 2025, le Comité des représentants permanents a analysé le texte de compromis final en vue d'un accord et l'a confirmé.
6. Le 27 janvier 2026, la présidente de la commission TRAN a envoyé une lettre au président du Comité des représentants permanents confirmant que, si le Conseil devait approuver en première lecture le texte convenu, après mise au point par les juristes-linguistes, le Parlement approuverait la position du Conseil en deuxième lecture.

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1 à 4.

## II. **OBJECTIF**

7. Le règlement vise à appliquer un cadre réglementaire unique à l'exploitation des capacités du réseau ferroviaire. Les règles relatives à la répartition des capacités énoncées dans la directive 2012/34/UE sont remplacées par celles du règlement. La proposition s'appuie sur le projet de révision des horaires (projet TTR) mené par l'industrie, visant à fournir aux gestionnaires de l'infrastructure une plus grande flexibilité pour la planification stratégique à long terme et la répartition des capacités à court terme grâce à un nouveau processus de planification et de répartition. Une planification commencée plus longtemps à l'avance permettra d'utiliser l'infrastructure de manière plus optimale. Elle permettra également une répartition mieux équilibrée entre les différents types d'utilisateurs des capacités ferroviaires, selon qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises, en particulier au bénéfice du transport de marchandises, qui devrait devenir plus fiable.
8. En ce qui concerne l'organisation, la proposition de la Commission a accru la centralisation au niveau de l'UE, avec un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) renforcé et la création d'une nouvelle entité: le coordonnateur du réseau. L'organe d'évaluation des performances initialement proposé est devenu le groupe consultatif sur les performances. À la demande du Parlement européen, les parties prenantes auront la possibilité de mettre en place la plateforme ferroviaire européenne (PFE).

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

9. Se fondant sur la proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil ont mené des négociations en vue de la conclusion d'un accord en deuxième lecture anticipée sur la base de la position du Conseil en première lecture. La position du Conseil en première lecture comprend les principaux éléments ci-après, sur lesquels un accord entre les colégislateurs est intervenu.

## Synthèse des principaux éléments

10. Le règlement 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. Des règles détaillées sont prévues pour permettre de modifier la planification après la répartition. Le nouveau système est également conçu pour permettre une meilleure coordination par-delà les frontières et une mise en place de meilleurs services multiréseaux. Il existe en outre un système de pénalités conçu pour être dissuasif et éviter de trop nombreux changements.
11. Un État membre peut fournir au gestionnaire de l'infrastructure des orientations stratégiques fondées sur la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire, tout en respectant les responsabilités opérationnelles du gestionnaire de l'infrastructure. Ces orientations stratégiques peuvent permettre de tenir compte de caractéristiques et d'exigences nationales spécifiques dans le contexte global d'une approche plus européenne de la planification et de la répartition des capacités ferroviaires. Il est important que les États membres puissent décider de la nature spécifique d'un modèle d'horaire, fixer des volumes minimaux pour des types spécifiques de services de transport ferroviaire et avoir la possibilité de tenir compte des priorités nationales dans les paramètres de ventilation des capacités ou de résolution de conflits.
12. 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: la planification, la répartition et l'adaptation. Chaque étape comprend une phase de consultation pour écouter les besoins des candidats. Afin de soutenir les gestionnaires de l'infrastructure et les parties prenantes opérationnelles dans le processus de planification, de répartition et d'adaptation, le REGI élaborera un cadre pour la gestion des capacités. Ce cadre fournira des outils, des méthodes et des modalités procédurales pour la gestion des capacités de l'infrastructure et la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes opérationnelles.

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. Il sera ainsi plus facile pour les candidats d'organiser des services transfrontières. À partir du plan stratégique, le gestionnaire de l'infrastructure procédera à une planification plus détaillée, d'abord avec une stratégie en matière de capacités puis avec le modèle de capacité, pour finir avec le plan des offres de capacités. Des procédures spéciales sont conçues pour gérer les infrastructures fortement utilisées ou saturées.
  2. Répartition: après la planification, les droits d'utilisation de l'infrastructure, tant les droits à capacités uniques que multiréseaux, devront être répartis entre les candidats. En ce qui concerne ces derniers droits, le règlement établit également des règles spécifiques. La répartition se fera au moyen d'outils et de services numériques. Les gestionnaires de l'infrastructure disposeront de différentes façons de répartir les droits à capacités et devront tenir compte des questions liées aux capacités des installations de service. Ils sont également tenus d'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, il existe un processus de résolution des conflits. Si aucune solution par consensus ne peut être trouvée, la résolution des conflits peut conduire à l'application d'une méthode équitable, transparente et non discriminatoire, fondée sur un ensemble de critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux.
  3. Adaptation: avant l'entrée en vigueur de l'horaire, les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats sont autorisés à demander des modifications. Toutefois, il convient de limiter autant que possible la demande de modifications. Afin d'éviter un trop grand nombre de modifications, un système de pénalités a été mis en place pour dissuader le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat d'en demander.
13. Les étapes de planification et de répartition aboutissent à l'horaire qui entre en vigueur au début du mois de décembre de chaque année. Il en résulte une gestion du trafic fondée sur cet horaire. Dans le cadre du nouveau système, il est encore possible que se produisent des événements imprévus nécessitant une gestion des perturbations et des crises. Il est important que tous les acteurs qui participent à la gestion du trafic, des perturbations et des crises se tiennent mutuellement informés. Le 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.

14. Le REGI contrôlera et comparera les performances des services d'infrastructure ferroviaire. Il élaborera un cadre visant à soutenir les gestionnaires de l'infrastructure au moyen d'outils, de méthodes et de modalités procédurales communs pour cette évaluation des performances. 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. Le groupe formulera des recommandations sur les performances, évaluera le projet de rapport sur les performances et présentera une section autonome dans le rapport sur l'évaluation des performances.
15. Gouvernance
  1. 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.
  2. Un coordonnateur du réseau sera désigné pour soutenir les travaux du REGI. Ce coordonnateur assure le secrétariat du REGI, contribue à l'élaboration des cadres et à la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, recense les obstacles aux services ferroviaires multiréseaux, fait office de point de contact et soutient les travaux de numérisation.
  3. Le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) assumera des fonctions spécifiques au titre du règlement pour surveiller les questions réglementaires et assurer la coordination entre les régulateurs nationaux, lorsque des problèmes en lien avec les services ferroviaires multiréseaux se poseront.
  4. Les parties prenantes opérationnelles pourront décider de mettre en place la PFE afin d'assurer une consultation efficace du secteur ferroviaire vis-à-vis du REGI.
16. Si le REGI néglige de présenter un ou plusieurs des cadres ou éléments de ceux-ci, si un ou plusieurs des cadres ou éléments de ceux-ci sont inadéquats pour atteindre les objectifs poursuivis, ou si un ou plusieurs des cadres ne suffisent pas à garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du règlement, la Commission est habilitée à adopter un acte d'exécution pour adopter le cadre pertinent ou des éléments de celui-ci.

17. 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.

#### **IV. CONCLUSION**

18. La position du Conseil soutient l'objectif de la proposition de la Commission et reflète pleinement le compromis dégagé lors des négociations informelles entre le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.
  19. Une fois adopté, le règlement 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 représentera une contribution importante au secteur des transports.
-