



## **Les voyageurs ferroviaires doivent être informés des retards ou suppressions des trains constituant des correspondances principales, quelle que soit l'entreprise ferroviaire qui les assure**

*Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est tenu de fournir aux entreprises ferroviaires, en temps réel, toutes les informations concernant les correspondances assurées par les autres entreprises*

L'entreprise ferroviaire Westbahn Management GmbH fournit des services ferroviaires de transport de voyageurs sur la ligne reliant Vienne à Salzbourg en Autriche. ÖBB-Infrastruktur AG est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en Autriche qui gère la plus grande partie du réseau ferroviaire autrichien, y compris la ligne reliant Vienne à Salzbourg. Il dispose des données, en temps réel, sur la position de tous les trains qui circulent sur le réseau ferroviaire autrichien qu'il gère. Ces données sont communiquées aux différentes entreprises ferroviaires lorsqu'elles concernent les trains de ces entreprises.

Westbahn Management a demandé à ÖBB-Infrastruktur de lui fournir, en temps réel, les données concernant les trains des autres entreprises ferroviaires, afin de pouvoir informer ses passagers des heures de départ effectives des trains et d'assurer les correspondances. ÖBB-Infrastruktur a refusé de donner l'accès à ces informations au motif qu'elle ne transmettait, en principe, que les données relatives à l'entreprise ferroviaire concernée. Elle a conseillé à Westbahn Management de conclure un accord avec les autres entreprises ferroviaires par lequel celles-ci accepteraient de transmettre leurs données.

Aucun accord de ce type n'a toutefois pu être conclu entre Westbahn Management et les autres entreprises ferroviaires. Considérant que la non-transmission de ces données est contraire au droit de l'Union<sup>1</sup>, Westbahn a introduit une demande devant la Schienen-Control Kommission, juridiction compétente pour trancher les litiges relatifs aux marchés ferroviaires.

Par ses questions préjudicielles posées à la Cour de justice, la Schienen-Control Kommission cherche à savoir, d'une part, si les informations concernant les principales correspondances doivent également indiquer, outre les heures normales de départ, les retards ou les suppressions de ces correspondances, et notamment celles concernant les autres entreprises ferroviaires. D'autre part, elle demande à la Cour si le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de fournir de manière non discriminatoire les données, en temps réel, concernant les positions des trains gérés par les autres entreprises ferroviaires, lorsque ces trains assurent les principales correspondances.

Dans son arrêt rendu ce jour, la Cour souligne que, afin de respecter les intérêts des voyageurs ainsi que les objectifs généraux poursuivis par le droit de l'Union, les informations fournies aux voyageurs doivent être utiles à ces derniers.

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315, p. 14) et directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 75, p. 29, et rectificatif JO 2004, L 220, p. 16), telle que modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004 (JO L 164, p. 44).

À cet égard, les informations concernant les retards ou les suppressions des correspondances dont le voyageur aurait pu avoir connaissance en consultant les tableaux d'affichage avant son départ – à supposer qu'elles aient été connues à ce moment-là –, constituent des éléments qui doivent également lui être communiqués lorsque ces retards ou ces suppressions de trains surviennent après le départ. Dans le cas contraire, le voyageur ne serait informé que de l'horaire programmé des correspondances principales mais nullement des changements survenus après son départ, les informations qui lui sont communiquées étant, dès lors, obsolètes. **Les entreprises ferroviaires ont donc l'obligation de fournir, en temps réel, des informations relatives aux correspondances principales.**

La Cour constate que **cette obligation vise toutes les correspondances principales**, tant celles **de l'entreprise ferroviaire concernée que celles assurées par les autres entreprises**. Une interprétation restrictive des informations auxquelles les voyageurs doivent avoir accès entraverait le transfert de ces derniers. Elle mettrait en cause l'objectif d'information poursuivi par le droit de l'Union en incitant les voyageurs à préférer les grandes entreprises ferroviaires, qui seraient en mesure de leur fournir en temps réel des informations relatives à toutes les étapes de leur voyage.

S'agissant des obligations du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la Cour observe que, afin d'assurer une concurrence équitable sur le marché du transport ferroviaire des voyageurs, il convient d'assurer que toutes les entreprises ferroviaires soient en mesure de fournir à ces derniers une qualité de service comparable. Dès lors, **les entreprises ferroviaires doivent, aux fins de l'exercice du droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, se faire fournir par le gestionnaire de l'infrastructure des informations, en temps réel, concernant les correspondances principales assurées par les autres entreprises ferroviaires.**

Dans ce contexte, la Cour relève que les informations disponibles sur les panneaux d'affichage des différentes gares ne peuvent être considérées comme ayant un caractère confidentiel ou sensible, qui empêcherait leur divulgation aux différentes entreprises ferroviaires concernées.

Par conséquent, la Cour juge que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est tenu de fournir aux entreprises de manière non discriminatoire, en temps réel, les données sur les trains exploités par les autres entreprises, lorsqu'ils assurent des correspondances principales.

---

**RAPPEL:** Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

---

*Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.*

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Marie-Christine Lecerf 📞 (+352) 4303 3205