



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Strasbourg, le 20 mai 2026
(OR. en)**

**2023/0271(COD)
LEX 2519**

PE-CONS 27/26

**TRANS 261
CODEC 804**

**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**

RÈGLEMENT (UE) 2026/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 20 mai 2026

**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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Position du Parlement européen du 12 mars 2024 (JO C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) et position du Conseil en première lecture du 21 avril 2026 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

considérant ce qui suit:

- (1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée "Le pacte vert pour l'Europe" fixe un objectif de neutralité climatique que l'Union doit atteindre d'ici à 2050, ainsi qu'un objectif clair de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 50 % et tendant vers les 55 %, d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990. Ces deux objectifs sont consacrés dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil⁴. Le pacte vert pour l'Europe appelle à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, tout en œuvrant à la réalisation de l'ambition "zéro pollution" afin de réduire, d'ici à 2030, de plus de 55 % les incidences sanitaires des émissions de polluants atmosphériques et de plus de 30 % le pourcentage de personnes souffrant de troubles chroniques dus au bruit des transports. Les transports représentent environ 25 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'Union, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le pacte vert pour l'Europe donne la priorité au déplacement vers le rail et les voies navigables intérieures d'une part substantielle des 75 % du fret intérieur passant actuellement par la route. Le rail étant un mode de transport largement électrifié et économe en énergie, une utilisation accrue des services ferroviaires devrait contribuer à réduire les émissions et la consommation d'énergie des transports.

⁴ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) La communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir" établit des étapes qui ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport de l'Union pour réaliser les objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle prévoit que le trafic ferroviaire de marchandises augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050, que le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera d'ici à 2030 et triplera d'ici à 2050 et que les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'Union. Pour atteindre ces objectifs, le transport ferroviaire devrait devenir plus attrayant par son caractère abordable, sa fiabilité et son accessibilité. Les services de transport ferroviaire devraient également être mieux adaptés aux besoins des voyageurs et des expéditeurs de fret.
- (3) L'objectif sous-jacent du présent règlement est d'accroître l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en utilisant cette infrastructure de manière plus efficace grâce à de meilleurs processus de planification et de répartition et à une meilleure coordination transfrontière, et de contribuer ainsi à une augmentation des services ferroviaires conformément aux objectifs de décarbonation de l'Union. Toutefois, des mesures supplémentaires, s'inscrivant au-delà du champ d'application du présent règlement, seront nécessaires à tous les niveaux pour renforcer encore les capacités de l'infrastructure ferroviaire afin de répondre à la demande accrue de capacités ferroviaires, tant pour les services de transport de voyageurs que pour les services de fret, et d'accroître la compétitivité globale du rail.

- (4) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil⁵ établit les règles applicables à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les principes et procédures applicables à la répartition des capacités pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.
- (5) Le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil⁶ prévoit la mise en place de corridors de fret ferroviaire et de guichets uniques afin de faciliter les demandes de capacités de l'infrastructure pour les services internationaux de fret ferroviaire.
- (6) La gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire sont essentielles au bon fonctionnement du secteur ferroviaire. L'exploitation des services de transport ferroviaire, en particulier des services ferroviaires transfrontières, doit être soigneusement planifiée et coordonnée pour permettre aux trains présentant des caractéristiques très différentes, telles que la vitesse et la distance de freinage, de partager en toute sécurité les mêmes voies. Une gestion optimale et harmonisée des capacités de l'infrastructure ferroviaire crée davantage de possibilités et améliore la fiabilité des services ferroviaires. Le présent règlement devrait offrir aux gestionnaires de l'infrastructure suffisamment de souplesse pour gérer efficacement les capacités de l'infrastructure ferroviaire et, dans le même temps, veiller à ce que tous les candidats soient traités de manière équitable, transparente et non discriminatoire, assurant ainsi une concurrence loyale, en ce qui concerne leur accès au réseau ferroviaire.

⁵ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) La directive 2012/34/UE reconnaît le droit des États membres de ne pas appliquer les règles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire à certaines parties du réseau ferroviaire ou à certains services ferroviaires lorsqu'une telle exclusion du champ d'application du droit de l'Union est sans incidence sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen. Ces exclusions devraient continuer d'être appliquées dans des cas strictement limités et dûment justifiés, et les États membres devraient conserver le droit d'en faire la demande à l'avenir également en ce qui concerne le présent règlement.
- (8) L'exploitation de la liaison fixe transmanche est régie notamment par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 (ci-après dénommé "traité de Cantorbéry"), et par l'accord de concession conclu entre le Secretary of State for Transport, le ministre de l'urbanisme du logement et des transports, The Channel Tunnel Group Limited et France-Manche S.A., signé le 14 mars 1986 et modifié à plusieurs reprises depuis lors (ci-après dénommé "accord de concession"). Conformément au traité de Cantorbéry et à l'accord de concession, les concessionnaires sont tenus de gérer l'infrastructure ferroviaire et d'exploiter un service de navettes pour les véhicules routiers. La directive 2012/34/UE, à l'exception de certaines dispositions, ne s'applique pas aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule prestation de services de navette pour véhicules routiers à travers le lien fixe sous la Manche ou aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers ce lien fixe. De même, il ne convient pas d'appliquer le présent règlement à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation de ces services. Sauf disposition contraire, le présent règlement devrait s'appliquer à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'autres services, tels que les trains de voyageurs et de marchandises.

- (9) Lors de la mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne une partie du réseau ferroviaire de l'Union géographiquement isolée par la mer du reste du réseau ferroviaire de l'Union, pour laquelle il n'existe pas de besoin concret de coordination avec d'autres États membres ou avec des gestionnaires de l'infrastructure gérant des infrastructures ferroviaires situées dans d'autres États membres, et lorsque des capacités sont disponibles en permanence sans qu'aucune modification pertinente ne soit attendue à court ou moyen terme, les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure devraient être en mesure de suivre une approche pragmatique et proportionnée afin d'éviter des coûts et une charge administrative excessifs, tout en respectant les obligations énoncées dans le présent règlement.
- (10) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres d'adopter les mesures nécessaires pour préserver les intérêts essentiels en matière de sécurité ou de défense ou pour faire en sorte que les forces armées aient un accès suffisant à l'infrastructure ferroviaire.

- (11) Les infrastructures de transport constituent l'épine dorsale de l'économie et de la société dans leur ensemble. Certaines parties de l'infrastructure ferroviaire sont essentielles au bon fonctionnement de fonctions sociétales vitales et revêtent une importance stratégique pour la sécurité nationale. Dans certains cas, l'octroi de droits d'accès à la capacité à un candidat pourrait compromettre la sécurité publique ou l'ordre public dans l'Union, y compris au niveau des États membres, par exemple lorsqu'une entreprise ferroviaire a l'intention de transporter des marchandises dangereuses ou des armes entrées illégalement dans l'Union sur l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. Afin d'assurer un trafic ferroviaire fluide, sûr et sécurisé et la protection de leur infrastructure ferroviaire, les États membres devraient être autorisés à exiger que les gestionnaires de l'infrastructure refusent d'octroyer ou retirent des droits d'accès à la capacité à un candidat lorsque l'accès à leur infrastructure ferroviaire présente un risque pour l'ordre public ou la sécurité publique, y compris pour la sécurité nationale et la défense. Toute décision en ce sens devrait être dûment justifiée et strictement nécessaire et proportionnée à l'objectif poursuivi, en tenant également compte des incidences de cette décision sur la concurrence et sur la continuité des chaînes d'approvisionnement, en particulier pour l'approvisionnement en intrants critiques, et lorsque le droit d'accès à la capacité demandé constitue un droit d'accès à la capacité multiréseau. Lors de l'évaluation du risque pour la sécurité publique ou l'ordre public, l'État membre concerné devrait pouvoir tenir compte, parmi d'autres facteurs, du fait que le candidat fait l'objet de mesures restrictives adoptées par l'Union et des raisons motivant l'adoption de ces mesures, du fait que le candidat est détenu ou effectivement contrôlé par une personne ou une entité faisant l'objet de mesures restrictives adoptées par l'Union, ou agit pour son compte ou sur ses instructions, ou du fait que le candidat ou cette personne ou entité se livre à des activités illégales ou à des activités facilitant le développement des capacités militaires d'un pays tiers constituant une menace pour la sécurité nationale de l'État membre. Cette décision devrait faire l'objet d'un réexamen régulier par cet État membre, notamment en évaluant si elle continue d'être justifiée et proportionnée. L'État membre devrait informer la Commission, l'organisme de contrôle et, en ce qui concerne les droits d'accès à la capacité multiréseaux, les autres États membres concernés de la décision adoptée et des raisons la motivant, et il devrait se coordonner avec ces autres États membres si ceux-ci expriment des préoccupations quant à la décision adoptée. Lorsque les préoccupations soulevées par un État membre ne sont pas résolues au moyen de la coordination, l'État membre concerné devrait pouvoir demander à la Commission une recommandation sur la décision adoptée par un autre État membre.

- (12) Les États membres devraient avoir le droit de fournir des orientations stratégiques au gestionnaire de l'infrastructure, afin d'assurer la cohérence de la planification et de l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire avec leurs objectifs généraux et l'orientation de leurs politiques. En particulier, les États membres devraient pouvoir exiger que les gestionnaires de l'infrastructure mettent en œuvre des modèles d'horaires spécifiques, tels que l'horaire cadencé intégré, réservent des volumes de capacités minimaux pour certains types de trafic, et tiennent compte des circonstances nationales et des priorités stratégiques dans les paramètres de la méthode de ventilation des capacités et de résolution des conflits. Ce faisant, les États membres devraient respecter les responsabilités opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et veiller à ce qu'ils conservent une marge d'exploitation suffisante pour s'acquitter de toutes leurs tâches et responsabilités.
- (13) Les gestionnaires de l'infrastructure pouvant être tenus d'appliquer un modèle d'horaire spécifique, il est possible qu'un service ferroviaire multiréseau soit soumis à des modèles d'horaire différents. Compte tenu de ce qui précède mais aussi d'autres facteurs, les États membres responsables des gestionnaires de l'infrastructure qui attribuent des droits d'accès à la capacité pour un service ferroviaire multiréseau soumis à des modèles d'horaires différents devraient se coordonner afin d'assurer la cohérence entre leurs orientations stratégiques et les exigences nationales. En outre, puisque des pratiques différentes en matière de planification des horaires sont utilisées dans les États membres, ces pratiques nécessitent également une coordination accrue entre les gestionnaires de l'infrastructure au-delà des frontières, en particulier lorsque les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de planifier préalablement les capacités en utilisant des horaires cadencés.

- (14) Les règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient prendre en considération et satisfaire les besoins de l'ensemble des segments du marché ferroviaire de manière non discriminatoire. Elles devraient tenir compte notamment de la nécessité de garantir la stabilité à long terme des capacités disponibles pour les services de transport de voyageurs, y compris pour les services exploités dans le cadre d'obligations de service public, et d'assurer une flexibilité à court terme pour le trafic de fret afin de répondre à la demande du marché. Par conséquent, le processus de gestion des capacités ne devrait plus être essentiellement axé sur une approche annuelle, mais être organisé en trois phases consécutives: la planification stratégique des capacités; la programmation des services ferroviaires et la répartition des capacités; ainsi que l'adaptation et la reprogrammation des capacités. L'introduction de phases mieux définies et structurées prévoyant la possibilité d'une planification à long terme et d'une adaptation à court terme de la gestion des capacités profiterait en particulier aux services moins faciles à planifier à l'avance ou plus complexes à organiser, tels que les trains de marchandises et les trains de voyageurs transfrontières, y compris les trains de nuit.
- (15) Une part croissante du réseau ferroviaire de l'Union est soit saturée, soit proche de la saturation et ne peut pas répondre aux besoins en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire de tous les candidats et absorber une nouvelle croissance du volume du transport ferroviaire. Le développement et la numérisation des infrastructures, conformément à la spécification technique d'interopérabilité élaborée en vertu de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁷, en particulier le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), devraient entraîner une augmentation des capacités disponibles à moyen et à long termes. Néanmoins, il est peu probable que les gestionnaires de l'infrastructure soient en mesure de satisfaire toutes les demandes de capacités concernant l'utilisation d'infrastructures ferroviaires fortement utilisées ou saturées et ils devraient s'appuyer sur une planification solide pour anticiper les besoins, fournir des premières indications aux candidats et faciliter la répartition des capacités.

⁷ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Afin d'assurer une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure ferroviaire, il convient de tenir compte de critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux au cours du processus de planification et de répartition, en particulier lors de l'évaluation d'autres options de ventilation des capacités concernant un élément de l'infrastructure ferroviaire qui est fortement utilisé ou saturé, et à des fins de résolution des conflits. En particulier pour les candidats qui demandent des capacités dans différents États membres, il serait utile que les gestionnaires de l'infrastructure utilisent une méthode commune et un ensemble transparent de critères qui précisent la manière dont ces critères ont été pris en compte et dont ils ont influencé les décisions prises.
- (17) Le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) devrait fournir des orientations sur la manière d'établir une méthodologie commune objective, transparente et non discriminatoire, qui serait fondée sur des critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux pour la ventilation et la répartition des capacités. Étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle méthode pour prendre des décisions sur la ventilation des capacités ou la résolution des conflits et qu'il importera de fixer les valeurs de paramètres au niveau adéquat, il convient que l'application des critères opérationnels, socio-économiques et environnementaux soit testée et étalonnée par le REGI avant d'être effective.
- (18) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient, le cas échéant, adapter les valeurs de paramètres standard afin de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques.

- (19) La planification stratégique des capacités par les gestionnaires de l'infrastructure devrait améliorer l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en anticipant la demande de services ferroviaires, y compris en analysant l'évolution attendue du marché des transports, et en tenant compte des projets de développement, de renouvellement et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire prévus. Elle devrait veiller à ce que les capacités de l'infrastructure ferroviaire soient réparties de manière à maximiser la valeur des services ferroviaires pour la société. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient faire en sorte que la planification stratégique des capacités fournisse progressivement de plus en plus de détails sur les capacités disponibles, en tenant compte du retour d'information des parties prenantes opérationnelles, et qu'elle serve de base à la répartition des capacités.
- (20) Afin de garantir la disponibilité de capacités à répartir entre les différents segments du marché ferroviaire, notamment pour le fret et pour les services ferroviaires transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être autorisés à planifier préalablement l'utilisation des capacités sur les parties de l'infrastructure ferroviaire saturées ou fortement utilisées et à étendre cette planification à d'autres sections du réseau si cela est jugé nécessaire. Cette planification préalable des capacités devrait tenir compte des différentes méthodes de répartition des capacités et des caractéristiques des différents segments du marché ferroviaire. Elle devrait permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire en regroupant les trains présentant des caractéristiques de performance similaires au cours de la phase de répartition des capacités.

- (21) Lors de la répartition des capacités, les gestionnaires de l'infrastructure devraient respecter leur planification stratégique pour l'offre de capacités, tout en veillant, dans le même temps, à ce que les capacités soient réparties en fonction de la demande du marché et d'une manière équitable et non discriminatoire. À cette fin, certaines demandes de capacités qui sont incompatibles avec le plan des offres de capacités pourraient être refusées ou se voir accorder un degré de priorité inférieur au cours de la phase de répartition. Le plan des offres de capacités devrait être mis à jour en permanence afin de refléter les capacités disponibles.
- (22) Les entreprises provenant de différents segments du marché ferroviaire n'ont pas toutes la même capacité d'anticipation de leurs besoins en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Certains prestataires de services de fret, en particulier, pourraient ne pas être en mesure de déterminer leurs besoins en matière de capacités à temps pour que ceux-ci soient inclus dans l'horaire de service, qui figure dans le plan annuel des mouvements des trains et du matériel roulant, et ces besoins pourraient ne pas trouver de place dans son calendrier annuel. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient donc être en mesure d'offrir également des capacités suffisantes en qualité et quantité pour les services ferroviaires dont la demande est instable, qui sont organisés dans un délai relativement court, qui comprennent plusieurs mouvements de trains et qui pourraient circuler à plusieurs reprises sur une période qui ne correspond pas à la période de validité de l'horaire de service. À cette fin, il devrait être possible de réserver des capacités pour des sillons qui peuvent ensuite être réparties dans un court délai.

- (23) Les candidats qui sollicitent des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient être en mesure de planifier et de présenter leurs demandes sur une base annuelle dans le cadre de l'horaire de service. Ils devraient également avoir la possibilité d'effectuer leurs demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire plus tôt, afin d'assurer des services ferroviaires stables et pluriannuels, au moyen d'accords-cadres. Enfin, les candidats devraient pouvoir demander des capacités dans des délais proches du moment de l'exploitation pour certains trains individuels, au moyen de demandes de capacités ponctuelles, ou pour des services ferroviaires récurrents, au moyen de demandes relevant de la planification glissante. La planification glissante étant particulièrement pratique pour les services de fret ferroviaire, en raison de leurs caractéristiques, la répartition des capacités au moyen du processus de planification glissante devrait concerner au moins les services de fret ferroviaire.

- (24) Une part importante du transport de fret ferroviaire s'effectue sur de longues distances et nécessite une coordination transfrontière entre les gestionnaires de l'infrastructure. L'objectif stratégique visant à accroître le trafic ferroviaire repose également sur la croissance des services transfrontières de transport de voyageurs. Afin de faciliter et de promouvoir la croissance du trafic transfrontière dans l'espace ferroviaire unique européen, il est nécessaire d'assurer une plus grande cohérence et harmonisation des règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire, tout en s'appuyant sur l'expérience et l'expertise du secteur pour leur définition. Il y a donc lieu de renforcer le rôle du REGI en le chargeant d'élaborer des lignes directrices afin de permettre la mise en œuvre uniforme des procédures et méthodes de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire du présent règlement et la coordination active des capacités et du trafic transfrontières. En particulier, le REGI devrait élaborer des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises ainsi que pour l'évaluation des performances. Il convient de consulter les entreprises ferroviaires, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles lors de l'élaboration de ces cadres européens.

- (25) Le cadre européen pour la gestion des capacités, le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises et le cadre européen pour l'évaluation des performances, qui sont tous élaborés par le REGI, devraient fournir des lignes directrices définissant des outils, des méthodes et des modalités procédurales communs qui permettent aux gestionnaires de l'infrastructure de mettre en œuvre de manière uniforme le présent règlement dans l'ensemble de l'espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la coordination du trafic transfrontière et la gestion des perturbations du trafic et des situations de crise, ainsi que l'évaluation des performances. Si ces cadres et les éléments qu'ils contiennent devraient être non contraignants et que les gestionnaires de l'infrastructure devraient conserver la responsabilité de leurs décisions opérationnelles, les gestionnaires de l'infrastructure sont néanmoins censés suivre les cadres, à moins que des circonstances particulières ne justifient de s'en écarter. En pareil cas, les gestionnaires de l'infrastructure devraient agir conformément au principe "appliquer ou expliquer" et justifier tout écart par rapport à ces cadres. Cette approche permet d'atteindre un juste équilibre entre les besoins de coordination et d'application d'approches uniformes dans l'espace ferroviaire unique européen et la nécessité d'adapter les procédures et les méthodes aux spécificités de zones géographiques données. Lorsque le REGI ne parvient pas à trouver un accord sur les outils, méthodes et modalités procédurales communs et n'est donc pas en mesure d'élaborer les cadres européens, ou lorsque, si un tel accord est trouvé, ces cadres ne permettent pas d'atteindre les objectifs visés, ou lorsqu'il existe des écarts importants par rapport à l'application de ces cadres qui compromettent la mise en œuvre uniforme du présent règlement, la Commission devrait adopter des actes d'exécution établissant des règles contraignantes relatives aux outils, méthodes et modalités procédurales communs nécessaires à la mise en œuvre uniforme de ces cadres européens ou de leurs éléments.

- (26) Le REGI devrait désigner un coordonnateur du réseau pour effectuer des tâches de soutien et des tâches opérationnelles. Lors de la désignation du coordonnateur du réseau, le REGI devrait envisager une association sans but lucratif qui dispose d'une expérience dans l'amélioration de la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et qui y est associée.
- (27) Les règles relatives à la gestion du trafic ferroviaire transfrontière dans des conditions normales et en cas de perturbations devraient favoriser une exploitation fluide, résiliente et homogène des services de transport ferroviaire. Ces règles devraient instaurer un système de coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes.
- (28) L'exploitation de l'infrastructure ferroviaire nécessite non seulement une coopération étroite entre les gestionnaires de l'infrastructure, mais aussi des interactions étroites avec les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes directement associées au transport et aux opérations logistiques ferroviaires et multimodaux. Il est donc nécessaire de prévoir une consultation structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes. La plateforme ferroviaire européenne (PFE) devrait être la plateforme chargée de cette consultation structurée, puisqu'elle devrait être composée de représentants de toutes les parties prenantes associées aux services de transport ferroviaire, y compris, mais sans s'y limiter, les entreprises ferroviaires, les exploitants d'installations de service ou les exploitants de terminaux de transport multimodal. La PFE devrait être en mesure de fournir au REGI ses avis au cours de l'élaboration des cadres européens, de faire part d'expériences concrètes et de suggestions pratiques concernant des défis spécifiques et de contribuer à améliorer encore le fonctionnement des services de transport ferroviaire européens.

- (29) La fiabilité des services ferroviaires et le fait de savoir bien à l'avance quand les services peuvent être exploités sont quelques-uns des aspects les plus appréciés par les clients du secteur ferroviaire et les candidats. La fiabilité des horaires constitue également un aspect essentiel du bon fonctionnement du système ferroviaire, caractérisé par des interactions étroites entre les services et les externalités du réseau. Pour cette raison, il convient de limiter au minimum les écarts par rapport à la programmation, et un système d'incitations adéquates devrait être mis en place afin d'encourager le respect des engagements pris par les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes concernées.

- (30) Le présent règlement devrait mettre en place un système de pénalités à verser lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne respecte pas ses engagements en ce qui concerne un droit d'accès à la capacité attribué. Le montant de la pénalité due devrait être effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire afin de garantir le respect de l'utilisation prévue des capacités. Le montant de la pénalité devrait également être approuvé par l'organisme de contrôle. Le gestionnaire de l'infrastructure pourrait utiliser les redevances d'accès aux voies payées sur le réseau ferroviaire comme base pour proposer le montant des pénalités. La modulation de la pénalité devrait tenir compte de plusieurs facteurs, notamment le moment de la notification de la modification, la qualité des capacités de remplacement fournies en ce qui concerne la distance ou le délai supplémentaire, les caractéristiques techniques et d'autres aspects pertinents, ou la question de savoir si les capacités peuvent être réattribuées et utilisées par un autre candidat. La modulation appliquée devrait être faible lorsque la qualité de la solution de remplacement est élevée ou lorsque les capacités peuvent être réattribuées. La modulation appliquée devrait être plus élevée lorsque la modification est demandée peu de temps avant le moment où le droit d'accès à la capacité est utilisé ou lorsque la qualité est trop faible par rapport au droit d'accès à la capacité attribué à l'origine. Les gestionnaires de l'infrastructure des États membres dont la monnaie n'est pas l'euro devraient prévoir des montants de pénalité dans leur monnaie qui correspondent aux montants déterminés dans le présent règlement en euros à la date de son entrée en vigueur. Ces gestionnaires de l'infrastructure sont invités à réexaminer régulièrement les montants de pénalité, y compris en ce qui concerne l'évolution du taux de change. Ce système de pénalités devrait viser à accélérer le règlement des litiges et à réduire les litiges liés au non-respect des droits d'accès à la capacité attribués, ainsi qu'à assurer la certitude, la sécurité juridique, la prévisibilité et la transparence tant pour les gestionnaires d'infrastructures que pour les candidats en ce qui concerne leurs engagements relatifs aux droits d'accès à la capacité attribués.

- (31) La surveillance continue de la qualité des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire est essentielle pour l'amélioration des performances de ces services. S'il est vrai que les gestionnaires de l'infrastructure devraient surveiller et comparer les performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire au niveau national, le REGI devrait surveiller les performances au niveau de l'Union. Il est donc nécessaire de mettre en place un système transparent et objectif d'indicateurs fournissant un retour d'information sur les aspects liés aux performances qui sont pertinents pour les différentes parties prenantes opérationnelles et pour les clients finals des services de transport ferroviaire. La fonction principale de ce système devrait porter sur la surveillance du respect des engagements pris par les parties prenantes opérationnelles et de la progression des performances au fil du temps, tout en tenant compte des différentes circonstances et caractéristiques du secteur ferroviaire. Pour la mise en place d'un tel système et l'analyse de ses résultats, le REGI et la Commission devraient pouvoir faire appel à des experts indépendants sous la forme d'un groupe consultatif sur les performances. Le groupe consultatif sur les performances devrait être en mesure de fournir des avis indépendants au REGI et à la Commission, ainsi qu'aux parties prenantes opérationnelles et aux coordonnateurs européens dans tous les domaines qui influencent les performances des services ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Il devrait également contribuer au rapport sur l'évaluation des performances.

- (32) Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, le REGI devrait élaborer un cadre européen pour l'évaluation des performances. Le cadre devrait viser à assurer que tous les gestionnaires de l'infrastructure de l'Union utilisent des outils, méthodes et modalités procédurales communs pour mesurer les performances au moyen d'indicateurs convenus. Il devrait permettre de recenser les insuffisances en matière de performance sur le réseau ferroviaire de l'Union. Il devrait viser à assurer que les gestionnaires de l'infrastructure fixent les objectifs de performance de manière à tenir compte des spécificités du réseau qu'ils gèrent et garantissent dans le même temps une détection cohérente des insuffisances les plus importantes en matière de performance. Il devrait permettre aux gestionnaires de l'infrastructure de coopérer au niveau de l'Union en vue de définir des mesures permettant de remédier aux insuffisances en matière de performance et de suivre leurs incidences. Le REGI devrait réexaminer régulièrement ce cadre afin de s'assurer qu'il est adapté à son objectif.
- (33) Afin de garantir une coordination efficace des gestionnaires de l'infrastructure au niveau de l'Union, le REGI devrait devenir plus opérationnel. Il devrait inclure des mécanismes décisionnels permettant aux gestionnaires de l'infrastructure de coordonner efficacement la planification stratégique des capacités.

(34) Tous les gestionnaires de l'infrastructure des États membres qui sont responsables des lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu du réseau transeuropéen de transport (ci-après dénommé "RTE-T") devraient être membres du REGI. D'autres gestionnaires de l'infrastructure des États membres qui sont associés à la gestion stratégique des capacités pour les lignes situées en dehors du réseau central et du réseau central étendu du RTE-T devraient également pouvoir participer aux délibérations du REGI. D'autres gestionnaires de l'infrastructure pourraient être invités à participer aux travaux du REGI en qualité d'observateurs, mais sans droit de vote. En outre, il est dans l'intérêt de l'Union de permettre la participation au REGI des gestionnaires de l'infrastructure responsables de lignes du réseau central ou du réseau central étendu du RTE-T des États qui sont membres de l'Association européenne de libre-échange et des parties de l'Europe du Sud-Est au traité instituant la Communauté des transports signé par l'Union conformément à la décision (UE) 2017/1937 du Conseil⁸, sous réserve que ces États ou parties appliquent le présent règlement en vertu d'un accord international conclu avec l'Union. Il convient que les modalités de leur participation au REGI soient déterminées dans le cadre de l'accord que ces États et parties ont conclu avec l'Union. Ces États et parties sont étroitement associés à l'Union dans le secteur des transports. En outre, en raison de leur situation géographique, la plupart d'entre eux ont d'importantes connexions ferroviaires avec les États membres ou ont un trafic de transit entre deux ou plusieurs États membres. Leur contribution aux travaux du REGI est donc importante.

⁸ Décision (UE) 2017/1937 du Conseil du 11 juillet 2017 relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire du traité instituant la Communauté des transports (JO L 278 du 27.10.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Les organismes de contrôle ferroviaire devraient coopérer au niveau de l'Union afin d'assurer une application cohérente du cadre réglementaire et un traitement uniforme des candidats dans l'ensemble de l'espace ferroviaire unique européen. Ils devraient le faire par l'intermédiaire du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB), en vue d'élaborer des pratiques communes afin de prendre les décisions que le présent règlement les habilite à prendre. À cette fin, l'ENRRB devrait accomplir des tâches de coordination et peut adopter des recommandations non contraignantes, des avis ou des rapports sur les services ferroviaires transfrontières et sur les performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire. Les recommandations et avis adoptés par l'ENRRB devraient promouvoir les décisions nationales qui soutiennent les procédures harmonisées exposées dans les cadres européens et ne devraient pas porter atteinte aux compétences des organismes de contrôle ferroviaire ou à celles des gestionnaires de l'infrastructure.

- (36) La gestion efficace des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire nécessitent un échange de données et d'informations entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles. Cet échange peut être beaucoup plus efficace et efficient avec l'aide d'outils numériques interopérables et, dans la mesure du possible, de l'automatisation. Les spécifications d'interopérabilité devraient donc être mises en œuvre en priorité et développées plus avant afin de suivre l'évolution technologique et les nouveaux processus prévus par le présent règlement. En tant qu'autorité européenne du système pour les applications télématiques, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) devrait être associée au développement et à la mise en œuvre des outils numériques visés dans le présent règlement afin de garantir leur conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité applicables aux applications télématiques telles qu'elles sont définies dans la directive (UE) 2016/797 et conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil⁹.
- (37) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient veiller à s'aligner, en particulier en ce qui concerne la numérisation, sur les travaux de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" établie dans le règlement (UE) 2021/2085 du Conseil¹⁰, par l'intermédiaire du groupe de pilotage du pilier "Système" et du groupe de déploiement, visés respectivement aux articles 96 et 97 dudit règlement.

⁹ Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ Règlement (UE) 2021/2085 du Conseil du 19 novembre 2021 établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe et abrogeant les règlements (CE) n° 219/2007, (UE) n° 557/2014, (UE) n° 558/2014, (UE) n° 559/2014, (UE) n° 560/2014, (UE) n° 561/2014 et (UE) n° 642/2014 (JO L 427 du 30.11.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) Afin d'assurer le bon déroulement du processus de gestion des capacités et du trafic pour les services ferroviaires internationaux, de réduire au minimum les annulations de capacités attribuées et les interruptions des opérations ferroviaires dues à des perturbations du réseau ferroviaire et de tenir compte de l'évolution des pratiques des gestionnaires de l'infrastructure et de l'utilisation de nouvelles méthodes de répartition des capacités et de nouvelles technologies de l'information et de la communication, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en ce qui concerne certains composants des éléments à fournir dans le cadre de la planification stratégique des capacités; le calendrier de la planification stratégique des capacités et du processus de répartition des capacités; la durée des modifications des capacités attribuées et l'élaboration de solutions de remplacement pour les candidats; certains éléments liés au calendrier de la coordination, de la consultation et de la publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire; les seuils pour l'utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires fortement utilisées et saturées; l'adaptation des montants des pénalités à l'inflation et les informations à fournir aux parties prenantes opérationnelles. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

¹¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (39) Afin d'assurer des conditions uniformes d'application du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour l'introduction d'exigences techniques et opérationnelles destinées à faciliter le bon fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen en ce qui concerne les critères uniformes applicables aux exigences fixées par les gestionnaires de l'infrastructure à l'égard des candidats, des exigences techniques et opérationnelles pour la planification en situation d'urgence, des règles détaillées concernant la procédure de conclusion des accords-cadres, la forme et le contenu de tels accords-cadres, ainsi que des règles détaillées liées au processus de planification glissante et aux cadres européens. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹². Si le comité institué au titre de la directive 2012/34/UE n'émet aucun avis dans le cadre de la procédure d'examen, la Commission ne devrait pas adopter le projet d'acte d'exécution.
- (40) La Commission a fait part de son intention de procéder, dans la perspective de la révision prévue du règlement (UE) 2016/796, à une évaluation de la faisabilité et des avantages éventuels de l'extension de la compétence de l'AFE aux capacités de l'infrastructure ferroviaire. L'évaluation pourrait inclure des considérations relatives à l'utilisation des compétences existantes de l'AFE en ce qui concerne les processus de consultation à l'échelle du secteur, en particulier lors de l'établissement du droit dérivé, ainsi qu'un rôle de soutien pour faciliter une surveillance indépendante des performances et une évaluation des incidences budgétaires.

¹² Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Les règles relatives à la répartition des capacités énoncées dans la directive 2012/34/UE sont remplacées par celles prévues dans le présent règlement. Par conséquent, il convient de définir dans le présent règlement les règles relatives à la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure, les règles relatives à la coopération entre les organismes de contrôle ferroviaire, les exigences relatives aux éléments du document de référence du réseau décrivant la nature de l'infrastructure ferroviaire disponible pour les entreprises ferroviaires, les conditions d'accès à celle-ci et les principes et critères de répartition des capacités. Le présent règlement ne devrait pas avoir d'incidence sur les règles relatives à la coopération et à la coordination ainsi que sur les éléments du document de référence du réseau, qui ne sont pas liés à la gestion des capacités.
- (42) L'évaluation ex post du règlement (UE) n° 913/2010 a conclu que l'incidence dudit règlement était trop limitée pour contribuer à un transfert modal de la route vers le rail. En outre, la coopération entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion de la capacité de l'infrastructure ferroviaire restait inefficace au niveau transfrontière. Cette évaluation a également montré qu'une gestion des capacités sur les corridors de fret ferroviaire séparée du reste du réseau n'était pas efficace. Un cadre réglementaire unique devrait s'appliquer à l'exploitation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, en consolidant les dispositions correspondantes de la directive 2012/34/UE et du règlement (UE) n° 913/2010. Par conséquent, à la suite d'une période de transition suffisante, il convient d'abroger le règlement (UE) n° 913/2010 et de remplacer les dispositions de la directive 2012/34/UE relatives à la répartition des capacités par le présent règlement.

- (43) L'élaboration d'un horaire de service nécessite la réalisation d'activités préparatoires au cours des années précédant l'entrée en vigueur de cet horaire de service. Par conséquent, le passage du cadre réglementaire établi par la directive 2012/34/UE et le règlement (UE) n° 913/2010 à celui établi par le présent règlement implique que la préparation des horaires de service relevant du nouveau cadre réglementaire devrait débiter parallèlement à l'application des règles au titre du cadre actuel. Il convient donc d'appliquer un double régime pendant une période de transition au cours de laquelle les étapes préparatoires nécessaires à l'établissement d'un horaire de service devraient respecter le cadre réglementaire applicable à cet horaire de service spécifique. Les accords-cadres qui ont été conclus au titre du cadre actuel devraient pouvoir se poursuivre jusqu'à leur expiration.

- (44) Dans le nouveau cadre réglementaire, les étapes préparatoires d'un horaire de service devraient commencer par le lancement de la phase de la stratégie en matière de capacités cinq ans avant l'entrée en vigueur de cet horaire de service. Ce calendrier est compatible avec celui des accords contractuels conclus entre l'État membre et le gestionnaire de l'infrastructure, qui comprennent la structure des versements convenus destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure et qui couvre une période d'au moins cinq ans, ainsi que le prévoit la directive 2012/34/UE. Dans l'intérêt d'une application rapide du nouveau cadre réglementaire et compte tenu des travaux préparatoires déjà entrepris par le secteur, le calendrier des activités conduisant à l'établissement des deux premiers horaires de service pourrait être simplifié en réduisant la phase de la stratégie en matière de capacités. En conséquence, le premier horaire de service relevant du nouveau cadre réglementaire devrait être l'horaire de service commençant le 14 décembre 2030. En vue de se conformer au nouveau cadre réglementaire, toutes les parties prenantes devraient entamer sans tarder les préparatifs nécessaires.

- (45) La directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil¹³ prévoit des mesures visant à atteindre un niveau élevé de résilience des entités critiques qui fournissent des services essentiels dans l'Union. Les gestionnaires de l'infrastructure relevant du champ d'application du présent règlement relèvent également, en principe, du champ d'application de ladite directive. La directive (UE) 2022/2557 impose aux entités critiques de prendre des mesures de renforcement de la résilience. Le présent règlement exige également que les gestionnaires de l'infrastructure prennent des mesures de renforcement de la résilience en cas de perturbation du réseau et de situations de crise touchant le trafic ferroviaire. Les mesures de résilience au titre du présent règlement devraient s'appliquer sans préjudice de la directive (UE) 2022/2557 et en complément de celle-ci. Les gestionnaires de l'infrastructure doivent veiller à remplir également les obligations qui leur incombent en vertu de la directive (UE) 2022/2557. Lorsque les gestionnaires de l'infrastructure ont déjà pris des mesures et établi des documents conformément au présent règlement qui sont pertinents en ce qui concerne les mesures de renforcement de la résilience au titre de la directive (UE) 2022/2557, ils devraient pouvoir utiliser ces mesures et documents pour satisfaire aux exigences relatives aux mesures de résilience au titre de ladite directive.

¹³ Directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, et abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil (JO L 333 du 27.12.2022, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la gestion plus efficace des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire, afin d'améliorer la qualité des services et d'accueillir davantage de trafic sur le réseau ferroviaire, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison des effets transfrontières de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les principes, les règles et les procédures applicables à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire, à la gestion du trafic, à la gestion des crises et à la gestion des performances, pour les services ferroviaires nationaux et internationaux, et à la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes opérationnelles, ainsi que les principes, les règles et les procédures applicables à la mise en œuvre d'outils numériques à l'appui des processus de gestion des capacités et du trafic visés dans le présent règlement. Il établit également des règles relatives à un réseau européen de coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et avec les autres parties concernées et à la surveillance de la gestion des capacités et du trafic.
2. Le présent règlement s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, y compris des installations de service telles qu'elles sont définies à l'article 3, point 11), de ladite directive.
3. Le chapitre I, articles 2 et 3, et les chapitres II à V du présent règlement ne s'appliquent pas à l'infrastructure ferroviaire ou aux services ferroviaires qu'un État membre a exclus du champ d'application du chapitre IV de la directive 2012/34/UE en vertu de l'article 2, paragraphes 3, 3 *bis*, 4, 8 et 8 *bis*, de ladite directive pendant la durée de validité des exclusions en question.

4. Le présent règlement ne s'applique pas aux services ferroviaires qu'un État membre a exclus de l'application du chapitre IV de la directive 2012/34/UE en vertu de l'article 2, paragraphe 10, de ladite directive.
5. Le présent règlement ne s'applique pas aux entreprises ou aux opérations de transport visées à l'article 2, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE.
6. Le présent règlement ne s'applique pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.
7. Le présent règlement n'empêche pas les États membres d'adopter les mesures nécessaires pour la préservation d'intérêts essentiels en matière de sécurité ou de défense ou d'adopter des mesures pour faire en sorte que les forces armées aient un accès suffisant à l'infrastructure ferroviaire, en particulier aux fins d'opérations et d'entraînements militaires, y compris les types de mesures prévues à l'article 49, paragraphe 1, points a) à e).

Article 2

Responsabilités et principes généraux

1. Le présent règlement est sans préjudice de l'indépendance de gestion des gestionnaires de l'infrastructure prévue à l'article 4 de la directive 2012/34/UE.
2. Sans préjudice de l'article 7 *quater* de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables de la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de la gestion du trafic ferroviaire.

Les références faites à un gestionnaire de l'infrastructure dans toutes les dispositions du présent règlement relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire s'entendent comme faites à l'organisme de répartition visé à l'article 7 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE.

3. En vue d'assurer une gestion plus efficiente et efficace des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire au sein de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 58, paragraphe 3, coopèrent au sein du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) visé à l'article 7 *septies* de la directive 2012/34/UE et conformément aux dispositions du présent règlement relatives à la coopération.

4. Dans l'exercice de leurs tâches et responsabilités conformément au présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure:
- a) utilisent de manière optimale et efficace les infrastructures ferroviaires disponibles grâce à une planification et une coordination efficaces dans le but d'accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport, tant pour les services de transport de voyageurs que de fret, conformément aux objectifs climatiques de l'Union;
 - b) maximisent la valeur ajoutée apportée à la société sur les plans social, économique et environnemental par les services de transport ferroviaire assurés grâce aux infrastructures ferroviaires;
 - c) assurent une gestion non discriminatoire des capacités de l'infrastructure ferroviaire et un accès équitable et transparent à celles-ci, y compris lors de travaux d'infrastructure ferroviaire, en vue de permettre une concurrence loyale et dans le but d'assurer une compétitivité optimale des services ferroviaires;
 - d) rendent possibles la continuité du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux et par-delà les frontières en s'efforçant d'éliminer les goulets d'étranglement et les obstacles opérationnels;

- e) garantissent la transparence en ce qui concerne l'état et la disponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire;
- f) évaluent et améliorent les performances de l'infrastructure ferroviaire en étroite coopération avec les parties prenantes opérationnelles;
- g) contribuent 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.

Article 3

Impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion des capacités et du trafic, y compris la planification de l'entretien

1. Les gestionnaires de l'infrastructure exécutent les fonctions de gestion des capacités et du trafic, y compris la planification de l'entretien, de manière équitable, transparente et non discriminatoire. Les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne sont affectées par aucun conflit d'intérêts.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées, conformément au droit de l'Union et au droit national, y compris, le cas échéant, en anonymisant les informations partagées avec d'autres parties.

3. En ce qui concerne la gestion du trafic, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les parties prenantes opérationnelles aient un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation concernant lesdites parties prenantes. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès au processus de gestion du trafic, il y procède pour les parties prenantes opérationnelles concernées de manière équitable, transparente et non discriminatoire.
4. En ce qui concerne la gestion des capacités et la planification à long terme des opérations de gros entretien, de renouvellement et de réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats, au sens de l'article 3, point 19), de la directive 2012/34/UE, conformément au présent règlement, et tient le plus grand compte des préoccupations exprimées par lesdits candidats.

Article 4

Orientations stratégiques et exigences nationales

1. Les États membres peuvent fournir au gestionnaire de l'infrastructure des orientations stratégiques fondées sur les stratégies indicatives de développement de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Ces orientations stratégiques, qui sont compatibles avec le présent règlement, respectent les responsabilités opérationnelles du gestionnaire de l'infrastructure, en lui permettant d'optimiser l'utilisation du réseau et de coordonner efficacement la répartition des capacités pour le trafic transfrontière. Elles sont fournies en temps utile, afin que les gestionnaires de l'infrastructure soient en mesure de respecter les dates limites fixées à l'annexe I du présent règlement, et peuvent couvrir ou contenir en particulier:
 - a) les objectifs généraux de la politique ferroviaire nationale pertinents pour la planification stratégique des capacités au regard du champ d'application du présent règlement;

- b) les perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire, en tenant compte des plans et stratégies pertinents au niveau national ou régional et des plans de travail des corridors de transport européens;
 - c) les exigences générales et les lignes directrices relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire de l'infrastructure tient compte dans la planification stratégique des capacités, notamment à l'égard des infrastructures ferroviaires fortement utilisées et saturées visées à l'article 23 du présent règlement;
 - d) les perspectives quant au développement prévu des services ferroviaires exploités dans le cadre d'obligations de service public, en tenant compte, le cas échéant, de l'avis des autorités régionales ou locales concernées.
2. Les États membres peuvent rendre contraignants un ou plusieurs des éléments d'orientation visés au présent paragraphe en exigeant des gestionnaires de l'infrastructure qu'ils:
- a) mettent en œuvre des modèles d'horaire spécifiques, tels que des horaires cadencés intégrés, pour les services de transport tant de fret que de voyageurs;

- b) réservent des volumes de capacité minimaux pour les types de services de transport ferroviaire visés à l'article 14 afin de tenir compte des priorités de la politique nationale des transports;
- c) planifient au préalable les capacités de l'infrastructure ferroviaire sur certains tronçons et nœuds, conformément à l'article 20, paragraphe 5;
- d) tiennent compte des priorités de la politique nationale des transports au moyen de paramètres nationaux dans la méthodologie de ventilation des capacités conformément à l'article 27 et au moyen de paramètres nationaux dans la méthode de résolution formelle des conflits conformément à l'article 39.

Ces exigences n'engagent pas les capacités disponibles pour un élément quelconque de l'infrastructure ferroviaire dans une mesure qui prive le gestionnaire de l'infrastructure d'une marge opérationnelle suffisante pour s'acquitter de toutes les tâches et responsabilités énoncées à l'article 2, paragraphe 4.

La prestation de services de transport ferroviaire selon des modèles d'horaire spécifiques, tels que des horaires cadencés intégrés, la consultation sur la planification stratégique des capacités et l'attribution des droits d'accès à la capacité requis pour ces services, reste ouverte à tous les candidats et à toutes les entreprises ferroviaires dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires.

3. Lorsque des États membres ont adopté des orientations stratégiques et des exigences en vertu des paragraphes 1 et 2, ils les fournissent dans un document unique et mettent ce document à la disposition du public sur leur site internet. Le REGI met les liens vers ces documents à disposition sur son site internet.
4. En vue de soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de fret, les États membres se coordonnent conformément à l'article 56 afin d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques et les exigences respectives qu'ils prévoient en vertu du présent article.
5. Sans préjudice des règles en matière d'aides d'État, les États membres peuvent, le cas échéant, accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation correspondant aux pertes de recettes liées exclusivement au respect des orientations stratégiques et des exigences concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Article 5
Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 3 de la directive 2012/34/UE s'appliquent.

En outre, on entend par:

- 1) "force majeure": tout événement ou toute situation imprévisibles, inévitables ou exceptionnels qui échappent au contrôle de la partie prenante opérationnelle 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 pour la partie prenante opérationnelle sur le plan technique, financier ou économique, qui sont réellement survenus et sont objectivement vérifiables, et qui mettent la partie prenante opérationnelle dans l'impossibilité temporaire ou permanente de s'acquitter de ses obligations en application du présent règlement ou de la directive 2012/34/UE ou de remplir ses obligations contractuelles;
- 2) "interopérabilité": l'interopérabilité telle qu'elle est définie à l'article 2, point 2), de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil¹⁴;

¹⁴ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) "partie prenante opérationnelle": un candidat, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure, une autorité compétente visée dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil¹⁵, un exploitant d'installations de service ou toute autre entité participant directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire;
- 4) "coordonnateur européen": le coordonnateur européen désigné en vertu de l'article 52 du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil¹⁶;
- 5) "corridors de transport européens": les corridors visés aux articles 7 et 11 et à l'annexe III du règlement (UE) 2024/1679;
- 6) "accord-cadre": un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

¹⁵ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) "répartition simultanée des capacités": un processus par lequel les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure ferroviaire en réponse à un ensemble de demandes de capacités reçues au plus tard à une date butoir donnée en coordonnant ces demandes afin d'assurer la meilleure utilisation possible de l'infrastructure ferroviaire et la concordance la plus proche possible avec les demandes;
- 8) "principe du premier arrivé, premier servi": un principe de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire selon lequel la priorité conférée dans le processus de répartition suit l'ordre chronologique des demandes de capacités;
- 9) "sillon": la capacité d'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée, qui se décrit comme un itinéraire précis assorti d'un horaire pour ce train, comprenant la provenance et la destination, une date et une heure d'entrée, ainsi qu'une date et une heure de sortie, de même que tous les points d'arrêt et les heures de départ y afférentes;
- 10) "spécification de capacités": un droit d'accès à la capacité qui précise les caractéristiques commerciales et opérationnelles des capacités de l'infrastructure ferroviaire pertinentes pour le candidat concerné et qui fournit au gestionnaire de l'infrastructure suffisamment d'informations pour lui permettre de préparer des sillons spécifiques qui respectent ces caractéristiques;

- 11) "service ferroviaire multiréseau": un service de transport ferroviaire, de fret ou de voyageurs, national ou international, exploité sur deux réseaux ou plus gérés par des gestionnaires de l'infrastructure différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes;
- 12) "droit d'accès à la capacité multiréseau": l'ensemble des droits d'accès à la capacité permettant la prestation d'un service ferroviaire multiréseau;
- 13) "ventilation des capacités de l'infrastructure ferroviaire": l'attribution de parts de la capacité totale disponible d'un élément de l'infrastructure ferroviaire à différents types de services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire;
- 14) "horaire de service": les données actualisées en continu définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, s'exprimant sous la forme de droits d'accès à la capacité attribués, pendant une période de validité de l'horaire de service;
- 15) "période de validité de l'horaire de service": la période pendant laquelle un horaire de service donné est valable;
- 16) "travaux d'infrastructure ferroviaire ": une intervention effectuée sur l'infrastructure ferroviaire aux fins du développement, de l'entretien, du renouvellement et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire au sens, respectivement, de l'article 3, points 2 *bis*), 2 *quater*), 2 *quinquies*) et 2 *sexies*), de la directive 2012/34/UE;

- 17) "organisme de contrôle": l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE;
- 18) "incident": tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une perturbation du trafic ferroviaire;
- 19) "tronçons et nœuds": une représentation du réseau ferroviaire sous la forme d'un graphe composé de nœuds reliés par des tronçons qui est structuré de manière à permettre la prise en compte des caractéristiques pertinentes de l'offre et de la demande de capacités de l'infrastructure ferroviaire, en particulier aux fins de la planification stratégique des capacités;
- 20) "modèle d'horaire spécifique": une manière particulière d'aménager les sillons dans un horaire, y compris pour le trafic multiréseau, en vue de poursuivre des objectifs stratégiques particuliers;
- 21) "transport exceptionnel": un transport exceptionnel au sens de l'appendice J du règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission¹⁷;
- 22) "horaire cadencé": un modèle d'horaire spécifique visant à reproduire les services ferroviaires à intervalles réguliers et constants et à combiner des sillons sur les tronçons et nœuds d'un réseau, ou d'une partie d'un réseau, en tenant compte, le cas échéant, des correspondances et des temps de transfert entre les services;

¹⁷ Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 23) "élément de l'infrastructure ferroviaire": une partie des voies du réseau recensée par le gestionnaire de l'infrastructure aux fins de l'application de dispositions spécifiques du présent règlement;
- 24) "restriction de capacités": une réduction des capacités, ou une réduction des performances de l'infrastructure ferroviaire en deçà de ses valeurs de conception, pour des raisons dépendantes ou indépendantes de la volonté du gestionnaire de l'infrastructure, telles que des travaux d'infrastructure ferroviaire, une dégradation des actifs ou des phénomènes météorologiques extrêmes.

Chapitre II

Gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire

SECTION 1

PRINCIPES GENERAUX DE LA GESTION DES CAPACITES DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Article 6

Gestion des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure gèrent les capacités de l'infrastructure ferroviaire par un processus de planification et de répartition comprenant trois phases:
 - a) la planification stratégique des capacités visée à la section 2;

- b) la programmation et la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire visées à la section 3;
 - c) l'adaptation et la reprogrammation des capacités attribuées visées à la section 4.
2. Outre les éléments prévus à l'annexe IV de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de ladite directive:
- a) une section relative à l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires;
 - b) une section relative à la gestion des capacités;
 - c) une section relative à l'exploitation, y compris la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises; et
 - d) une section relative à la gestion des performances, conformément à l'annexe V du présent règlement.
3. La prise de décision concernant la gestion des capacités visée au paragraphe 1 du présent article, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des droits d'accès à la capacité, est une fonction essentielle du gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 3, point 2 *septies*), de la directive 2012/34/UE. Les dispositions relatives aux fonctions essentielles prévues par ladite directive sont applicables à la prise de décision concernant la gestion des capacités.

Article 7

Cadre européen pour la gestion des capacités

1. Au plus tard le ... [*18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], le REGI élabore et adopte un "cadre européen pour la gestion des capacités", conformément aux dispositions de l'article 4 et du chapitre II, établissant des outils, méthodes et modalités procédurales communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et pour la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces outils, méthodes et modalités procédurales communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire.
2. Lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et à l'article 6, paragraphe 2, du présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités. Dans le document de référence du réseau, ils expliquent les motifs justifiant tout écart par rapport aux outils, méthodes et modalités procédurales communs établis dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

3. Le REGI publie un projet de cadre européen pour la gestion des capacités aux fins de la consultation de la plateforme ferroviaire européenne (PFE) et des parties prenantes opérationnelles. La PFE et les parties prenantes opérationnelles peuvent soumettre leurs réponses à la consultation dans un délai de trois mois à compter de la publication de ce projet.
4. Au plus tard le ... [*douze mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], le REGI présente le projet définitif de cadre européen pour la gestion des capacités au réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB). Dans un délai de trois mois après avoir reçu le projet élaboré par le REGI, l'ENRRB lui présente une recommandation sur le cadre européen pour la gestion des capacités. Le REGI tient le plus grand compte de cette recommandation lors de l'adoption du cadre européen pour la gestion des capacités.
5. Le cadre européen pour la gestion des capacités comprend au moins les éléments énumérés à l'annexe III et est mis à jour lorsque c'est nécessaire pour tenir compte de l'expérience des parties prenantes opérationnelles et des activités du REGI. Lorsque le cadre européen pour la gestion des capacités est mis à jour, le REGI consulte la PFE et les parties prenantes opérationnelles, et présente le projet définitif à l'ENRRB, en vue d'une recommandation, conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article.

6. Lorsqu'il exerce ses compétences en ce qui concerne le document de référence du réseau conformément à l'article 56, paragraphes 1 et 2, de la directive 2012/34/UE, l'organisme de contrôle tient compte de la recommandation sur le cadre européen pour la gestion des capacités adoptée par l'ENRRB, conformément au paragraphe 4 du présent article et sans préjudice du principe d'indépendance des organismes de contrôle.
7. La Commission est habilitée, conformément à l'article 74, à adopter des actes d'exécution établissant le cadre européen pour la gestion des capacités visé au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 8

Candidats

1. Les candidats soumettent des demandes pour des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure ferroviaire, les candidats qui ne sont pas des entreprises ferroviaires désignent une entreprise ferroviaire. L'entreprise ferroviaire conclut un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28 de la directive 2012/34/UE. La conclusion d'un tel accord par l'entreprise ferroviaire s'entend sans préjudice du droit des candidats de conclure des accords-cadres avec les gestionnaires de l'infrastructure au titre de l'article 33 du présent règlement.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure ferroviaire. Ces exigences sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles ne peuvent porter que sur la prestation d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Ces exigences figurent dans le document de référence du réseau, conformément à l'annexe V, point 2 c).
3. La Commission peut adopter des actes d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application du paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 9

Gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure ferroviaire soient gérées à toutes les étapes du processus de gestion des capacités visé à l'article 6 du présent règlement conformément aux principes énoncés à l'article 26 de la directive 2012/34/UE et à l'article 2 du présent règlement.

2. Lorsqu'ils prennent des décisions concernant des capacités de l'infrastructure ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des orientations stratégiques et des règles nationales relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire fournies par les États membres conformément à l'article 4, si les États membres ont fourni de telles orientations et règles. La planification et l'attribution des capacités suivent des procédures équitables, transparentes et non discriminatoires.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure planifient et attribuent les capacités dans toute la mesure du possible, en associant les candidats concernés, en recherchant des solutions compatibles avec les besoins en capacités des candidats et leurs demandes de droits d'accès à la capacité, tout en assurant l'utilisation globale optimale de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau concerné.

Article 10

Informations sur les capacités de l'infrastructure ferroviaire

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent aux candidats et aux organismes de contrôle ainsi que, le cas échéant, aux autres parties prenantes opérationnelles, des informations précises et actualisées sur la disponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire tout au long du processus de gestion des capacités, y compris pendant la phase de planification stratégique visée à la section 2, au cours des processus de programmation et d'attribution décrits à la section 3 et en cas de modifications des capacités attribuées visées à la section 4.

Les gestionnaires de l'infrastructure publient sans tarder toute mise à jour du plan des offres de capacités visé à l'article 20 et de l'horaire de service visé à l'article 32.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les informations visées au paragraphe 1 du présent article selon les modalités prévues à l'article 66, paragraphe 5.
3. À la demande des candidats, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent les informations visées au paragraphe 1 sur la base de spécifications concrètes relatives aux besoins commerciaux et opérationnels ("analyses de faisabilité"). Pour les services transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent ces demandes et y répondent en un seul endroit et en une seule opération ou par l'intermédiaire d'une interface unique.

Article 11

Restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire et d'infrastructures ferroviaire dégradées

1. Sans préjudice des articles 7, 7 bis, 7 quater et 7 sexies de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure planifient les travaux d'infrastructure ferroviaire conformément au plan d'entreprise et aux plans d'investissement et de financement visés à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE. Lorsque des modifications apportées à ces plans après l'adoption du plan d'entreprise ont une incidence ou sont susceptibles d'avoir une incidence sur la planification de travaux d'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure fournit une vue d'ensemble de ces modifications et de leur incidence probable dans le document de référence du réseau.

2. Lorsqu'il planifie des travaux d'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 2, paragraphe 4, et à l'article 3.

En particulier, le gestionnaire de l'infrastructure tient compte de manière équilibrée de l'incidence des travaux d'infrastructure ferroviaire sur sa propre gestion des actifs et sa propre situation financière et de l'incidence opérationnelle et financière estimée sur tous les candidats concernés.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur les travaux d'infrastructure ferroviaire dans le cadre des mécanismes de coordination visés à l'article 7 *sexies* de la directive 2012/34/UE et, en ce qui concerne les services ferroviaires transfrontières, conformément à l'article 57 du présent règlement.
4. Le gestionnaire de l'infrastructure entreprend suffisamment à l'avance de planifier les restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire, d'en informer les candidats et de les consulter sur ces restrictions, en tenant compte de l'incidence estimée sur les entreprises ferroviaires. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier et les exigences établis à l'annexe I, section 3.

5. En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence majeure au sens de l'annexe I, section 3, point 1), les candidats peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure d'établir une autre planification pour la restriction de capacités en vue de rechercher et de sélectionner une option qui tienne compte de manière équilibrée des incidences sur les candidats et sur les gestionnaires de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à ces candidats une planification indicative des capacités de remplacement disponibles pendant la restriction de capacités.

La planification indicative porte à la fois sur l'itinéraire concerné et sur les itinéraires de substitution, lorsque ceux-ci existent y compris sur d'autres réseaux, et est reproduite dans le modèle de capacité visé à l'article 19 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20.

6. Les gestionnaires de l'infrastructure prennent en compte et atténuent l'incidence des travaux d'infrastructure ferroviaire sur le trafic transfrontière. Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent, conformément à l'article 55, au moins en ce qui concerne tous les travaux d'infrastructure ferroviaire sur les lignes ferroviaires qui font partie des corridors de transport européens, et tous les autres travaux d'infrastructure ferroviaire ayant une incidence transfrontière significative.

La coordination porte notamment sur l'optimisation du calendrier des travaux d'infrastructure ferroviaire et la fourniture de capacités de remplacement sur l'itinéraire concerné et sur les itinéraires de substitution, visés au paragraphe 5, deuxième alinéa, en tenant compte des besoins opérationnels et commerciaux des candidats.

7. La réduction des capacités ou des performances des infrastructures ferroviaires en deçà de leurs valeurs de conception par suite de la dégradation des actifs, et notamment la réduction de la vitesse ou de la charge à l'essieu admissibles, est également considérée comme une restriction de capacités. De telles restrictions de capacités ne donnent pas lieu à des pénalités au titre de l'article 42, à moins que cela n'entraîne une modification des caractéristiques d'un droit d'accès à la capacité attribué inconnue du candidat au moment de l'attribution et que cette modification soit classée comme significative, conformément à l'article 41, paragraphe 6. Les obligations d'information énoncées à l'article 10 s'appliquent à ces restrictions de capacités.
8. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les informations et consultent les candidats dans les meilleurs délais sur les restrictions de capacités temporaires planifiées et leur incidence sur les capacités disponibles à des fins commerciales et sur les capacités de remplacement.
9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 afin de modifier l'annexe I, section 3, lorsque les éléments qui y figurent se sont révélés inefficaces ou ont entraîné des difficultés majeures de mise en œuvre, ou lorsque le secteur a élaboré de nouvelles bonnes pratiques largement acceptées, en vue de réduire davantage l'incidence des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire sur le trafic ferroviaire et la charge administrative pesant sur les gestionnaires de l'infrastructure, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées, ainsi que de l'expérience et des avis du REGI.

Article 12

Refus ou retrait de droits d'accès à la capacité pour des raisons d'ordre public ou de sécurité publique

1. Tout État membre peut exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il refuse d'octroyer, ou qu'il retire, des droits d'accès à la capacité à un candidat si les autorités compétentes de cet État membre établissent que l'octroi de tels droits à ce candidat présenterait un risque sérieux et grave pour l'ordre public ou la sécurité publique, y compris pour la sécurité nationale et la défense de cet État membre. Toute décision en ce sens est dûment justifiée et strictement nécessaire et proportionnée à l'objectif poursuivi.
2. Sans préjudice de la confidentialité des informations classifiées, les États membres informent, dans un délai de dix jours à compter de l'adoption d'une décision fondée sur le paragraphe 1, la Commission, l'organisme de contrôle et, dans le cas de droits d'accès à la capacité multiréseaux, les autres États membres concernés de l'adoption d'une telle décision et des raisons qui la motivent. Les États membres réexaminent périodiquement toute décision de ce type.
3. Lorsqu'un État membre soulève des préoccupations au sujet d'une décision adoptée par un autre État membre sur la base du paragraphe 1 du présent article, les États membres concernés se coordonnent conformément à l'article 56.
4. Dans le cas de droits d'accès à la capacité multiréseaux, un État membre concerné peut demander une recommandation de la Commission sur la décision adoptée par un autre État membre sur la base du paragraphe 1.

SECTION 2

PLANIFICATION STRATEGIQUE DES CAPACITES

Article 13

Planification stratégique des capacités

1. La planification stratégique des capacités comprend l'ensemble des activités figurant aux articles 14 à 27.
2. La planification stratégique des capacités donne lieu à la suite de documents de planification ci-après, qui fournissent des niveaux de détail progressivement croissants sur les capacités disponibles:
 - a) la stratégie en matière de capacités visée à l'article 18;
 - b) le modèle de capacité visé à l'article 19;
 - c) le plan des offres de capacités visé à l'article 20.

Le contenu et le calendrier d'élaboration de ces éléments à fournir figurent à l'annexe I, sections 1 et 2.

Les documents élaborés en vertu du premier alinéa, points a), b) et c), sont mis à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure dans au moins deux des langues officielles des institutions de l'Union.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure adoptent les documents de planification en tant que base pour la phase suivante du processus de planification.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 en vue de modifier:
 - i) certaines parties du contenu détaillé de la stratégie en matière de capacités, du modèle de capacité et du plan des offres de capacités figurant à l'annexe I, section 1; et
 - ii) les dates limites fixées à l'annexe I, section 2,lorsque ces éléments se sont révélés inefficaces ou ont entraîné des difficultés majeures de mise en œuvre, ou lorsque le secteur ferroviaire a élaboré de nouvelles bonnes pratiques largement acceptées, afin de garantir l'efficacité du processus de planification stratégique et de refléter les préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte de l'expérience et des avis du REGI, des candidats, des organismes de contrôle et de l'ENRRB pour la mise en œuvre de l'annexe I, sections 1 et 2.
5. La planification stratégique des capacités n'emporte pas l'octroi de droits d'accès à la capacité à des candidats individuels conformément à l'article 28.

Article 14

Exigences générales pour la planification stratégique des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de manière équitable, transparente et non discriminatoire de tous les types de services de transport ferroviaire pour lesquels ils sont susceptibles de recevoir des demandes de capacité, quels que soient leur volume, la taille du marché en aval, la stabilité entre les horaires consécutifs, la régularité ou la fréquence au cours d'une même période de validité de l'horaire de service.
2. Dans le cadre de la planification stratégique des capacités, et notamment du modèle de capacité visé à l'article 19 et du plan des offres de capacités visé à l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure distinguent au moins les types de services de transport ferroviaire suivants:
 - a) services de transport de fret;
 - b) services de transport interurbain de voyageurs (longue distance);
 - c) services de transport urbain et régional de voyageurs.

S'il y a lieu, sur la base de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement et en vue de soutenir la cohérence transfrontière du processus de planification stratégique, le REGI, en consultation avec les parties prenantes opérationnelles et la PFE, peut dresser une liste harmonisée plus détaillée qui affine la distinction entre les divers types de services de transport ferroviaire. Cette liste est intégrée au cadre européen pour la gestion des capacités.

3. Dans le cadre de la planification stratégique des capacités, et notamment dans le modèle de capacité visé à l'article 19 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure indiquent les capacités préalablement planifiées permettant d'assurer la prestation de services ferroviaires multiréseaux.
4. La planification stratégique des capacités tient compte également:
 - a) de la structure et de l'évolution observées de la demande de capacités de l'infrastructure ferroviaire, telles qu'elles ressortent de la répartition des capacités au cours des précédentes périodes de validité de l'horaire de service et de la surveillance du marché visée à l'article 15 de la directive 2012/34/UE;
 - b) de l'évolution attendue des besoins en matière de transport et de la demande de services de transport ferroviaire et de capacités de l'infrastructure ferroviaire qui en résulte, telle qu'elle ressort de l'analyse visée à l'article 17 du présent règlement;
 - c) des expressions de besoins en matière de capacités par les candidats et des contributions résultant de la consultation des parties prenantes opérationnelles conformément à l'article 15 du présent règlement;
 - d) de l'évolution attendue ou planifiée des capacités de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle ressort notamment de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE et du plan d'entreprise du gestionnaire de l'infrastructure visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE;

- e) des travaux d'infrastructure ferroviaire planifiés qui devraient avoir une incidence sur le réseau;
 - f) des caractéristiques des différents marchés du transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne:
 - i) la vitesse;
 - ii) la fréquence;
 - iii) la tolérance en matière d'écarts par rapport au sillon attribué;
 - iv) la possibilité de dévier les services, de les reprogrammer ou de les remplacer par d'autres modes de transport en cas de perturbation du réseau;
 - v) la volatilité de la demande de transport ferroviaire et la nécessité qui en découle de planifier les services ferroviaires à un horizon temporel différent.
5. La planification stratégique des capacités tient compte de la capacité attribuée par la voie d'accords-cadres et d'une planification glissante.
6. La planification stratégique des capacités comprend les tronçons et les nœuds appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T tels qu'ils sont recensés à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1679. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent décider d'inclure dans la planification stratégique des capacités d'autres tronçons et nœuds du réseau qu'ils gèrent. Les États membres peuvent prévoir, conformément aux orientations stratégiques visées à l'article 4, que les gestionnaires de l'infrastructure effectuent une planification stratégique des capacités sur d'autres tronçons et nœuds du réseau géré par ces gestionnaires de l'infrastructure.

La planification stratégique des capacités est effectuée à un niveau suffisamment détaillé pour permettre la planification des capacités pour le réseau. À cette fin, le réseau est représenté par des nœuds et des tronçons qui permettent de tenir compte des caractéristiques pertinentes de l'offre et de la demande de capacités.

Les États membres donnent pour instruction aux gestionnaires de l'infrastructure d'indiquer lesdits tronçons et nœuds dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

7. Aux fins de la planification stratégique des capacités, les gestionnaires de l'infrastructure établissent une carte des itinéraires stratégiques indiquant les tronçons et nœuds et énonçant les éléments suivants:
 - a) le périmètre géographique de la stratégie en matière de capacités visée à l'article 18, du modèle de capacité visé à l'article 19 et du plan des offres de capacités visé à l'article 20;
 - b) les lignes de substitution envisagées en cas de restrictions de capacités au sens de l'article 11 et dans le cadre de la planification en situation d'urgence visée à l'article 21.

Les États membres veillent à ce que la carte des itinéraires stratégiques soit rendue publique et figure dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

8. La planification stratégique des capacités couvre une période qui commence cinq années avant le changement d'horaire de service auquel elle se rapporte. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent porter cette période à plus de cinq ans, notamment pour favoriser le développement de l'infrastructure dans le cadre de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.
9. Les gestionnaires de l'infrastructure réexaminent et actualisent les résultats de la planification stratégique des capacités en tenant compte, en particulier, des éléments suivants:
 - a) le développement de l'infrastructure ferroviaire;
 - b) les évolutions de la demande du marché en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire, notamment par le biais d'expressions de besoins en matière de capacités;
 - c) les résultats des processus de répartition décrits aux sections 3 et 4 du présent chapitre au cours des précédentes périodes de validité de l'horaire de service, y compris le degré d'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par les candidats;
 - d) les enseignements tirés de la gestion du trafic assurée conformément au chapitre III;
 - e) le résultat de la gestion des perturbations et des crises assurée conformément au chapitre III;
 - f) les résultats de l'examen des performances effectué conformément au chapitre IV.

10. Le REGI élabore et inclut dans le cadre européen pour la gestion des capacités des lignes directrices définissant des outils, méthodes et modalités procédurales communs pour la planification stratégique des capacités.
11. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de ces lignes directrices dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE. Ils expliquent, dans le document de référence du réseau, les motifs justifiant tout écart par rapport aux outils, méthodes et modalités procédurales communs établis dans les lignes directrices.

Article 15

Consultation des parties prenantes sur la planification stratégique des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent, conformément à l'article 7 *sexies* de la directive 2012/34/UE, toutes les parties prenantes opérationnelles, y compris celles qui exploitent des services ferroviaires multiréseaux, sur la planification stratégique des capacités, y compris les documents de planification visés à l'article 13, paragraphe 2, du présent règlement, conformément au calendrier établi à son annexe I, section 2.
2. Aux fins de la consultation des parties prenantes opérationnelles exploitant des services ferroviaires multiréseaux, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux conformément à l'article 55 et, pour les questions européennes et transfrontières, à l'article 57.

Article 16

Coordination de la planification stratégique des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure

1. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent, lorsque cela est pertinent, leurs activités liées à la planification stratégique des capacités conformément à l'article 55.

La coordination garantit notamment:

- a) la cohérence de la planification stratégique entre les réseaux concernés, notamment en ce qui concerne la stratégie en matière de capacités, le modèle de capacité et le plan des offres de capacités, la planification des travaux d'infrastructure ferroviaire et la planification en situation d'urgence;
- b) la prise en compte appropriée des besoins en matière de capacités pour les services ferroviaires multiréseaux dans la stratégie en matière de capacités, le modèle de capacité et le plan des offres de capacités;
- c) une évaluation des performances de la planification stratégique des capacités et de ses résultats, conformément au chapitre IV;
- d) la participation de toutes les parties prenantes opérationnelles et, lorsqu'elle est pertinente, de la PFE, des organismes de contrôle et de l'ENRRB, des coordonnateurs européens et des autorités des États membres et, si nécessaire, d'autres parties prenantes.

2. Les candidats ont le droit de faire part au REGI de leurs préoccupations concernant les documents de planification visés à l'article 13, paragraphe 2. Le REGI peut adopter un avis ou une recommandation sur ces préoccupations et en informe l'ENRRB.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de toute recommandation adoptée par le REGI conformément au paragraphe 2. Lorsque les gestionnaires de l'infrastructure ne suivent pas la recommandation, ils en expliquent les raisons dans les documents de planification.
4. L'ENRRB assure le suivi du processus de coordination et de sa mise en œuvre. Il informe la Commission de son point de vue sur la nécessité de remédier à d'éventuelles lacunes du processus de coordination.

Article 17

Analyse de l'évolution attendue du marché des transports

1. Les gestionnaires de l'infrastructure surveillent et analysent régulièrement les marchés des transports afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement.
2. Le coordonnateur du réseau réalise régulièrement une étude du marché des transports portant sur l'évolution du réseau et du marché pour les services ferroviaires transfrontières. Le coordonnateur du réseau réexamine et actualise l'étude du marché des transports en tant que de besoin et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans. Les résultats de l'étude du marché sont rendus publics.

3. L'analyse du marché des transports au sens du paragraphe 1 du présent article et l'étude du marché visée au paragraphe 2 du présent article contribuent notamment à éclairer la planification stratégique des capacités visée à l'article 4, la ventilation des capacités de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 27 et la répartition des capacités sur la base du mécanisme formel de résolution des conflits visé à l'article 39.

Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de l'analyse du marché des transports au sens du paragraphe 1 et de l'étude du marché visée au paragraphe 2 afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement.

Article 18

Stratégie en matière de capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte une stratégie en matière de capacités dans laquelle sont exposées les prévisions quant à l'évolution future de l'offre et de la demande de capacités de l'infrastructure ferroviaire et sa vision quant à la manière de répondre à cette évolution.

La stratégie en matière de capacités sert de base de communication, de consultation et de coordination entre les parties prenantes opérationnelles.

2. La stratégie en matière de capacités contient les informations énumérées à l'annexe I, section 1.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore, publie et, lorsque cela est nécessaire, met à jour la stratégie en matière de capacités en fonction du calendrier et du contenu prévus à l'annexe I, section 2.

Article 19

Modèle de capacité

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit un modèle de capacité qui affine la stratégie en matière de capacités sur la base des résultats des consultations avec les parties prenantes opérationnelles visées à l'article 15 et des activités de consultation et de coordination visées à l'article 16, y compris sous la forme d'expressions de besoins en matière de capacités visée à l'article 14, paragraphe 4, point c).

Le modèle de capacité permet une prise en compte équilibrée, d'une part, des besoins en matière de capacités des différents segments des services de transport ferroviaire et, d'autre part, de la nécessité, pour les gestionnaires de l'infrastructure, d'entretenir, de renouveler et de développer l'infrastructure ferroviaire, ce qui passe notamment par la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes et la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires. Il sert de base à la communication, à la consultation et à la coordination de la planification stratégique des capacités entre les parties prenantes opérationnelles.

2. Le modèle de capacité contient les informations énumérées à l'annexe I, section 1. Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent et publient le modèle de capacité pour chaque période de validité de l'horaire de service et mettent à jour le modèle de capacité, lorsque c'est nécessaire, en fonction du calendrier fixé à l'annexe I, section 2. L'obligation de mettre à jour le modèle de capacité ne s'applique pas si le plan des offres de capacités pour la même période de l'horaire de service a été publié.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure a le droit, dans des limites raisonnables, de proposer un modèle de capacité qui diffère des contributions reçues lors de la consultation des candidats. Le gestionnaire de l'infrastructure établit les limites applicables dans son document de référence du réseau. Le REGI élabore des lignes directrices concernant ces limites et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.
4. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas en mesure d'élaborer un modèle de capacité dans les limites visées au paragraphe 3 du présent article, il ventile la capacité de cet élément de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 27.
5. Lorsque cela est pertinent, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent conformément à l'article 16 afin d'assurer la cohérence des résultats de la ventilation des capacités et la continuité des services multiréseaux.

6. Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient toute divergence substantielle entre le modèle de capacité et la stratégie en matière de capacités pour la même période de validité de l'horaire de service.

Article 20

Plan des offres de capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan des offres de capacités qui affine le modèle de capacité sur la base de la consultation avec les candidats visée à l'article 15, y compris sous la forme d'expressions de besoins en matière de capacités visées à l'article 14, paragraphe 4, point c), et de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure visée à l'article 16.

Le plan des offres de capacités sert de base à la répartition des capacités. Conformément aux exigences énoncées à l'annexe I, sections 1 et 2, il fournit des informations complètes concernant:

- a) les capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles aux fins de répartition entre les candidats;
- b) les capacités de l'infrastructure ferroviaire non disponibles aux fins de répartition.

Le plan des offres de capacités contient les informations énumérées à l'annexe I, section 1.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent le plan des offres de capacités conformément aux résultats du processus de planification stratégique des capacités visé aux articles 13 à 19 et conformément au calendrier fixé à l'annexe I, section 2.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure publient le plan des offres de capacités pour chaque période de validité de l'horaire de service au plus tard à la date limite fixée à l'annexe I, section 2, et mettent à jour ce plan en permanence jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service à laquelle il se réfère. Le plan des offres de capacités est fourni pour chaque jour de la période de validité de l'horaire de service concernée.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient toute divergence substantielle entre le plan des offres de capacités et le modèle de capacité pour la même période de validité de l'horaire de service.
5. Dans le plan des offres de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent mentionner des capacités de l'infrastructure ferroviaire comme étant préalablement planifiées. Par capacités préalablement planifiées, on entend les capacités pour lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure définit les caractéristiques et les volumes des capacités disponibles pour les demandes des candidats, fixe les règles régissant leur répartition et établit la procédure à suivre pour les solliciter, conformément à l'article 22. Les caractéristiques, les règles et les procédures de répartition spécifiées sont pris en compte pour l'attribution des capacités préalablement planifiées.

6. Les capacités préalablement planifiées sont présentées dans le plan des offres de capacités sous la forme d'objets de planification de capacités au sens de l'article 22, qui précisent le volume et les caractéristiques des capacités et qui sont associés aux règles et procédures de répartition régissant la mise à disposition de ces capacités.
7. Le gestionnaire de l'infrastructure a le droit, dans des limites raisonnables, de proposer un plan des offres de capacités qui diffère des contributions reçues lors de la consultation des candidats. Le gestionnaire de l'infrastructure établit les limites applicables dans son document de référence du réseau. Le REGI élabore des lignes directrices concernant ces limites et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.
8. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas en mesure d'élaborer un plan des offres de capacités dans les limites visées au paragraphe 7 du présent article, il ventile la capacité de cet élément de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 27.
9. Le cas échéant, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent conformément à l'article 16 afin d'assurer la cohérence des résultats de la ventilation des capacités et la continuité des services multiréseaux.
10. Le gestionnaire de l'infrastructure soumet le projet de plan des offres de capacités à l'organisme de contrôle pour examen, à la suite de quoi l'organisme de contrôle analyse ce plan et peut prendre une décision exigeant du gestionnaire de l'infrastructure qu'il modifie le plan des offres de capacités lorsque l'analyse a conclu que ledit plan n'est pas conforme au présent règlement, à la directive 2012/34/UE ou aux principes de transparence et de non-discrimination, dans le respect des délais visés à l'annexe I, section 2, du présent règlement.

Lorsque cela est pertinent, les organismes de contrôle se coordonnent entre eux.

11. Le REGI élabore des lignes directrices et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités, en précisant les éléments suivants:
 - a) les modalités de publication du plan des offres de capacités, y compris les services, outils, fonctions et interfaces numériques;
 - b) le processus de consultation des candidats concernant le plan des offres de capacités.

Article 21

Planification en situation d'urgence

1. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent et mettent en œuvre un processus continu de planification en situation d'urgence en prévision des perturbations pouvant toucher l'exploitation du réseau et d'autres situations de crise affectant le trafic ferroviaire.

La planification en situation d'urgence constitue le cadre de référence pour la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises conformément à l'article 44, en vue de permettre une réaction rapide à ces situations et de réduire au minimum leur incidence sur le trafic ferroviaire.

Les gestionnaires de l'infrastructure consignent les résultats de leur planification en situation d'urgence dans un plan d'urgence.

2. La planification des situations d'urgence comprend notamment:
- a) la désignation d'itinéraires de substitution, lorsque de tels itinéraires existent, y compris sur d'autres réseaux, permettant de dévier le trafic en cas d'indisponibilité d'éléments de l'infrastructure ferroviaire faisant partie du réseau central et du réseau central étendu du RTE-T, et d'autres tronçons et nœuds ferroviaires couverts par les documents de planification stratégique des capacités;
 - b) une planification indicative des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles sur les itinéraires de substitution désignés conformément au point a), garantissant la transparence quant aux capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles sur ces itinéraires qui peuvent être utilisées en cas d'incidents et, en particulier, de perturbations du réseau conformément à l'article 48;
 - c) l'établissement des règles et procédures régissant la gestion du trafic et des crises, y compris pour le partage d'informations entre les gestionnaires de l'infrastructure, les autres parties prenantes opérationnelles et les autres parties concernées telles que les autorités publiques compétentes pour le transport ferroviaire ou la sécurité et les situations d'urgence, ainsi que des critères d'activation de ces procédures;
 - d) l'identification et la liste des organismes à informer en cas d'incident grave ou de perturbation grave dans la circulation des trains;
 - e) toutes les autres mesures de préparation nécessaires pour assurer la gestion des perturbations et la gestion des crises conformément à l'article 44 et au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 46.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à la cohérence de la planification en situation d'urgence avec la planification stratégique des capacités, en particulier la stratégie en matière de capacités, le modèle de capacité, le plan des offres de capacités, et avec la planification des travaux d'infrastructure ferroviaire visée à l'article 11.
4. Les résultats de la planification en situation d'urgence, en particulier la désignation des itinéraires de substitution conformément au paragraphe 2, point a), et la planification indicative des capacités sur les itinéraires de substitution conformément au paragraphe 2, point b), sont inclus dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.
5. La Commission adopte des actes d'exécution détaillant la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 2 du présent article, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 22

Critères et procédures régissant la répartition des capacités préalablement planifiées et la définition des objets de planification des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités préalablement planifiées prévues dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20 selon des critères et des procédures équitables, transparents et non discriminatoires.

Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent ces critères et procédures dans le document de référence du réseau, en tenant compte du cadre commun visé au paragraphe 4.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent regrouper des objets de planification des capacités, tels que des sillons préalablement planifiés lors de la planification préalable des capacités en vue de fournir un modèle d'horaire spécifique, conformément aux orientations stratégiques visées à l'article 4, lorsque de telles orientations sont fournies et eu égard aux besoins du marché exprimés par les candidats.
3. Les objets de planification des capacités définissent les caractéristiques et les propriétés des différents types de capacités préalablement planifiées, et notamment les capacités disponibles pouvant faire l'objet de demandes des candidats, les capacités réservées pour les travaux d'infrastructure ferroviaire et les capacités qui sont déjà attribuées. Ces caractéristiques et ces propriétés comprennent tous les aspects pertinents pour les divers types de capacités préalablement planifiées, tels que l'itinéraire, l'horaire, la vitesse minimale garantie ou requise, la longueur maximale, les paramètres techniques et le nombre de sillons prévus pour les services de transport de fret et de voyageurs.
4. Le REGI élabore un cadre commun pour les critères et procédures visés au paragraphe 1 et l'intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités. Ce cadre commun assure l'équilibre entre, d'une part, les avantages de la réservation de capacités en fonction des types de services ferroviaires ou processus de répartition et, d'autre part, la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins du marché en matière de répartition des capacités. À cette fin, le cadre commun prévoit la possibilité d'accepter des demandes de droits d'accès à la capacité qui ne sont pas conformes au plan des offres de capacités et la nécessité d'adapter le plan des offres de capacités en conséquence.

5. Le REGI élabore des spécifications formelles pour les objets de planification des capacités dans un format lisible par l'être humain et lisible par machine. Le REGI intègre ces spécifications dans le cadre européen pour la gestion des capacités. Sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent article, le REGI fournit à la Commission des informations sur d'éventuelles modifications à apporter aux spécifications techniques d'interopérabilité prévues par la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, conformément à l'article 66, paragraphe 3, du présent règlement.

Article 23

Infrastructures ferroviaires fortement utilisées et saturées

1. Les gestionnaires de l'infrastructure déclarent sans tarder qu'un élément de l'infrastructure ferroviaire est soit fortement utilisé, soit saturé si au moins une des conditions suivantes est remplie:
 - a) l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire a dépassé les seuils déterminant les infrastructures ferroviaires fortement utilisées ou saturées pendant les périodes de référence indiquées à l'annexe II au cours de la période de validité précédente ou en cours de l'horaire de service;
 - b) les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de ventiler les capacités dans le cadre de la planification stratégique des capacités conformément à l'article 19, paragraphe 4, ou à l'article 20, paragraphe 8;

- c) des travaux d'infrastructure ferroviaire importants entraînant des restrictions de capacités programmées conformément à l'article 11 entraînent une forte utilisation ou une saturation des capacités.

Les gestionnaires de l'infrastructure évaluent l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur la base de procédures et de méthodes objectives, transparentes et appropriées.

2. Le REGI élabore une méthode commune d'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Cette méthode est intégrée dans le cadre européen pour la gestion des capacités.
3. Dans la déclaration visée au paragraphe 1, sont précisés la période de validité de l'horaire de service ainsi que l'élément de l'infrastructure ferroviaire et les périodes spécifiques auxquels elle se rapporte.
4. Les demandes de répartition de capacités incompatibles présentées individuellement pendant la période couverte par l'horaire de service ne sauraient conduire à déclarer qu'un élément d'infrastructure ferroviaire est fortement utilisé ou saturé, sauf si au moins une des conditions énoncées au paragraphe 1 est remplie.
5. Lorsqu'un élément de l'infrastructure ferroviaire a été déclaré comme étant fortement utilisé ou saturé, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 24, à moins qu'un plan de renforcement des capacités, tel qu'il est prévu à l'article 25 et abordant tous les facteurs pertinents, n'ait été exécuté au cours des cinq années précédant la déclaration dudit élément de l'infrastructure ferroviaire comme étant fortement utilisé ou saturé ou qu'il soit déjà en cours de mise en œuvre.

6. Pour les éléments de l'infrastructure ferroviaire déclarés fortement utilisés ou saturés, les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20, en tenant compte des résultats de l'analyse des capacités visée à l'article 24.
7. Les États membres donnent pour instruction aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire d'indiquer les éléments de l'infrastructure déclarés fortement utilisés ou saturés dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.
8. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures ferroviaires sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau et respectent les mesures et critères éventuels adoptés conformément à l'article 27.
9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 pour modifier les seuils pour l'utilisation des capacités et les périodes de référence indiquées à l'annexe II lorsque ces éléments se sont révélés inefficaces ou ont entraîné des difficultés majeures de mise en œuvre, ou lorsque le secteur a élaboré de nouvelles bonnes pratiques largement acceptées, afin de garantir l'efficacité de la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur les infrastructures ferroviaires fortement utilisées et saturées et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte de l'expérience du REGI, des gestionnaires de l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et de l'ENRRB pour la mise en œuvre du présent article.

Article 24

Analyse des capacités

dans le cas d'infrastructures ferroviaires fortement utilisées ou saturées

1. Le gestionnaire de l'infrastructure effectue une analyse des capacités dans un délai de six mois suivant la date à laquelle une infrastructure ferroviaire a été déclarée fortement utilisée ou saturée, à moins qu'un plan de renforcement des capacités, abordant tous les facteurs pertinents, n'ait été exécuté au cours des cinq années précédant la déclaration d'une infrastructure comme étant fortement utilisée ou saturée, ou qu'il soit déjà en cours de mise en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes pesant sur les capacités de l'infrastructure ferroviaire qui empêchent que des besoins en matière de capacités exprimés par des candidats soient intégrés dans le modèle de capacité ou dans le plan des offres de capacités, ou qui empêchent de répondre de la manière voulue aux demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.

L'analyse des capacités comprend également un premier ensemble indicatif de mesures qui pourraient être prises à court, moyen et long termes pour réduire la saturation et accroître les capacités disponibles.

2. L'analyse des capacités porte sur les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire en termes de capacités d'infrastructure ferroviaire, de potentiel et d'interopérabilité, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de tous ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure ferroviaire. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, y compris par l'intermédiaire de réseaux différents le cas échéant, la reprogrammation des services, la modification des vitesses, l'harmonisation des procédures d'exploitation et l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur le projet d'analyse des capacités conformément à l'article 7 *sexies* de la directive 2012/34/UE et, si l'élément de l'infrastructure ferroviaire concerné fait partie d'un corridor de transport européen, conformément à l'article 57 du présent règlement.

Le gestionnaire de l'infrastructure met les résultats de l'analyse des capacités à la disposition du public sur son site internet. Le REGI met les liens vers les résultats de l'analyse des capacités à disposition sur son site internet.

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte, lorsque cela est pertinent, des résultats des éventuelles analyses des capacités effectuées, y compris sur d'autres réseaux concernés, en vertu du présent article dans la planification stratégique des capacités, et notamment dans la stratégie en matière de capacités, dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

Les résultats de l'analyse des capacités sont soumis aux autorités des États membres chargées d'élaborer la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE et au coordonnateur européen concerné.

Article 25

Plan de renforcement des capacités

1. Dans un délai de six mois suivant la réalisation de l'analyse des capacités en application de l'article 24, le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan de renforcement des capacités pour les éléments de l'infrastructure ferroviaire déclarés saturés, conformément à l'article 23.

Le plan de renforcement des capacités indique:

- a) les raisons de la saturation;
- b) l'évolution probable du trafic;
- c) les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire;
- d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leurs coûts, notamment pour ce qui est des mesures visées à l'article 24, paragraphe 2, et des modifications probables des redevances d'accès.

Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, le plan de renforcement des capacités définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure ferroviaire et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre.

2. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée concernée conformément à l'article 15.

Un État membre peut décider que ce plan est soumis à son approbation préalable.

3. L'État membre concerné tient compte des plans de renforcement des capacités lors du renouvellement de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

Le coordonnateur européen concerné tient compte du plan de renforcement des capacités dans son plan de travail visé à l'article 53 du règlement (UE) 2024/1679.

4. Sans préjudice de l'article 42 du présent règlement, le gestionnaire de l'infrastructure cesse de percevoir des redevances pour l'infrastructure ferroviaire concernée en vertu de l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE dans l'un des cas suivants:
 - a) il n'établit pas de plan de renforcement des capacités;
 - b) il tarde à mettre en œuvre les mesures définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.
5. Nonobstant le paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure peut, sous réserve de l'accord de l'organisme de contrôle, continuer de percevoir ces redevances dans l'un des cas suivants:
 - a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle;
 - b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Article 26

Infrastructure ferroviaire spécialisée

1. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, les capacités de l'infrastructure ferroviaire sont considérées comme étant disponibles pour l'utilisation de tous les types de trafic compatibles avec l'itinéraire destiné à être exploité conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux spécifications établies dans les actes d'exécution adoptés sur la base de celle-ci.
2. Lorsqu'il existe des itinéraires de substitution adéquats et que, conformément à la procédure prévue à l'article 27, il peut être démontré que cela est justifié d'un point de vue social, économique et environnemental, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des éléments de l'infrastructure à utiliser par des types déterminés de trafic. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure indique la désignation dans les documents de planification visés à l'article 13, paragraphe 2 et dans le document de référence du réseau, et réserve des capacités pour les types de trafic en question dans le plan des offres de capacités.

Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures ferroviaires par d'autres types de trafic, si des capacités sont disponibles.

3. Les États membres veillent à ce que les infrastructures ferroviaires désignées en application du paragraphe 2 du présent article soient indiquées dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

Article 27

Ventilation des capacités de l'infrastructure ferroviaire déclarée comme étant fortement utilisée ou saturée

1. Le gestionnaire de l'infrastructure ventile les capacités sur les éléments d'infrastructure ferroviaire déclarés fortement utilisés ou saturés en appliquant une méthode équitable, transparente et non discriminatoire.

Le gestionnaire de l'infrastructure décrit en détail la méthode, y compris toutes les valeurs des paramètres applicables, dans le document de référence du réseau en tenant compte du cadre européen pour la gestion des capacités. Les valeurs des paramètres définies par le gestionnaire de l'infrastructure font l'objet d'une coordination conformément à l'article 7 *sexies*, point d), de la directive 2012/34/UE.

Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte des besoins de capacités propres aux services ferroviaires multiréseaux.

2. La méthode visée au paragraphe 1 comporte les étapes suivantes:
 - a) conception de scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction des différents types de services de transport ferroviaire, impliquant, dans la mesure du possible, la fourniture de capacités de remplacement sur d'autres itinéraires ou l'offre d'horaires de substitution;

- b) évaluation et classement des scénarios visés au point a) du présent paragraphe, en tenant compte des critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux énoncés au paragraphe 3 du présent article;
- c) sélection du scénario le mieux classé sur la base de l'évaluation visée au point b) du présent paragraphe et modification en conséquence du modèle de capacité et du plan des offres de capacités.

La méthodologie doit permettre de prendre en compte la nécessité de services ferroviaires multiréseaux dans leur intégralité.

3. L'évaluation visée au paragraphe 2, point b), est fondée, sans s'y limiter, sur les critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux suivants, sous réserve de la disponibilité des données et compte tenu des considérations techniques et opérationnelles et de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire:
- a) les coûts d'exploitation supportés par les exploitants de services de transport ferroviaire et leurs répercussions sur les prix à payer par les clients des services de transport ferroviaire;
 - b) la valeur du temps pour des clients des services de transport ferroviaire;
 - c) la connectivité et l'accessibilité pour les personnes et régions desservies par les services de transport ferroviaire, y compris la qualité des liaisons, notamment en ce qui concerne les temps de transfert et la fréquence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret;

- d) les incidences sur les coûts externes des transports, tels que les accidents, les émissions de polluants atmosphériques, les gaz à effet de serre et le bruit produits par les services de transport ferroviaire et par leurs solutions de remplacement probables;
 - e) le volume de personnes et de fret transportés.
4. Le REGI définit une méthode équitable, transparente et non discriminatoire et établit la liste des paramètres relatifs aux services de transport ferroviaire ainsi que les critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux nécessaires à l'évaluation visée au paragraphe 3. Le cas échéant, le REGI définit des valeurs de paramètres standard ou des fourchettes de valeurs standard. Le REGI veille à ce que les valeurs de paramètres soient suffisamment testées et étalonnées dans un contexte opérationnel.

Le REGI intègre la méthode, la liste des paramètres et les valeurs standard pour les paramètres dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Le gestionnaire de l'infrastructure ajuste, le cas échéant, les valeurs de paramètres standard afin de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques et, le cas échéant, applique les exigences des États membres, conformément à l'article 4, paragraphe 2, point d).

SECTION 3

PROGRAMMATION ET REPARTITION DES CAPACITES

Article 28

Droits d'accès à la capacité

1. Les candidats peuvent introduire auprès du gestionnaire de l'infrastructure, en vertu du droit public ou privé, une demande visant à obtenir des droits d'accès à la capacité de l'infrastructure ferroviaire, en contrepartie d'une redevance prévue au chapitre IV, section 2, de la directive 2012/34/UE.

Les gestionnaires de l'infrastructure attribuent aux candidats le droit d'accès à la capacité de l'infrastructure ferroviaire sous l'une des formes suivantes:

- a) des spécifications de capacités;
- b) des sillons.

Le REGI définit les caractéristiques des spécifications de capacités et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits d'accès à la capacité attribués sous la forme de spécifications de capacités en droits d'accès à la capacité attribués sous la forme de sillons avant la circulation effective du train conformément aux dates limites fixées à l'annexe I, sections 4, 5 et 6.

3. Les droits d'accès à la capacité attribués sous la forme de sillons peuvent être accordés aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service. Les droits d'accès à la capacité attribués sous la forme de spécifications de capacités peuvent être attribués pour une durée supérieure à une période de validité de l'horaire de service conformément aux articles 33 et 35.
4. Sauf disposition contraire du présent règlement, les droits et obligations respectifs des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en ce qui concerne la répartition des capacités, sont définis par voie de contrat ou par le droit national.
5. Une fois attribué à un candidat, un droit d'accès à la capacité ne peut être transféré par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute forme de transfert entraîne l'exclusion de la répartition ultérieure de capacités pendant la période de validité de l'horaire de service en cours et la période suivante.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert. Un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire notifie au gestionnaire de l'infrastructure, au moins dix jours avant l'utilisation des capacités, l'entreprise ferroviaire qui les utilisera. Ces informations comprennent la preuve de l'acceptation par l'entreprise ferroviaire.

6. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure ferroviaire en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 de la directive 2012/34/UE et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informées sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours.

Article 29

Méthodes de répartition des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure accordent des droits d'accès à la capacité aux candidats en appliquant les processus de répartition visés aux articles 33 à 36.

Toute modification de capacités attribuées est également considérée comme une répartition de capacités.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure ferroviaire au moyen d'outils et de services numériques conformément à l'article 66.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure annule un droit d'accès à la capacité dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil d'utilisation, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure en informe l'organisme de contrôle.

Le REGI définit les fourchettes des seuils d'utilisation et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Les gestionnaires de l'infrastructure définissent les seuils d'utilisation dans le document de référence du réseau en tenant compte des fourchettes des seuils d'utilisation définies par le REGI.

L'organisme de contrôle surveille l'application équitable, transparente et non discriminatoire des obligations en vertu du présent paragraphe et examine toute plainte reçue.

4. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure annule, conformément au paragraphe 3, des droits d'accès à la capacité multiréseaux, l'organisme de contrôle responsable de ce gestionnaire de l'infrastructure en informe les organismes de contrôle concernés et l'ENRRB.

Article 30

Attribution et coordination des droits d'accès à la capacité multiréseaux

1. Les candidats ont le droit de solliciter des droits d'accès à la capacité multiréseaux au moyen des processus de répartition visés aux articles 33 à 36, y compris pour des voyages aller-retour complets, et d'obtenir une réponse à leur demande, par l'intermédiaire d'un guichet unique, établi conformément à l'article 66, paragraphe 5.

Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux pour la répartition des capacités propres aux services ferroviaires multiréseaux, conformément à l'article 55, en particulier pour les services de fret ferroviaire transfrontière et les services de transport ferroviaire transfrontière de voyageurs.

2. En particulier, la coordination visée au paragraphe 1 assure:
 - a) la désignation d'un point de contact unique chargé de la communication avec le candidat en ce qui concerne la demande de droits d'accès à la capacité multiréseaux, qui est notifié sans tarder au candidat après réception de la demande;
 - b) la conformité du droit d'accès à la capacité multiréseau avec les critères de qualité minimaux concernant la cohérence entre les réseaux et des aspects tels que les itinéraires, les horaires, la disponibilité pour différents jours de circulation et l'état d'avancement de l'attribution;

- c) l'exécution cohérente du processus d'attribution des droits d'accès à la capacité multiréseaux, et en particulier du mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 38 et du mécanisme formel de résolution des conflits visé à l'article 39;
- d) la coordination des modifications éventuelles apportées aux droits d'accès à la capacité multiréseaux attribués conformément à la section 4 en vue d'assurer à tout moment l'intégrité des droits d'accès à la capacité multiréseau;
- e) sans préjudice de l'article 1^{er}, paragraphe 7, des contrôles rapides et efficaces de la compatibilité des itinéraires pour les transports exceptionnels impliquant plusieurs réseaux à des fins militaires et de défense.

Si les gestionnaires de l'infrastructure n'ont pas désigné de point de contact unique, le candidat sélectionne le gestionnaire de l'infrastructure qui assure la fonction de point de contact unique pour les demandes de renseignements liées à la demande de capacités concernée.

3. Un gestionnaire de l'infrastructure n'annule pas un droit d'accès à la capacité multiréseau au titre de l'article 29, paragraphe 3, sans se coordonner au préalable, conformément à l'article 55, avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés.

Si le gestionnaire de l'infrastructure annule, conformément à l'article 29, paragraphe 3, des droits d'accès à la capacité multiréseaux, il en informe l'organisme de contrôle.

L'organisme de contrôle en informe les organismes de contrôle concernés et l'ENRRB.

4. Les demandes de droits d'accès à la capacité multiréseaux sont traitées de manière égale et non discriminatoire par rapport aux demandes de droits d'accès à la capacité monoréseau.
5. Le REGI définit les procédures et méthodes détaillées pour promouvoir l'application uniforme du présent article et les exigences de qualité minimales visées au paragraphe 2, point b), et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Article 31

Coopération en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et des capacités dans les installations de service

1. Les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service qui offrent des services nécessaires à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire et dont les installations de service font partie du réseau transeuropéen de transport tel qu'il est spécifié à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1679, y compris celles situées dans les nœuds urbains définis à l'article 3, paragraphe 6, dudit règlement, coopèrent en vue d'assurer la cohérence de la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et des capacités dans les installations de service.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent, dans le document de référence du réseau, une liste des installations de service visées au paragraphe 1.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent solliciter, en un seul endroit et en une seule opération, des droits d'accès à la capacité de l'infrastructure ferroviaire et la capacité dans les installations de service visées au paragraphe 1 du présent article, par l'intermédiaire du guichet unique établi au titre de l'article 66, paragraphe 5.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent conclure un accord avec les exploitants d'autres installations de service pour la fourniture conjointe de capacités.
5. Aux fins du paragraphe 3, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service coordonnent les capacités et fournissent des droits d'accès à la capacité, y compris des capacités dans l'installation de service, qui répondent aux exigences du candidat, ou s'efforcent de proposer une solution de remplacement viable aux capacités demandées.
6. Les exploitants d'installations de service visés au paragraphe 1 du présent article mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les capacités disponibles, dans un format numérique conformément à l'article 66, paragraphe 5. Des informations en temps réel sont fournies lorsqu'elles sont prises en charge par les outils numériques visés à l'article 66, paragraphe 5.
7. Le présent article ne s'applique pas aux exploitants d'installations de service bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission¹⁸.

¹⁸ Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire (JO L 307 du 23.11.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

Article 32

Horaire de service

1. Les gestionnaires de l'infrastructure publient un nouvel horaire de service avant le début de chaque période de validité de l'horaire de service.

Les gestionnaires de l'infrastructure entament l'élaboration de l'horaire de service lorsqu'ils procèdent à la répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel visé à l'article 34, en tenant compte des droits d'accès à la capacité attribués par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 33 et dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 35.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent, jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service, à ce que l'horaire de service soit à jour, en tenant compte des capacités réparties dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 35, des capacités réparties dans le cadre du processus ad hoc visé à l'article 36, des modifications apportées aux droits d'accès à la capacité conformément à l'article 41 et des reprogrammations opérées dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises conformément à l'article 43.

Article 33

Répartition des capacités par la voie d'accords-cadres

1. Les candidats ont le droit de demander des capacités de l'infrastructure ferroviaire pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service par la voie d'accords-cadres.

Les accords-cadres précisent les droits d'accès à la capacité octroyés sous la forme de spécifications de capacités au sens de l'article 28, paragraphe 1, point a). Ils ne peuvent pas comprendre de droits d'accès à la capacité sous la forme de sillons.

Les États membres peuvent exiger l'approbation préalable des accords-cadres par l'organisme de contrôle. Dans le cas d'accords-cadres impliquant le trafic transfrontière, les organismes de contrôle concernés se coordonnent entre eux.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure indiquent, dans les documents de planification stratégique des capacités, les capacités qu'ils prévoient de réserver à une répartition par la voie d'accords-cadres. Sans préjudice des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les capacités réservées aux accords-cadres dans ces documents de planification sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure entre les candidats par la voie de tels accords, sous réserve des paragraphes 5 et 6 du présent article. Cela n'empêche pas les gestionnaires de l'infrastructure de répartir les capacités demandées par la voie d'accords-cadres dans les cas où ces capacités ne sont pas réservées dans les documents de planification, sous réserve du paragraphe 6 du présent article.
3. Des accords-cadres peuvent être conclus entre plusieurs gestionnaires de l'infrastructure et un candidat dans les cas où ils couvrent plus d'un réseau.

4. Un candidat qui est partie à un accord-cadre demande au gestionnaire de l'infrastructure de convertir les spécifications de capacités figurant dans l'accord-cadre en sillons correspondants conformément audit accord. Cette conversion est effectuée conformément à l'article 28, paragraphe 2.
5. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les accords-cadres soient compatibles avec les éléments suivants:
 - a) les documents de planification relatifs à la planification stratégique des capacités visés à l'article 13, paragraphe 2;
 - b) les orientations stratégiques, y compris leurs éventuels éléments contraignants, lorsque les États membres ont fourni de telles orientations conformément à l'article 4.

Les gestionnaires de l'infrastructure voisins coordonnent leur planification stratégique des capacités en ce qui concerne la part de capacités disponible pour les accords-cadres transfrontières.

6. Les accords-cadres ne font pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure fixent les parts maximales des capacités totales qui peuvent être attribuées par la voie d'accords-cadres et intègrent ces parts dans le document de référence du réseau.

7. Les accords-cadres doivent pouvoir être modifiés afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des articles 41 et 42. Les autres modifications des droits d'accès à la capacité attribués par la voie d'accords-cadres font l'objet de pénalités conformément à l'article 42.
8. Les accords-cadres couvrent, en principe, la période indiquée à l'annexe I, section 5. Le gestionnaire de l'infrastructure peut consentir à une période plus courte ou plus longue dans des cas précis. Toute période supérieure à la période indiquée à l'annexe I, section 5, est justifiée par la nécessité s'imposant aux nouveaux entrants de procéder à des investissements spécifiques ou par le caractère de grande nouveauté du service, améliorant de manière significative la qualité du service.
9. Pour les services utilisant une infrastructure ferroviaire spécialisée au sens de l'article 26, qui nécessite des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée pouvant aller jusqu'à quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.
10. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent les capacités réparties par la voie d'accords-cadres dans le modèle de capacité visé à l'article 19 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20.
11. Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

12. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et l'ENRRB, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant la procédure et les critères de conclusion des accords-cadres, ainsi que la forme et le contenu de tels accords, afin d'assurer l'application uniforme du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 34

Répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités par répartition simultanée, en vue de satisfaire, dans la mesure du possible, toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 32, paragraphe 1, sous réserve des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article. Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte, dans la mesure du possible, de toutes les contraintes supportées par les candidats, y compris de l'incidence économique sur leurs activités.
2. Conformément aux articles 20 et 22, le gestionnaire de l'infrastructure peut accepter ou refuser les demandes de droits d'accès à la capacité qui ne sont pas conformes au plan des offres de capacités.

Lorsqu'une demande n'est pas conforme au plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure a le droit, dans des limites raisonnables, de proposer des capacités de l'infrastructure ferroviaire différentes de celles qui ont été demandées et de modifier le plan des offres de capacités, ou les deux. Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure applique les critères et les procédures visés à l'article 22, paragraphe 1.

Lorsqu'il accepte des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de maintenir l'équilibre global entre les éléments du plan des offres de capacités énumérés à l'article 20, paragraphe 6, et, en cas de conflit avec d'autres demandes, donne la priorité aux demandes qui sont compatibles avec le plan des offres de capacités et, en particulier, avec les capacités préalablement planifiées.

Lorsqu'il rejette des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure informe sans tarder le candidat concerné de son intention de rejeter sa demande. Ce dernier a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

Au moins une fois par an, les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels qu'ils sont établis dans le plan des offres de capacités, qu'elles aient été acceptées ou rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle peut émettre un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité.

3. En cas d'incompatibilité entre deux demandes de capacités ou plus, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce d'abord de résoudre le conflit en recourant au mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 38. Si ce mécanisme de résolution des conflits n'a pas permis de résoudre le conflit de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure applique le mécanisme formel de résolution des conflits visé à l'article 39.

4. Les droits d'accès à la capacité accordés dans le cadre du processus de répartition annuel peuvent comprendre:

a) des spécifications de capacités;

b) des sillons.

Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits d'accès à la capacité accordés sous la forme de spécifications de capacités en sillons, conformément à l'annexe I, section 4.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier du processus de répartition figurant à l'annexe I, section 4.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure prend en considération les demandes présentées après la date limite indiquée à l'annexe I, section 4, et répartit les capacités selon le principe du premier arrivé, premier servi.

7. Pour les demandes présentées après la date limite qui ne peuvent pas être satisfaites au moyen de capacités résiduelles réservées à l'horaire de service ou de capacités non planifiées disponibles, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de proposer des solutions de remplacement via un autre itinéraire.

8. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

9. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

Article 35

Répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du processus de planification glissante au moins aux services de fret ferroviaire en respectant les dates limites fixées à l'annexe I, section 6. Les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités à cette fin dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20.

Sans préjudice des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les capacités réservées en vue de la planification glissante dans les documents de planification sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure entre les candidats par le biais du processus de planification glissante. Cela n'empêche pas les gestionnaires de l'infrastructure de répartir les capacités demandées par le biais du processus de planification glissante dans les cas où ces capacités ne sont pas réservées dans les documents de planification. Le processus de planification glissante ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire concernée par d'autres candidats ou services.

2. Les droits d'accès à la capacité accordés dans le cadre du processus de planification glissante peuvent comprendre:
 - a) des sillons ou des spécifications de capacités pour tous les jours de circulation durant la période de validité de l'horaire de service comprenant le premier jour de circulation inclus dans la demande;

- b) des spécifications de capacités pour tous les jours de circulation au-delà de la période de validité de l'horaire de service comprenant le premier jour inclus dans la demande, pour une durée maximale figurant à l'annexe I, section 6.

Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits d'accès à la capacité accordés sous la forme de spécifications de capacités en sillons, conformément à l'annexe I, section 6.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats peuvent décider conjointement de modifier les spécifications de capacités accordées dans le cadre du processus de planification glissante afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Ces changements ne sont pas considérés comme des modifications des droits d'accès à la capacité faisant l'objet de pénalités aux fins de l'article 42. Les autres modifications des droits d'accès à la capacité attribués par le biais du processus de planification glissante font l'objet de pénalités conformément à l'article 42.
4. Sans préjudice de l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités réservées au processus de planification glissante sur la base du principe du premier arrivé, premier servi.
5. Conformément aux règles et procédures prévues à l'article 22, les gestionnaires de l'infrastructure font tout leur possible pour proposer des capacités de remplacement dans le cas de demandes relevant de la planification glissante qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités visé à l'article 20. S'il n'est pas possible de proposer des capacités de remplacement, le gestionnaire de l'infrastructure peut refuser de répartir des capacités pour ces demandes incompatibles. Le candidat a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

6. Après notification à l'organisme de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure refuse les demandes relevant de la planification glissante lorsque ces dernières répondent aux caractéristiques des capacités normalement réparties par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 33. L'organisme de contrôle informe l'ENRRB de ces refus et veille à l'application cohérente du présent paragraphe.
7. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et l'ENRRB, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant le processus de planification glissante, afin d'assurer l'application uniforme du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 36

Répartition des capacités dans le cadre du processus ad hoc

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond sans retard excessif et, en tout état de cause, dans les dates limites fixées à l'annexe I, section 7, aux demandes ad hoc de capacités de l'infrastructure ferroviaire présentées à tout moment pendant la période de validité de l'horaire de service. Conformément à l'article 10, les informations relatives aux capacités non utilisées et disponibles sont mises à la disposition de tous les candidats qui pourraient souhaiter faire usage de ces capacités.

Les droits d'accès à la capacité accordés dans le cadre du processus ad hoc prennent la forme de sillons.

2. La répartition de capacités de l'infrastructure ferroviaire en réponse aux demandes ad hoc se fait sur la base du principe du premier arrivé, premier servi.

Article 37

Programmation des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire

1. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier et les exigences établis à l'annexe I, sections 3 et 8, lorsqu'ils programment des travaux d'infrastructure ferroviaire conformément au présent article.
2. Lorsqu'ils programment des travaux d'infrastructure ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure limitent autant que possible l'incidence sur les capacités préalablement planifiées figurant dans le modèle de capacité ou dans le plan des offres de capacités.
3. Si la programmation d'une restriction de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire nécessite une modification, au sens de l'article 41, d'un droit d'accès à la capacité attribué, le gestionnaire de l'infrastructure fait tout son possible pour fournir aux candidats concernés des capacités de remplacement qui permettent à l'entreprise ferroviaire d'exploiter les services concernés.

À cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure informe tous les candidats concernés de la modification prévue des droits d'accès à la capacité en question. Il propose aux candidats concernés des droits d'accès à la capacité de remplacement ou engage une coordination avec ces candidats afin de convenir de droits d'accès à la capacité de remplacement.

4. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent les restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire, dès qu'elles sont programmées, dans le modèle de capacité ou dans le plan des offres de capacités, quel que soit le moment auquel elles sont programmées.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure peut déroger aux délais fixés à l'annexe I, section 3, tableau 1, et à l'obligation d'inclure les restrictions de capacités qui ont une incidence élevée ou majeure dans le modèle de capacité visé à l'article 19 dans les cas suivants:
- a) il est établi qu'en raison d'événements imprévus, la restriction de capacités est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité;
 - b) l'horaire des restrictions échappe au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure, de ses contractants ou d'autres opérateurs agissant en son nom; ou
 - c) toutes les parties prenantes opérationnelles concernées sont d'accord.

Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure consulte immédiatement les candidats et les exploitants d'installations de service concernés et les tient informés à intervalles réguliers des progrès accomplis vers le rétablissement de l'exploitation normale.

Les restrictions de capacités qui impliquent des modifications apportées aux droits d'accès à la capacité après la répartition sont conformes aux exigences énoncées à l'article 41 et à l'annexe I, section 8.

Article 38

Mécanisme de résolution des conflits par consensus et coordination des demandes

1. En cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre de la répartition simultanée des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, par la coordination de ces demandes, de concilier au mieux l'ensemble des besoins.

2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de répondre à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire par la voie de la coordination et peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure ferroviaire différentes de celles qui ont été demandées. Le gestionnaire de l'infrastructure établit les limites applicables dans son document de référence du réseau. Le REGI élabore des lignes directrices concernant ces limites et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par voie électronique, des informations suivantes:
 - a) les droits d'accès à la capacité demandés par tous les autres candidats sur les mêmes itinéraires;
 - b) les droits d'accès à la capacité attribués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes itinéraires;
 - c) les droits d'accès à la capacité de remplacement proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
 - d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 2, et sous réserve de l'accord de tous les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure peut mettre en contact tous les candidats susceptibles de participer à la résolution d'un conflit afin de faciliter la coordination des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure établit dans son document de référence du réseau les principes régissant la coordination des demandes de capacités pour les services ferroviaires.
5. Lorsque des demandes de capacités ne peuvent pas être satisfaites sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de répondre à l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.
6. En cas de demandes de capacités multiréseaux, le mécanisme de résolution des conflits par consensus prévu aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article est mis en œuvre conformément à l'article 55 et fait intervenir le coordonnateur du réseau.
7. Le REGI élabore des lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Article 39

Mécanisme formel de résolution des conflits

1. Lorsque le mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 38 n'a pas permis de résoudre le conflit, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure ferroviaire en appliquant une méthode équitable, transparente et non discriminatoire.

Le gestionnaire de l'infrastructure décrit en détail la méthode, y compris toutes les valeurs des paramètres applicables, dans le document de référence du réseau en tenant compte du cadre européen pour la gestion des capacités. Les valeurs des paramètres définies par le gestionnaire de l'infrastructure font l'objet d'une coordination conformément à l'article 7 *sexies*, point c), de la directive 2012/34/UE.

2. La méthode visée au paragraphe 1 comporte les étapes suivantes:
 - a) conception de scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction des différents types de services de transport ferroviaire, impliquant, dans la mesure du possible, la fourniture de capacités de remplacement sur d'autres itinéraires ou l'offre d'horaires de substitution;
 - b) évaluation et classement des scénarios visés au point a) du présent paragraphe, en tenant compte des critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux énoncés au paragraphe 3;
 - c) sélection du scénario le mieux classé sur la base de l'évaluation visée au point b) du présent paragraphe et modification en conséquence du modèle de capacité et du plan des offres de capacités.

3. L'évaluation visée au paragraphe 2, point b), est fondée, sans s'y limiter, sur les critères opérationnels, socioéconomiques et environnementaux suivants, sous réserve de la disponibilité des données et compte tenu des considérations techniques et opérationnelles et de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire:
 - a) les coûts d'exploitation supportés par les exploitants de services de transport ferroviaire et leurs répercussions sur les prix à payer par les clients des services de transport ferroviaire;
 - b) la valeur du temps des clients des services de transport ferroviaire;

- c) la connectivité et l'accessibilité pour les personnes et régions desservies par les services de transport ferroviaire, y compris la qualité des liaisons, en particulier en ce qui concerne les temps de transfert et la fréquence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret;
- d) les incidences sur les coûts externes des transports, tels que les accidents, les émissions de polluants atmosphériques, les gaz à effet de serre et le bruit produits par les services de transport ferroviaire et par leurs solutions de remplacement probables;
- e) le volume de personnes et de fret transportés.

4. Le REGI définit une méthode équitable, transparente et non discriminatoire et établit la liste des paramètres relatifs aux services de transport ferroviaire ainsi que les critères socioéconomiques nécessaires à l'évaluation visée au paragraphe 3. Le cas échéant, il définit des valeurs de paramètres standard ou des fourchettes de valeurs standard. Le REGI veille à ce que ces valeurs de paramètres soient suffisamment testées et étalonnées dans un contexte opérationnel.

Le REGI inclut la méthode, la liste des paramètres et les valeurs standard pour les paramètres dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Le gestionnaire de l'infrastructure ajuste, le cas échéant, les valeurs de paramètres standard afin de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques et, le cas échéant, conformément aux exigences des États membres, conformément à l'article 4, paragraphe 2, point d).

5. Dans le cadre du mécanisme formel de résolution des conflits, les demandes de droits d'accès à la capacité multiréseaux sont prises en considération dans leur intégralité. Lorsque différents paramètres nationaux s'appliquent, conformément au paragraphe 4, ces paramètres sont utilisés pour les sections respectives.
6. En cas de demandes concurrentes de capacités relatives à des services ferroviaires présentant des caractéristiques et un profil socioéconomique semblables, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités de l'infrastructure ferroviaire au moyen d'enchères ou de manière à accorder l'accès au plus grand nombre de candidats possible. Cette méthode est appliquée sous réserve de l'approbation de l'organisme de contrôle.

Article 40

Calendrier du processus de répartition des capacités

1. Aux fins de la mise en œuvre des articles 33 à 36, le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier des processus de répartition des capacités figurant à l'annexe I, sections 4 à 7.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition en matière de droits d'accès à la capacité pour les services de trains internationaux, des périodes et des délais différents de ceux figurant dans le présent règlement et à l'annexe VI, point 2 b), de la directive 2012/34/UE, si:
- a) l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union a une incidence significative sur le calendrier de répartition des capacités en général; ou
 - b) l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers a une incidence significative sur le calendrier de répartition des capacités, à condition que cela n'ait pas d'incidence sur les processus de répartition des capacités des autres gestionnaires de l'infrastructure de l'Union.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 pour modifier les dates limites et durées fixées à l'annexe I, sections 4 à 7, et à adapter, dans les limites du cadre défini aux articles 33 à 36, les étapes intermédiaires et les périodes qui y sont fixées, lorsque ces éléments se sont révélés inefficaces ou ont entraîné des difficultés majeures de mise en œuvre, en tenant compte de l'expérience des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, dans le but de rationaliser les processus de répartition des capacités, en vue de garantir l'efficacité du processus de répartition et de tenir compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées en matière de programmation et de répartition des capacités.

SECTION 4

ADAPTATION ET REPROGRAMMATION

Article 41

Modifications des droits d'accès à la capacité après la répartition

1. Les gestionnaires de l'infrastructure ne peuvent modifier les droits d'accès à la capacité attribués à un candidat de leur propre initiative que conformément au présent règlement. Les candidats peuvent demander des modifications des capacités attribuées à tout moment.

Lorsque des modifications sont apportées à des droits d'accès à la capacité attribués, l'article 42 s'applique et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour sans tarder l'horaire de service visé à l'article 32.
2. Après l'attribution des droits d'accès à la capacité, les gestionnaires de l'infrastructure limitent dans toute la mesure du possible les modifications apportées aux droits d'accès à la capacité, conformément aux principes énoncés à l'article 2, paragraphe 4. De même, les candidats limitent dans toute la mesure du possible leurs demandes de modification de ces droits d'accès à la capacité.
3. Les modifications des droits d'accès à la capacité comprennent les cas où le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas autoriser un train à circuler selon le droit d'accès à la capacité attribué et dispose de suffisamment de temps pour proposer au candidat un droit d'accès à la capacité de remplacement après l'avoir informé de la nécessité de la modification.
4. Une annulation de droits d'accès à la capacité constitue également un type spécifique de modification.

5. En cas de modification des droits d'accès à la capacité, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent appliquer, pour l'attribution de ces droits, des délais plus courts que ceux indiqués à l'annexe I, section 8. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent, dans le document de référence du réseau, des informations relatives au temps nécessaire à l'établissement d'un sillon.
6. Les règles et procédures à appliquer en cas de modification d'un droit d'accès à la capacité prennent en compte l'incidence de cette modification du point de vue commercial et de l'exploitation. À cet effet, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent classer les modifications en fonction de leur incidence et recenser les catégories de modifications ayant une incidence significative, en tenant compte des procédures adoptées par le REGI sur la base du paragraphe 10.
7. En cas de modification d'un droit d'accès à la capacité multiréseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés déploient tous les efforts raisonnables pour assurer la cohérence des droits d'accès à la capacité sur l'intégralité du mouvement de train.

Une annulation pour cause de force majeure sur un réseau donné est considérée comme une annulation pour cause de force majeure du droit d'accès à la capacité sur l'ensemble de l'itinéraire qu'il couvre.

Le gestionnaire de l'infrastructure qui apporte une modification au droit d'accès à la capacité multiréseau assure la coordination et est responsable du processus d'attribution d'un droit d'accès à la capacité multiréseau de remplacement avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés et informe le candidat et toutes les parties concernées du résultat de la coordination. Ce résultat consiste soit en l'attribution d'un droit d'accès à la capacité multiréseau de remplacement, soit en la notification de l'indisponibilité de droit d'accès à la capacité de remplacement.

8. Aux fins du présent règlement, le fait que les entreprises ferroviaires n'utilisent pas un droit d'accès à la capacité attribué est considéré comme équivalent à une annulation le jour du mouvement de train concerné.

9. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure modifie un droit d'accès à la capacité attribué, il en informe sans tarder le candidat et l'entreprise ferroviaire concernés.

Le gestionnaire de l'infrastructure propose au candidat des droits d'accès à la capacité de remplacement dans les délais figurant à l'annexe I, section 8. Lorsque cela n'est pas possible, il fournit des informations pertinentes au candidat, lui permettant de présenter une nouvelle demande de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Le cas échéant, ces informations font référence au plan des offres de capacités visé à l'article 20 et à la planification en situation d'urgence visée à l'article 21.

10. Le REGI élabore et adopte des procédures uniformes pour gérer les modifications apportées aux droits d'accès à la capacité après la répartition et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Ces procédures prévoient des critères pour établir la différence entre les modifications en fonction de leur incidence du point de vue commercial et de l'exploitation, y compris des critères pour classer les modifications comme ayant une incidence significative.

Pour classer une modification comme ayant une incidence significative, le REGI tient compte, entre autres facteurs, de la capacité de l'entreprise ferroviaire à assurer le service conformément à ses obligations contractuelles, des retards au départ ou des modifications de l'itinéraire entraînant une augmentation de la distance, du temps de trajet, des redevances d'accès aux voies ou d'autres frais connexes, ainsi que des seuils de ces modifications.

11. Au plus tard le ... [*18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 75 pour modifier l'annexe I, section 8, afin d'assurer l'efficacité des processus d'adaptation et de reprogrammation, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées. Ce faisant, la Commission envisage d'introduire des fenêtres de reprogrammation pour les travaux de moindre ampleur qui ne sont pas classés comme ayant une incidence majeure, élevée ou moyenne et tient également compte de l'expérience des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats.

Article 42

Pénalité en cas de modification des droits d'accès à la capacité

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou un candidat ne respecte pas ses engagements relatifs à un droit d'accès à la capacité attribué et que cela entraîne une modification classée comme significative conformément à l'article 41, paragraphe 6, il verse une pénalité à l'autre partie. La pénalité est effective, proportionnée, dissuasive et non discriminatoire.

2. La pénalité prévue au paragraphe 1 n'est pas due dans les cas suivants:
 - a) en cas de force majeure;
 - b) lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure retire des droits d'accès à la capacité conformément à des mesures prises par les États membres en vertu de l'article 12;
 - c) lorsqu'un droit d'accès à la capacité est annulé conformément à l'article 29, paragraphe 3;
 - d) lors de la modification d'accords-cadres conformément à l'article 33, paragraphe 7;
 - e) en cas d'utilisation de dérogations conformément à l'article 37, paragraphe 5.
3. Le niveau de la pénalité est fixé entre un niveau minimal et un niveau maximal, conformément à l'annexe IV. Les gestionnaires de l'infrastructure font figurer dans le document de référence du réseau les niveaux de pénalités à verser par le gestionnaire de l'infrastructure et le candidat, sous réserve de l'approbation de l'organisme de contrôle.
4. La pénalité due par un gestionnaire de l'infrastructure n'est pas différenciée selon le segment de marché du service ferroviaire. La pénalité due par un candidat est différenciée selon le segment de marché du service ferroviaire.

5. La pénalité peut être modulée par un facteur allant de 0,1 à 2, en fonction de l'incidence de la modification et selon les critères suivants:
- a) le moment de la notification de la modification;
 - b) lorsque la modification est causée par le gestionnaire de l'infrastructure et qu'il existe des capacités de remplacement, la qualité des capacités de remplacement; ou
 - c) lorsque la modification est causée par le candidat, la possibilité ou non que les capacités soient réattribuées et utilisées par un autre candidat.

La modulation maximale ne peut être appliquée que dans les situations où le droit d'accès à la capacité est annulé.

6. Sur la base des critères énoncés au paragraphe 5, le REGI élabore des lignes directrices pour l'application de la modulation et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les niveaux de modulation sur la base de ces lignes directrices.

7. Sous réserve de l'approbation de l'organisme de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure indique, dans le document de référence du réseau, les niveaux de modulation à appliquer aux pénalités dues par le gestionnaire de l'infrastructure et par le candidat.

8. Dans le cas d'un droit d'accès à la capacité multiréseau, la pénalité totale est calculée en additionnant le montant des pénalités, y compris la modulation, dans chacun des réseaux, en tenant compte des éléments suivants:
- a) l'obligation de payer la pénalité au candidat s'applique au gestionnaire de l'infrastructure qui est responsable de la modification du droit d'accès à la capacité, en tenant compte du droit d'accès à la capacité dans son intégralité; la pénalité due par le gestionnaire de l'infrastructure est égale à trois fois le niveau de la pénalité due sur son propre réseau, mais n'excède pas la somme des pénalités pour l'ensemble du droit d'accès à la capacité;
 - b) l'obligation de verser la pénalité aux gestionnaires de l'infrastructure s'applique au candidat qui a demandé la modification, en tenant compte du droit d'accès à la capacité dans son ensemble; la pénalité est payée aux gestionnaires de l'infrastructure concernés, en fonction de leur part correspondante dans le droit d'accès à la capacité multiréseau.
9. Un gestionnaire de l'infrastructure ou un candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle responsable au sujet de la modification d'un droit d'accès à la capacité ou du paiement d'une pénalité. L'organisme de contrôle rend sa décision sans tarder, au plus tard dans un délai d'un mois après avoir recueilli toutes les informations nécessaires pour évaluer la cause de la modification.

10. Dans le cas d'un droit d'accès à la capacité monoréseau, la décision sur la question dont il est saisi est rendue par l'organisme de contrôle des États membres du droit d'accès à la capacité.

Dans le cas de droits d'accès à la capacité multiréseaux, la décision est rendue sur la question dont il est saisi par l'organisme de contrôle responsable du gestionnaire de l'infrastructure qui assure la fonction de point de contact unique, en vertu de l'article 30.

Les organismes de contrôle informent l'ENRRB de leurs décisions et peuvent le consulter à ce sujet. Lorsqu'il est consulté, l'ENRRB conseille les organismes de contrôle dans le but de veiller à ce que ces décisions soient cohérentes et fondées sur des principes généralement acceptés.

11. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 75 pour modifier l'annexe IV en vue d'adapter les niveaux minimaux et maximaux de la pénalité au taux d'inflation. La révision du niveau des pénalités est effectuée tous les deux ans sur la base du taux d'inflation mesuré au moyen de l'indice européen des prix à la consommation publié par Eurostat. La première révision du niveau des pénalités aura lieu en 2033.

Article 43

Reprogrammation dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises

1. En cas de perturbation du réseau, au sens de l'article 48, ou de situation de crise, au sens de l'article 49, le ou les gestionnaires de l'infrastructure concernés mettent tout en œuvre pour reprogrammer le trafic affecté par la perturbation. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure attribuent des capacités de l'infrastructure ferroviaire eu égard aux lignes directrices visées au paragraphe 2, sur la base des plans d'urgence élaborés conformément à l'article 21 et en étroite coordination avec les parties prenantes opérationnelles et, le cas échéant, avec d'autres parties prenantes concernées.
2. Le REGI élabore et adopte des lignes directrices pour la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire en cas de perturbation du réseau, au sens de l'article 48, et les intègre dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises. Le REGI élabore en particulier des lignes directrices concernant l'application de la gestion des perturbations et du principe du premier arrivé, premier servi.

Lorsque la gestion des perturbations s'applique, le REGI élabore des lignes directrices concernant les procédures à suivre, y compris, si nécessaire, l'application du mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 38 et du mécanisme formel de résolution des conflits visé à l'article 39. Le REGI intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, comme visé à l'article 46.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats peuvent conclure, sur une base volontaire, des accords prévoyant le remplacement de certains droits d'accès à la capacité en cas de perturbation du réseau, au sens de l'article 48. Ces accords sont répertoriés dans les plans d'urgence visés à l'article 21.
4. Lorsqu'une perturbation du réseau, au sens de l'article 48, affecte le trafic sur plusieurs réseaux, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent la répartition des capacités de remplacement conformément à l'article 55 et tiennent compte du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 46.

Chapitre III

Gestion du trafic, des perturbations et des crises

Article 44

Gestion du trafic, gestion des perturbations et gestion des crises

1. Les gestionnaires de l'infrastructure assurent la gestion du trafic conformément au présent règlement, à la directive (UE) 2016/797 et aux spécifications énoncées dans les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive.

À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure assurent:

- a) la gestion du trafic dans les conditions normales d'exploitation, y compris la gestion des incidents entraînant des écarts limités par rapport à l'horaire de service;

- b) la gestion des perturbations, afin de remédier aux perturbations importantes qui affectent l'exploitation du réseau et nécessitent une action concertée conformément à l'article 48;
- c) la gestion du trafic dans les situations de crise visées à l'article 49.

2. Lorsqu'ils assurent la gestion du trafic, les gestionnaires de l'infrastructure respectent les principes énoncés à l'article 2.

En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure limitent autant que possible les perturbations et leur incidence sur le trafic ferroviaire et:

- a) assurent une réaction rapide et coordonnée aux perturbations, plus particulièrement en cas de perturbation du réseau ou de situation de crise;
- b) stabilisent et optimisent le trafic ferroviaire pendant toute la durée des perturbations et des situations de crise sur le réseau;
- c) fournissent des informations pertinentes, précises et actualisées aux parties prenantes opérationnelles et aux autres parties concernées, en particulier aux autorités responsables de la gestion des situations de crise au-delà du secteur ferroviaire; ces informations sont fournies par les moyens appropriés, notamment ceux décrits à l'article 66.

Article 45

Règles et procédures régissant la gestion du trafic et la gestion des perturbations

1. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place des règles et des procédures pour gérer la circulation des trains en cas d'écart par rapport à l'horaire de service. Ces règles et procédures sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et couvrent la gestion du trafic dans les situations exposées à l'article 44, paragraphe 1, points a), b) et c), du présent règlement.
2. Les règles et procédures visées au paragraphe 1 visent à limiter autant que possible l'incidence globale sur tous les types de trafic ferroviaire des écarts par rapport à l'horaire, en tenant compte des besoins de tous les types de transport. Les règles et procédures peuvent comprendre des règles de priorité pour la gestion entre les différents types de transport, ainsi que des procédures, critères et objectifs spécifiques à appliquer dans le cadre d'une approche fondée sur l'optimisation d'une fonction cible, comme la réduction au minimum des minutes de retard ou du temps de retour à l'exploitation normale, plutôt que sur des règles de priorité explicites.
3. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure met en œuvre le plan d'urgence élaboré conformément à l'article 21. Si une perturbation est susceptible d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent afin de rétablir la situation normale dans le trafic transfrontière conformément au cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 46.

4. Lorsqu'ils établissent les règles et procédures mentionnées au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46. Ils expliquent, dans le document de référence du réseau, les motifs justifiant tout écart par rapport aux règles et procédures communes établies dans le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises.
5. En cas de force majeure et de nécessité absolue, motivée par un incident rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, les droits d'accès à la capacité attribués peuvent être retirés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations, tout en mettant tout en œuvre pour proposer des solutions de remplacement possibles.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qu'il estime les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.
6. En cas d'annulation de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure informent les entreprises ferroviaires de leur gestion du temps, de l'état d'avancement des réparations et des solutions de remplacement possibles pour les capacités qui leur ont été attribuées.
7. Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes et règles de sécurité.

Article 46

Cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises

1. Au plus tard le ... [22 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le REGI élabore et adopte un cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, conformément aux principes visés à l'article 44, établissant des outils, des méthodes et des modalités procédurales communs concernant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles, et tenant compte des travaux de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" établie par l'article 3, paragraphe 1, point d), du règlement (UE) 2021/2085. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces outils, méthodes et modalités procédurales communs concernant la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises.
2. Lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et à l'article 6, paragraphe 2, du présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises. Ils expliquent, dans le document de référence du réseau, les motifs justifiant tout écart par rapport aux lignes directrices relatives à la coordination établies dans ce cadre.

3. Le REGI publie un projet de cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises pour consultation de la PFE et des parties prenantes opérationnelles. La PFE et les parties prenantes opérationnelles peuvent soumettre leurs réponses à la consultation dans un délai de trois mois à compter de la publication de ce projet.
4. Le REGI présente à l'ENRRB, au plus tard le ... [*seize mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], le projet final de cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises. Dans un délai de trois mois suivant la réception du projet du REGI, l'ENRRB lui présente une recommandation sur le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises. Le REGI tient le plus grand compte de cette recommandation lorsqu'il adopte le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises.
5. Le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises comprend au moins les éléments énumérés à l'annexe VI et est mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte de l'expérience des parties prenantes opérationnelles ainsi que des activités du REGI. Lorsque le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises est mis à jour, le REGI consulte la PFE et les parties prenantes opérationnelles, et présente un projet à l'ENRRB, en vue d'une recommandation, conformément aux paragraphes 3 et 4.

6. Lorsqu'il exerce ses compétences en ce qui concerne le document de référence du réseau conformément à l'article 56, paragraphes 1 et 2, de la directive 2012/34/UE, l'organisme de contrôle tient compte de la recommandation sur le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises adoptée par l'ENRRB, conformément au paragraphe 2 du présent article et sans préjudice du principe d'indépendance des organismes de contrôle.
7. La Commission est habilitée, conformément à l'article 74, à adopter des actes d'exécution établissant le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, tel qu'il est défini au paragraphe 5 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 47

Coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises

Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent la gestion du trafic conformément à l'article 55 et sur la base du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46.

La coordination garantit notamment:

- a) que les services ferroviaires internationaux soient assurés en subissant le moins de perturbations possible, autant dans des conditions normales d'exploitation qu'en cas de fonctionnement perturbé;
- b) que soient dûment pris en compte les défis spécifiques liés aux tronçons transfrontaliers découlant, entre autres, d'une interopérabilité limitée sur le plan des infrastructures, des équipements techniques et des opérations, des exigences linguistiques et de formation pour le personnel, ainsi que des formalités administratives ou aux frontières;
- c) que des informations à jour et pertinentes soient échangées de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles, ainsi que, le cas échéant, les structures de gouvernance pour la gestion des crises pertinentes au niveau de l'Union, y compris conformément à l'article 66.

Article 48

Perturbation du réseau

1. Lorsqu'un incident entraîne ou est susceptible d'entraîner des restrictions à l'exploitation du réseau nécessitant une action concertée de la part des parties prenantes opérationnelles de manière à garantir la meilleure gestion possible du trafic pendant les restrictions, les gestionnaires de l'infrastructure affectés estiment la durée et les effets probables de l'incident sur la base de toutes les informations disponibles et de l'expérience acquise, en tenant compte de la méthode visée au paragraphe 6.

Si la durée et les effets probables estimés de l'incident répondent aux critères pour la déclaration de perturbations du réseau figurant à l'annexe VII, les gestionnaires de l'infrastructure concernés déclarent une perturbation du réseau et mettent en œuvre les mesures prévues à l'article 45.

2. Lorsque la perturbation du réseau a ou est susceptible d'avoir des effets sur plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle s'est produite la perturbation du réseau déclare une perturbation multiréseau et coordonne les mesures conformément à l'article 47, tout en tenant compte du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46.
3. Lorsque la perturbation du réseau a des effets transfrontières, et qu'elle entraîne une interruption partielle ou totale des services pendant plus de quinze jours, le gestionnaire de l'infrastructure fournit un rapport d'incident au coordonnateur du réseau dès que possible après la déclaration de perturbation effectuée conformément au paragraphe 1 ou 2, et fournit une mise à jour tous les trente jours pendant toute la durée de la perturbation.

Le rapport d'incident contient des informations sur toutes les mesures opérationnelles prises pour assurer des itinéraires de substitution et le rétablissement des services réguliers.

Le coordonnateur du réseau présente ce rapport d'incident au REGI et aux coordonnateurs européens concernés ainsi que, sur demande, aux candidats concernés.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure informe dès que possible les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Les États membres peuvent exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il mette ces informations à la disposition de l'autorité compétente visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2557.

L'organisme de contrôle peut, s'il le juge nécessaire, exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette de telles informations à sa disposition.

5. Le coordonnateur du réseau collecte des informations sur les perturbations du réseau, analyse la réponse qui y est apportée, dégage des conclusions sur l'efficacité de la gestion de ces incidents, consulte les parties prenantes opérationnelles, en tenant compte des lignes directrices élaborées par le REGI conformément à l'article 57, paragraphe 2, et fait rapport au REGI et au groupe consultatif sur les performances.
6. Le REGI tient compte des conclusions du coordonnateur du réseau sur les perturbations du réseau lorsqu'il met à jour le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46.

7. Le REGI définit une méthode permettant d'estimer la durée et les effets probables des perturbations du réseau sur le trafic, définit le contenu minimal du rapport d'incident et fournit un modèle pour le rapport d'incident. Le REGI intègre cette méthode, ce contenu minimal et ce modèle dans le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de cette méthode, de ce contenu minimal et de ce modèle.

Article 49

Situations de crise

1. Dans les situations de crise ou en cas de risque imminent de situation de crise liée à la sécurité publique, à des épidémies, à des catastrophes naturelles ou à l'environnement qui ont ou sont susceptibles d'avoir des effets critiques sur l'offre ou la demande de services de transport ferroviaire, les États membres sont autorisés à appliquer des mesures d'urgence qui comprennent, par dérogation aux règles du présent règlement et aux règles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire énoncées au chapitre IV, section 3, de la directive 2012/34/UE:
- a) l'annulation de droits d'accès à la capacité sans pénalité conformément à l'article 42;
 - b) d'autres principes, règles et procédures pour la gestion des capacités;
 - c) d'autres procédures pour la gestion du trafic;

- d) l'utilisation d'itinéraires de substitution;
- e) la modification des plans des offres de capacités.

L'État membre concerné veille à ce que les mesures d'urgence respectent, dans la mesure du possible, les principes de gestion des capacités et du trafic énoncés dans le présent règlement et à ce qu'elles fassent appel aux plans d'urgence existants élaborés conformément à l'article 21. Il coordonne les mesures d'urgence avec les autres États membres conformément à l'article 56.

Le contenu et la durée des mesures d'urgence sont limités à ce qui est strictement nécessaire et proportionné pour remédier à la situation de crise en question.

2. L'État membre concerné informe immédiatement la Commission et le REGI de sa décision d'appliquer des mesures d'urgence, et de l'abrogation de ces mesures, et fournit une justification et une description de ces mesures, ainsi que la durée prévue de leur application. Lorsque le règlement (UE) 2024/2747 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ s'applique, l'État membre concerné notifie également au bureau central de liaison désigné par cet État membre en vertu de l'article 8 dudit règlement les mesures adoptées en application du présent article.

¹⁹ Règlement (UE) 2024/2747 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2024 établissant un cadre de mesures relatives à une situation d'urgence dans le marché intérieur et à la résilience du marché intérieur et modifiant le règlement (CE) n° 2679/98 du Conseil (JO L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Les points de contact désignés conformément à l'article 64 du présent règlement fournissent des informations sur les mesures d'urgence à la Commission, au REGI, aux autres gestionnaires de l'infrastructure, à l'autorité compétente visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2557 et aux autres parties intéressées, et aident à coordonner ces mesures.
4. Lorsque les mesures d'urgence ont des effets importants sur le trafic transfrontière, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent conformément à l'article 55, tout en tenant compte des lignes directrices élaborées par le REGI conformément à l'article 57, paragraphe 2. Lorsque ces derniers assurent la coordination par l'intermédiaire de structures dédiées à cet effet conformément à l'article 55, paragraphe 2, point a), la Commission et les États membres concernés interviennent.
5. À la demande de la Commission, dans le cas où les mesures d'urgence ont des effets importants sur le trafic transfrontière, les organismes de contrôle et l'ENRRB donnent leur avis à la Commission sur les mesures d'urgence dans le délai fixé par celle-ci. La Commission peut adopter des décisions exigeant d'un État membre qu'il abroge les mesures d'urgence, si elles ne sont pas jugées nécessaires.
6. Les États membres fournissent, le cas échéant ou à la demande de la Commission, des informations actualisées. Les États membres fournissent à la Commission, dans les délais fixés par celle-ci, toutes les informations qu'elle demande à propos des mesures d'urgence.

7. Les autorités publiques responsables de la gestion des situations de crise, notamment l'armée et les agences de protection civile, peuvent organiser des exercices simulant les situations de crise relevant du champ d'application du présent article. Dans de tels cas, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités selon les besoins et procède à l'annulation de droits d'accès à la capacité attribués si nécessaire. Les autorités publiques concernées s'exposent à une pénalité en cas de modification des droits d'accès à la capacité, conformément aux principes visés à l'article 42.

Article 50

Échange d'informations sur la gestion du trafic

1. Toutes les parties prenantes opérationnelles qui participent directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire ont le droit d'accéder aux informations figurant à l'annexe IX et relatives à ce service.

Les parties concernées ne peuvent utiliser ces informations qu'aux fins du présent règlement et de la directive (UE) 2016/797 et des actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, sauf indication contraire dans les contrats.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure rend les informations accessibles conformément à l'article 66.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 du présent règlement pour modifier l'annexe IX du présent règlement en vue de garantir que celle-ci prend en compte toutes les modifications apportées aux spécifications techniques d'interopérabilité établies dans les actes d'exécution pertinents adoptés en vertu de la directive (UE) 2016/797, et en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

Chapitre IV

Évaluation des performances

Article 51

Principes généraux de l'évaluation des performances

1. Conformément à l'article 7 septies, paragraphe 1, point d), de la directive 2012/34/UE, le REGI contrôle et compare les performances des services d'infrastructure ferroviaire fournis par les gestionnaires de l'infrastructure, en tenant compte des principes généraux énoncés à l'article 2 du présent règlement. Le cas échéant, le REGI coopère à cette fin avec les coordonnateurs européens, le groupe consultatif sur les performances et l'ENRRB.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure fixent, dans le plan d'entreprise visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, leurs propres objectifs de performance conformément aux critères et procédures visés à l'article 52, paragraphe 5, point c), du présent règlement, en tenant compte des objectifs fixés dans les contrats visés à l'article 30, paragraphe 2, de ladite directive. Ces objectifs comprennent les valeurs cibles figurant à l'article 19, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2024/1679.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place et exécutent des procédures pour contrôler les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de performance et en rendre compte, pour déterminer les causes des insuffisances en matière de performance avec les parties prenantes opérationnelles ainsi que pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de réparation visant à améliorer les performances. Ces procédures tiennent compte du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52 du présent règlement.
4. Lorsque leurs propres objectifs de performance sont concernés, les gestionnaires de l'infrastructure contrôlent aussi les performances des services de transport ferroviaire.

Article 52

Cadre européen pour l'évaluation des performances

1. Au plus tard le ... [26 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le REGI élabore et adopte un cadre européen pour l'évaluation des performances établissant des outils, méthodes et modalités procédurales communs, en tenant compte des principes énoncés à l'article 2, paragraphe 4, et à l'article 44, paragraphe 2, du présent règlement, et des priorités opérationnelles définies à l'article 19 du règlement (UE) 2024/1679, ainsi que des actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 15, paragraphe 6, de la directive 2012/34/UE. Lorsqu'ils procèdent à l'évaluation des performances, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces outils, méthodes et modalités procédurales communs.
2. Lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et à l'article 6, paragraphe 2, du présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour l'évaluation des performances. Ils expliquent, dans le document de référence du réseau, les motifs justifiant tout écart par rapport aux outils, méthodes et modalités procédurales communs établis dans ce cadre.
3. Le REGI publie un projet de cadre européen pour l'évaluation des performances pour consultation de la PFE et des parties prenantes opérationnelles. La PFE et les parties prenantes opérationnelles peuvent soumettre leurs réponses à la consultation dans un délai de trois mois à compter de la publication du projet de cadre européen pour l'évaluation des performances.

4. Le REGI présente à l'ENRRB, au plus tard le ... [*vingt mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], un projet final de cadre européen pour l'évaluation des performances. Dans un délai de trois mois à compter de la réception du projet final, l'ENRRB présente au REGI une recommandation sur le cadre européen pour l'évaluation des performances. Le REGI tient le plus grand compte de cette recommandation lors de l'adoption du cadre européen pour l'évaluation des performances.
5. Le cadre européen pour l'évaluation des performances couvre au moins les domaines de performance figurant à l'annexe VII. Il intègre, en particulier:
 - a) une liste des problèmes de performance prioritaires à traiter dans les domaines de performance figurant à l'annexe VIII;
 - b) des indicateurs de performance permettant de suivre les progrès accomplis concernant les problèmes de performance, y compris une méthode et des exigences en matière de données pour calculer ces indicateurs;
 - c) des critères et des procédures pour fixer les objectifs de performance au niveau des gestionnaires de l'infrastructure;
 - d) des procédures pour suivre et évaluer les éléments visés aux points a), b) et c), ainsi que la mise en œuvre de mesures correctives et la réalisation des objectifs de performance.

6. Le cadre européen pour l'évaluation des performances est mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte de l'expérience des parties prenantes opérationnelles ainsi que des activités du REGI. Lorsque le cadre européen pour l'évaluation des performances est mis à jour, le REGI consulte la PFE et les parties prenantes opérationnelles, et présente un projet à l'ENRRB, en vue d'une recommandation, conformément aux paragraphes 3 et 4.
7. Lorsqu'il exerce ses compétences en ce qui concerne le document de référence du réseau conformément à l'article 56, paragraphes 1 et 2, de la directive 2012/34/UE, l'organisme de contrôle tient compte de la recommandation sur le cadre européen pour l'évaluation des performances adoptée par l'ENRRB, conformément au paragraphe 4 et sans préjudice du principe d'indépendance des organismes de contrôle.
8. La Commission est habilitée, conformément à l'article 74, à adopter des actes d'exécution établissant le cadre européen pour l'évaluation des performances. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.

Article 53

Rapport européen sur l'évaluation des performances

1. Sans préjudice de l'article 15 de la directive 2012/34/UE et des actes d'exécution adoptés sur la base dudit article, le REGI prépare et publie, au plus tard le ... [38 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], un rapport européen sur l'évaluation des performances, s'appuyant sur le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52 du présent règlement. Le REGI prépare et publie chaque année une mise à jour du rapport.
2. Le groupe consultatif sur les performances prépare une section autonome du rapport européen sur l'évaluation des performances, qui contient une évaluation des performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire, des recommandations sur les problèmes de performance à traiter en priorité et des recommandations de mesures pour améliorer les performances. Le REGI intègre cette section dans le rapport visé au paragraphe 1.
3. Le rapport européen sur l'évaluation des performances couvre au minimum les lignes qui figurent parmi les corridors de transport européens et comprend les informations visées à l'article 54, paragraphe 3, point g), du règlement (UE) 2024/1679. Les informations présentées sont suffisamment détaillées en ce qui concerne la portée géographique et portent sur un laps de temps suffisamment long pour permettre des interprétations valables.
4. Le rapport européen sur l'évaluation des performances comprend une section consacrée aux performances de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 55 et au mécanisme de consultation visé à l'article 57.

Article 54

Groupe consultatif sur les performances

1. Conformément à la procédure mentionnée à l'article 76, paragraphe 2, la Commission peut créer ou désigner un organisme impartial et compétent destiné à agir en tant que groupe consultatif sur les performances. Le groupe consultatif sur les performances est institué en tant que groupe d'experts indépendant et impartial. Ses membres sont nommés sur la base de leurs mérites et de manière à garantir un éventail de compétences et d'expériences utiles pour la gestion des capacités ferroviaires, du trafic, des perturbations et des crises. Le groupe consultatif sur les performances se compose de neuf membres au maximum. Les membres sont nommés par la Commission. Il se réunit au moins quatre fois par an. Les travaux du groupe consultatif sur les performances sont financés par la Commission.

Les membres du groupe consultatif sur les performances sont nommés pour un mandat de quatre ans, renouvelable deux fois.

2. Le groupe consultatif sur les performances effectue les tâches suivantes:
 - a) fournir des recommandations au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, et de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance;

- b) fournir des recommandations au REGI, à l'ENRRB, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux candidats, aux organismes de contrôle, aux autorités des États membres et, le cas échéant, à d'autres parties prenantes, concernant des mesures correctives, en matière de gestion des capacités, du trafic, des perturbations et des crises;
 - c) évaluer les résultats du projet de rapport européen sur l'évaluation des performances et préparer la section autonome mentionnée à l'article 53, paragraphe 2;
 - d) formuler des avis et des recommandations au sujet des performances des services d'infrastructure ferroviaire au regard de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, du plan d'entreprise visé à son article 8, paragraphe 3 de ladite directive, des contrats visés à son article 30, paragraphe 2, et du système d'amélioration des performances visé à son article 35;
 - e) donner des conseils aux coordonnateurs européens sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.
3. Le REGI, le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de contrôle, l'ENRRB et, le cas échéant, les autres parties prenantes coopèrent avec le groupe consultatif sur les performances, notamment en lui fournissant des informations sur les performances, de leur propre initiative ou à la demande du groupe consultatif sur les performances, et mettent tout en œuvre pour tenir compte des recommandations de l'organe dans leurs travaux sur la gestion des performances ferroviaires.

4. Le groupe consultatif sur les performances respecte la confidentialité des secrets d'affaires lorsqu'il traite les informations fournies par les parties prenantes concernées ou par la Commission.

Chapitre V

Réseau européen de coordination

Article 55

Coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure

1. Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux et avec les autres parties prenantes concernées pour ce qui est des responsabilités et des tâches qui leur sont confiées au titre du présent règlement.
2. En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure:
 - a) établissent des structures organisationnelles, des procédures et des outils, selon les besoins, y compris les outils numériques mentionnés à l'article 66;
 - b) se coordonnent au niveau géographique le plus adapté, y compris au niveau des corridors de transport européens, en faisant appel aux entités les mieux placées pour obtenir des résultats efficaces et efficients, conformément au principe de subsidiarité;
 - c) coopèrent avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure par l'intermédiaire des points de contact désignés visés à l'article 64;

- d) font intervenir le REGI ou le coordonnateur du réseau, selon le cas, sur les questions présentant un intérêt pour l'Union;
 - e) lorsque les activités de coordination concernent plusieurs acteurs, désignent une entité chef de file qui fait rapport au REGI et qui est responsable de l'organisation des activités de consultation conformément à l'article 57;
 - f) renvoient au REGI les affaires pour lesquelles il n'est pas possible de parvenir aux résultats convenus;
 - g) évaluent les performances des activités de coordination conformément au chapitre IV.
3. La coordination peut s'opérer à plusieurs niveaux, en particulier pour les questions nécessitant une coordination autant au niveau de l'Union que dans une zone géographique plus restreinte.
4. Lorsque le REGI ou le coordonnateur du réseau participent à la coordination, ils veillent à ce que les aspects transfrontières soient dûment pris en compte.

5. La coordination couvre toutes les sections et tous les nœuds qui font partie des corridors de transport européens.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent étendre la coordination à d'autres lignes sous réserve d'un accord entre tous les gestionnaires d'infrastructure concernés.

6. La coordination en matière de répartition des droits d'accès à la capacité multiréseaux conformément à l'article 30 couvre l'ensemble des réseaux des gestionnaires de l'infrastructure qui sont membres du REGI.

Article 56

Coordination entre les États membres

1. En vue d'encourager les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de fret, les États membres se coordonnent afin d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques respectives et les exigences nationales adoptées conformément à l'article 4. Ils définissent et publient notamment les procédures et les échéances de leur coordination.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les États membres veillent en particulier à:
 - a) se coordonner au niveau géographique le plus approprié et, dans la mesure du possible, dans le cadre des enceintes existantes, afin d'obtenir des résultats efficaces et efficients, en particulier au niveau des corridors de transport européens;
 - b) associer les coordonnateurs européens, en tant que de besoin, et en particulier lorsqu'ils progressent sur les priorités opérationnelles énoncées à l'article 19 du règlement (UE) 2024/1679;
 - c) inviter la Commission pour les questions pour lesquelles une coordination est requise au niveau de l'Union ou lorsque cela s'avère pertinent à d'autres titres.

Article 57

Mécanisme de consultation pour les questions européennes et transfrontières

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à une consultation appropriée et régulière des parties intéressées sur les questions européennes et transfrontières. À cette fin, ils tiennent compte des lignes directrices élaborées par le REGI visées au paragraphe 2.

2. Le REGI élabore, adopte et met en œuvre des lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées en ce qui concerne les questions européennes et transfrontières et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités, dans le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46 et dans le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52. Ces lignes directrices sont élaborées, une fois la PFE consultée, et mises en œuvre avec le soutien du coordonnateur du réseau et avec la participation des points de contact désignés par les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 64.

3. Lorsque le REGI élabore et adopte un avis ou une recommandation non lié au cadre européen pour la gestion des capacités, au cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises ou au cadre européen pour l'évaluation des performances, qui est susceptible d'avoir une incidence substantielle sur les candidats, d'autres parties prenantes opérationnelles ou des parties intéressées, il publie un projet pour consultation des parties concernées, y compris la PFE. Les parties concernées ont six semaines pour formuler des observations sur le projet d'avis ou de recommandation. Les autorités des États membres sont associées si nécessaire.

4. Le REGI tient compte des observations formulées par les parties concernées lorsqu'il élabore les lignes directrices visées au paragraphe 2 et lorsqu'il adopte l'avis final ou la recommandation finale visés au paragraphe 3. Lorsque le REGI décide de ne pas prendre en compte des éléments significatifs figurant dans les observations formulées, il indique les motifs de cette décision.

Article 58

Organisation du REGI

1. Aux fins du présent règlement, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) visé dans la directive 2012/34/UE est organisé conformément au présent article.
2. Les membres du REGI fournissent au REGI les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.
3. Tous les gestionnaires de l'infrastructure qui sont responsables des lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu RTE-T sont membres du REGI. D'autres gestionnaires de l'infrastructure inclus dans la gestion stratégique des capacités conformément à l'article 14 peuvent être membres du REGI. Chaque membre désigne un représentant et un suppléant.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure qui ne sont pas responsables des lignes visées au paragraphe 3, et ne sont par conséquent pas membres du REGI, peuvent participer aux délibérations du REGI en qualité d'observateurs sans droit de vote. Ils peuvent présenter des déclarations pour examen par le REGI.

5. Les gestionnaires de l'infrastructure responsables des lignes qui font partie du réseau central et du réseau central étendu RTE-T des États qui sont membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) et des parties de l'Europe du Sud-Est au traité instituant la Communauté des transports signé par l'Union conformément à la décision (UE) 2017/1937 du Conseil ont le droit de devenir membres du REGI, à condition que ces États ou parties appliquent le présent règlement en vertu d'un accord international conclu avec l'Union et conformément aux modalités de participation fixées dans ledit accord.
6. Le REGI peut inviter, sur une base ad hoc, des gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers non couverts par le paragraphe 5 qui gèrent des lignes ferroviaires du réseau central et du réseau central étendu RTE-T, en qualité d'observateurs.
7. Le REGI adopte et publie son règlement intérieur, sous réserve de l'approbation de la Commission. Le REGI organise ses activités conformément à ce règlement intérieur.
8. Le REGI prend ses décisions à une majorité des deux tiers. Lorsque le règlement intérieur le prévoit, le REGI peut prendre certaines décisions à la majorité simple. Tous les membres appartenant à un même État disposent ensemble d'une voix. En l'absence d'un représentant membre, le suppléant est autorisé à exercer le droit de vote.
9. Le REGI se réunit à intervalles réguliers. Il élit un président parmi ses membres.

10. La Commission est membre du REGI sans droit de vote. Elle appuie les travaux du REGI et en facilite la coordination.
11. Le REGI établit son programme de travail. Ce programme couvre une période de deux ans à cinq ans. Le REGI consulte la FPE, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles, conformément aux lignes directrices visées à l'article 57, à propos du projet de programme de travail, ainsi que la Commission, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE), l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" et, le cas échéant, d'autres parties prenantes. Les parties concernées ont quatre semaines pour formuler des observations sur le projet de programme de travail.

Article 59

Responsabilités du REGI

1. Outre les tâches définies à l'article 7 *septies* de la directive 2012/34/UE, le REGI est responsable de toutes les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement. Ces tâches consistent, en particulier, à:
 - a) adopter le cadre européen pour la gestion des capacités;
 - b) adopter le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46 du présent règlement;

- c) adopter le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52 du présent règlement;
 - d) adopter une structure commune pour le document de référence du réseau et un calendrier commun pour la consultation, visés à l'article 65 du présent règlement;
 - e) adopter des avis et des recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure conformément aux dispositions du présent règlement et de sa propre initiative;
 - f) adopter des avis et des recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure dans les cas visés à l'article 55, paragraphe 2, point f), du présent règlement;
 - g) organiser, avec la contribution du coordonnateur du réseau, la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément aux articles 55 et 64 du présent règlement.
2. Le REGI ne dispose d'aucun pouvoir d'élaboration des politiques ou de réglementation.
3. Le REGI peut mettre en place des groupes de travail.

Article 60

Transparence du REGI

1. Le REGI veille à ce que la liste de ses membres, ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux soient mis à disposition du public sur son site internet. Il inclut les coordonnées des groupes de coordination spécifiques mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que des références aux outils et procédures de coordination établis conformément à l'article 55.
2. Le REGI invite à ses réunions les coordonnateurs européens et, le cas échéant, les représentants de la PFE, les représentants des États membres au sein de l'AFE et les représentants d'autres organismes, en vue d'étudier les questions liées au développement de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coopération avec les coordonnateurs européens, comme cela est indiqué dans le règlement (UE) 2024/1679.

Article 61

Coordonnateur du réseau

1. Au plus tard le ... [*six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], le REGI nomme une entité impartiale et compétente pour exercer les fonctions visées à l'article 62. Cette entité est désignée coordonnateur du réseau.

Les membres du REGI fournissent au coordonnateur du réseau les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.

Le règlement intérieur du REGI, visé à l'article 58, paragraphe 7, établit:

- a) les modalités et conditions de la nomination du coordonnateur du réseau ainsi que de sa révocation;
 - b) la procédure à suivre pour lui attribuer d'éventuelles responsabilités et tâches supplémentaires; et
 - c) les modalités de suivi et d'évaluation de ses travaux.
2. Le coordonnateur du réseau exécute ses tâches de façon impartiale, transparente et économiquement efficiente. À cette fin, il présente au REGI son programme de travail annuel relatif aux tâches définies dans le présent règlement et un rapport annuel sur la mise en œuvre du programme de travail. Avant leur adoption par le coordonnateur du réseau, le REGI approuve le programme de travail annuel et le rapport annuel.

Article 62

Tâches du coordonnateur du réseau

Le coordonnateur du réseau accomplit les tâches suivantes en soutien au REGI:

- a) il assure le secrétariat et prépare les réunions, documents, décisions et avis du REGI;
- b) il contribue à la préparation du cadre européen pour la gestion des capacités, du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46 et du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52;

- c) il contribue à la coordination opérationnelle entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 55;
- d) il identifie les règles, procédures et outils relevant du champ d'application du présent règlement et adoptés au niveau national ou au niveau des gestionnaires de l'infrastructure qui constituent des obstacles pour les services ferroviaires multiréseaux, au sens du présent règlement, et propose au REGI des méthodes pour faciliter les services ferroviaires transfrontières;
- e) il contribue à la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la planification stratégique des capacités conformément à l'article 16 en élaborant des modèles d'horaire spécifiques facilitant des sillons multiréseaux compétitifs sur de longues distances;
- f) il sert de point de contact, pour le compte des gestionnaires de l'infrastructure, pour les demandes concernant la planification et la répartition des capacités, notamment celles portant sur d'éventuelles demandes de capacités, ou des demandes de renseignements ou de points de contact liées à des incidents ferroviaires ou à des restrictions temporaires de capacités;
- g) il sert de premier point de contact pour les parties prenantes qui sont intéressées par l'utilisation de services ferroviaires, en fournissant des contacts aux acteurs concernés, tels que les gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties prenantes opérationnelles;

- h) il sert de point de contact, pour le compte du REGI, auprès des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles pour les questions qui ne sont pas explicitement couvertes par le présent règlement, en particulier le lancement ou la modification de services de transport ferroviaire transfrontières ou l'organisation d'un soutien à des activités ad hoc, notamment pour faire face aux situations de crise visées à l'article 49;
- i) il propose des services, notamment en matière d'outils numériques et informatiques, sur demande, afin d'améliorer les services ferroviaires et de stimuler le trafic ferroviaire transeuropéen.

Article 63

Organisation de la PFE

1. Au plus tard le ... [*six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], les parties prenantes opérationnelles, autres que les gestionnaires de l'infrastructure, peuvent soumettre à la Commission une proposition visant à établir la PFE afin de faciliter leurs échanges et leur consultation avec le REGI. L'objectif de la PFE est d'assurer une consultation effective du secteur ferroviaire par rapport au REGI.

Cette proposition comprend le règlement intérieur de la PFE, définissant les modalités de travail et les critères de sélection et de renouvellement de ses membres.

2. La PFE permet une représentation équilibrée des intérêts de toutes les parties prenantes opérationnelles autres que les gestionnaires de l'infrastructure.

La PFE est ouverte à la participation sur la base de critères équitables, transparents et non discriminatoires.

3. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une proposition au titre du paragraphe 1, la Commission, après avoir entendu l'avis de l'ENRRB, évalue si cette proposition satisfait aux exigences énoncées au paragraphe 2, y compris la question de savoir si elle nécessite des modifications, le cas échéant.

4. À la suite de l'évaluation au titre du paragraphe 3 et de l'adoption de toute modification requise de la proposition, la Commission communique son accord à la mise en place de la PFE.

La PFE met ensuite son règlement intérieur à la disposition du public sur son site internet.

5. La mise en place de la PFE est sans préjudice du droit des parties prenantes opérationnelles, autres que les gestionnaires de l'infrastructure, de répondre à titre individuel aux demandes de consultation menées par le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure.

6. La PFE peut émettre des avis de sa propre initiative.

7. La PFE adresse à la Commission un rapport annuel sur ses activités. Ce rapport est publié.

Article 64

Points de contact pour la coordination des gestionnaires de l'infrastructure

1. Afin de se coordonner entre eux conformément à l'article 55, les gestionnaires de l'infrastructure désignent des points de contact. Le point de contact sert d'interface centrale entre l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités participant aux activités de coordination.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure informent sans tarder le REGI de tout changement dans les points de contact afin que cela soit consigné dans les publications visées à l'article 60, paragraphe 1.

Article 65

Structure, contenu et calendrier communs des documents de référence du réseau

1. Au plus tard le ... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le REGI élabore et adopte une structure commune pour le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, prenant en compte les informations énumérées à l'annexe IV de ladite directive et à l'annexe V du présent règlement, ainsi qu'un calendrier commun pour la consultation des parties intéressées à propos du projet de document de référence du réseau. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette structure et de ce calendrier lors de l'élaboration du document de référence du réseau.

2. Le REGI présente un projet de structure commune pour le document de référence visée au paragraphe 1 au plus tard le ... [*six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*]. Dans un délai de trois mois à compter de la réception du projet élaboré par le REGI, l'ENRRB soumet à celui-ci une recommandation sur cette structure commune. Le REGI tient compte de cette recommandation.
3. Lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7 du présent règlement, du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46 du présent règlement, et du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52 du présent règlement.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure expliquent dans le document de référence du réseau la raison de l'écart par rapport à la structure et au calendrier visés au paragraphe 1 et par rapport aux cadres européens visés au paragraphe 3, et ils informent l'organisme de contrôle compétent et le REGI de ladite raison.

Article 66

Numérisation de la gestion des capacités et du trafic

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les processus de gestion des capacités et de gestion du trafic entrant dans le champ d'application du présent règlement soient mis en œuvre au moyen d'outils et de services numériques.

Les outils de gestion des capacités utilisés par les gestionnaires de l'infrastructure sont conformes aux exigences relatives au processus de planification et de répartition des capacités énoncées au chapitre II du présent règlement. Les outils numériques sont conformes aux exigences énoncées dans la directive (UE) 2016/797 et dans les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celle-ci afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes et l'alignement des données sur le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent continuer à utiliser les outils de gestion des capacités existants avant la date d'application visée à l'article 81, paragraphe 2, point d), du présent règlement, à condition que ces outils permettent aux gestionnaires de l'infrastructure de se conformer aux exigences du présent alinéa.

2. Les outils numériques déployés et les services numériques fournis:
 - a) assurent l'exécution efficace et la qualité, y compris la pleine interopérabilité, des services que les gestionnaires de l'infrastructure fournissent aux candidats;

- b) assurent la transparence de la gestion des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic dans toutes leurs phases, y compris au moyen de solutions en temps réel qui seront élaborées avec les parties prenantes concernées et déployées conformément aux exigences énoncées dans la directive (UE) 2016/797;
 - c) réduisent la charge administrative des candidats en ne leur demandant chaque information qu'une seule fois et en fournissant des informations ou des données dans un seul endroit, y compris pour les services transfrontières.
3. Lorsque les outils numériques ou les services numériques nécessaires pour soutenir les processus de gestion des capacités ou de gestion du trafic doivent faire l'objet de spécifications techniques d'interopérabilité, ou lorsque doivent être modifiées des spécifications existantes s'appliquant totalement ou partiellement à ces outils, comme le prévoient la directive (UE) 2016/797 et les actes d'exécution adoptés en vertu de celle-ci, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure contribuent à l'élaboration et à la maintenance de ces spécifications en coopération avec l'AFE et l'entreprise commune "Système ferroviaire européen", et selon le processus décrit à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure contribuent aux travaux de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" relatifs aux questions qui relèvent du champ d'application du présent règlement. À cette fin, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure assurent une représentation appropriée au sein du groupe de pilotage du pilier "Système" et du groupe de déploiement, visés respectivement aux articles 96 et 97 du règlement (UE) 2021/2085.

5. Les gestionnaires de l'infrastructure, les parties prenantes opérationnelles et, le cas échéant, les exploitants d'installations de service échangent des informations numériques relatives à la gestion des capacités et du trafic au moyen d'outils numériques et de services numériques fondés sur une architecture harmonisée et faisant appel à des interfaces normalisées ou à des systèmes communs conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux spécifications adoptées sur sa base.

Dans le cas de services ferroviaires multiréseaux ou de services transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent des services et des informations numériques par l'intermédiaire d'une interface unique ou de systèmes communs élaborés et déployés sous la coordination du REGI.

Le REGI établit un guichet unique afin de permettre aux candidats de solliciter des droits d'accès à la capacité multiréseaux en un seul endroit et une seule opération.

6. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les outils numériques et les services numériques visés au paragraphe 1 du présent article soient opérationnels dans les délais fixés à l'article 81 du présent règlement. Le coordonnateur du réseau fournit des outils et services numériques européens communs pour la gestion des capacités et du trafic, développés et déployés conformément au paragraphe 3 du présent article. L'AFE, conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2016/796, surveille le déploiement des systèmes numériques et leur conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité, coordonne le développement et la mise à jour de ces spécifications et assiste la Commission dans ce processus.

Chapitre VI

Surveillance réglementaire de la gestion des capacités et du trafic

SECTION 1

ORGANISMES DE CONTROLE

Article 67

Responsabilités des organismes de contrôle

1. Les fonctions et les pouvoirs d'un organisme de contrôle prévus à l'article 56 de la directive 2012/34/UE s'exercent eu égard aux aspects couverts par le présent règlement. En particulier, l'organisme de contrôle assure le suivi des activités des gestionnaires de l'infrastructure telles qu'elles sont exposées aux chapitres II à V du présent règlement et vérifie le respect du présent règlement de sa propre initiative et en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats.
2. Un candidat, y compris une autorité nationale, régionale ou locale responsable des services de transport ferroviaire, a le droit de saisir l'organisme de contrôle suivant la procédure prévue à l'article 56 de la directive 2012/34/UE s'il ou elle estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice de la part du gestionnaire de l'infrastructure lorsque celui-ci exerce les activités exposées aux chapitres II à V du présent règlement.

SECTION 2

RESEAU EUROPEEN DES ORGANISMES DE CONTROLE FERROVIAIRE

Article 68

Coopération des organismes de contrôle au sein de l'ENRRB

1. Afin de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu du présent règlement, les organismes de contrôle coopèrent dans le cadre de l'ENRRB, établi en vertu de l'article 57, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, notamment au moyen de consultations et d'enquêtes conjointes, en adoptant des avis ou des recommandations ou par d'autres activités pertinentes. Les organismes de contrôle fournissent toutes les informations requises à l'ENRRB conformément au paragraphe 6 du présent article.

Lorsqu'il agit dans le cadre du présent règlement, l'ENRRB assume les tâches et responsabilités et organise ses travaux comme cela est décrit dans la présente section.

2. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur une question relevant du champ d'application du présent règlement et concernant l'accès aux réseaux ferroviaires ou l'utilisation de ceux-ci dans plus d'un État membre, l'organisme de contrôle concerné informe l'ENRRB et la Commission de cette plainte ou enquête.

3. Un organisme de contrôle peut transmettre à l'ENRRB toute question, plainte ou enquête pertinente aux fins d'un échange de vues ou de l'adoption d'un avis ou d'une recommandation.
4. Lorsqu'ils prennent des décisions sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement et ayant une incidence sur l'accès aux réseaux ferroviaires ou l'utilisation de ceux-ci dans plus d'un État membre, les organismes de contrôle concernés coopèrent sous la coordination de l'ENRRB afin d'assurer la cohérence de leurs décisions respectives. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément au paragraphe 1 du présent article et à l'article 56 de la directive 2012/34/UE. Ils prennent en compte tout avis et toute recommandation pertinents adoptés par l'ENRRB et lui communiquent les décisions en question.
5. Lorsqu'un organisme de contrôle adopte une décision qui diverge de tout avis ou toute recommandation pertinents de l'ENRRB ou lorsqu'il refuse d'adopter une décision, il fournit à l'ENRRB une explication présentant les divergences et les raisons pour lesquelles il a choisi de ne pas suivre les avis ou recommandations de l'ENRRB, et inclut l'explication concernée dans sa décision.
6. Les organismes de contrôle consultés par l'ENRRB répondent dans les délais fixés par celui-ci et, à sa demande, fournissent toutes les informations qu'ils ont le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins des activités exercées par les organismes de contrôle conformément au présent règlement.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent sans tarder toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées dans le présent article et demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre où se situe le gestionnaire de l'infrastructure. Les organismes de contrôle ont le droit de demander au REGI des informations concernant les enquêtes qui relèvent de leur compétence et peuvent transférer ces informations à l'ENRRB.
8. Les organismes de contrôle ferroviaire fournissent les ressources nécessaires au fonctionnement de l'ENRRB.

Article 69

Organisation et structure de l'ENRRB

Aux fins du présent règlement, l'ENRRB est organisé en:

- a) un conseil des organismes de contrôle (ci-après dénommé "conseil");
- b) un secrétariat.

Les organismes de contrôle assurent le fonctionnement du secrétariat.

Article 70

Tâches et responsabilités de l'ENRRB

1. Outre les tâches qui lui incombent en vertu de la directive 2012/34/UE, l'ENRRB assume les tâches et responsabilités définies dans le présent règlement. L'ENRRB rend publics tout avis ou toute recommandation qu'il a adoptés. L'ENRRB ne dispose d'aucun pouvoir en matière d'élaboration des politiques ou de réglementation.
2. L'ENRRB coordonne, le cas échéant, toutes les activités de coopération des organismes de contrôle ferroviaire comme cela est prévu à l'article 68 et promeut l'harmonisation des décisions de ces organismes en ce qui concerne les services ferroviaires transfrontières.
3. Les parties prenantes opérationnelles peuvent informer l'ENRRB sur les questions relevant du champ d'application du présent règlement qui peuvent avoir une incidence sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire ou l'utilisation de celle-ci dans plus d'un État membre. Lorsque l'ENRRB reçoit de telles informations, il les transmet sans tarder à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents.

L'ENRRB peut décider d'adopter un avis ou une recommandation sur ces questions. Dans ce cas, l'ENRRB informe immédiatement les organismes de contrôle concernés de son intention à cet égard.

4. L'ENRRB soumet son avis ou sa recommandation aux organismes de contrôle concernés dans un délai de quatre semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes sur la question concernée. Il peut prolonger ce délai pour les questions particulièrement complexes.

5. L'ENRRB peut adopter des avis et des recommandations sur les décisions prises par le REGI ou par le coordinateur du réseau, à la demande de candidats ou de sa propre initiative. Lorsqu'il adopte un avis ou une recommandation au titre du présent paragraphe, il en informe les organismes de contrôle concernés.
6. L'ENRRB élabore des principes et pratiques communs pour l'adoption, par les organismes de contrôle, des décisions que ceux-ci sont habilités à prendre en vertu du présent règlement.
7. L'ENRRB adresse à la Commission ses avis ou recommandations sur toute lacune du processus de coordination visé à l'article 16 et, à la demande de la Commission, sur les mesures d'urgence adoptées par les États membres qui ont une incidence significative sur le trafic transfrontière, telles qu'elles sont visées à l'article 49, paragraphe 5.
8. L'ENRRB soumet au REGI son avis ou sa recommandation sur les lignes directrices élaborées par celui-ci en ce qui concerne les circonstances donnant lieu à une pénalité, telles qu'elles sont visées à l'article 42, paragraphe 6.
9. L'ENRRB peut émettre des avis de sa propre initiative sur des questions relevant de sa compétence.

Article 71

Composition et organisation du conseil

1. Les organismes de contrôle de chaque État membre disposant d'un réseau ferroviaire en service sont membres du conseil. Ils désignent un représentant et un suppléant au conseil.

La Commission est membre du conseil sans droit de vote et désigne un représentant et un suppléant au conseil.

2. Les membres du conseil et leurs suppléants agissent de manière indépendante et objective dans l'intérêt de l'Union, sans tenir compte d'un quelconque intérêt national ou personnel particulier. Ils ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement, d'aucune institution, d'aucune personne ni d'aucun organisme.
3. Le secrétariat de l'ENRRB rend publique une liste actualisée des membres du conseil et de leurs suppléants, accompagnée de leurs déclarations d'intérêt et de leurs coordonnées.
4. Le conseil adopte et publie son règlement intérieur, sous réserve de l'approbation de la Commission. Le règlement intérieur peut établir des modalités de vote plus détaillées, notamment la procédure de vote pour les questions urgentes.
5. Le conseil prend ses décisions à la majorité des deux tiers de ses membres, sauf disposition contraire prévue dans son règlement intérieur. Chaque membre dispose d'une voix. En l'absence d'un représentant membre, le suppléant est autorisé à exercer le droit de vote.

6. Le conseil est coprésidé par la Commission et par un membre élu du conseil et par celui-ci. La Commission est coprésidente permanente du conseil et l'autre coprésident est élu pour une période de deux ans.
7. Le secrétariat fournit les services nécessaires à l'organisation des réunions et des travaux du conseil.
8. Conformément à son règlement intérieur, le conseil peut décider de constituer des groupes de travail pour organiser les travaux de l'ENRRB sur des sujets spécifiques liés à la mise en œuvre du présent règlement, en particulier sur des questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire.

Les groupes de travail sont ouverts à la participation d'experts des organismes de contrôle ferroviaire et de la Commission. Les experts des parties prenantes opérationnelles et d'autres organismes publics ou privés peuvent être invités à participer à ces groupes de travail sur une base ad hoc.

Article 72

Rôle et tâches du conseil

1. Le conseil exécute toutes les tâches incombant à l'ENRRB énoncées dans le présent règlement.

2. En particulier, le conseil:

- a) adopte, conformément aux règles de procédure énoncées ou visées à l'article 71, paragraphe 5 ou 4, des avis ou des recommandations de l'ENRRB à propos des plaintes ou des enquêtes transmises à celui-ci par un ou plusieurs organismes de contrôle conformément à l'article 68, paragraphe 3;
- b) adopte des avis et des recommandations sur les décisions prises par le REGI en collaboration avec le coordonnateur du réseau dans le cadre du champ d'application du présent règlement;
- c) à la suite de plaintes émanant d'entreprises ferroviaires, d'exploitants d'installations de service ou d'autres parties intéressées, adopte des recommandations et des avis de l'ENRRB en ce qui concerne les consultations visées à l'article 63;
- d) élabore et adopte un rapport annuel sur les activités de l'ENRRB;
- e) constitue des groupes de travail et désigne leur président respectif;
- f) veille à ce que les modes de fonctionnement de l'ENRRB et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux, y compris ses avis et recommandations, soient rendus publics sur son site internet; inclut les coordonnées nécessaires à l'introduction de plaintes, les coordonnées des groupes de travail spécifiques et des informations sur les procédures.

Chapitre VII

Dispositions finales

Article 73

Suivi des cadres européens

1. Le groupe consultatif sur les performances assure le suivi de l'adoption et de l'application du cadre européen pour la gestion des capacités et de ses éléments visés à l'article 7, du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises et de ses éléments visés à l'article 46 et du cadre européen pour l'évaluation des performances et de ses éléments visés à l'article 52.

2. Le groupe consultatif sur les performances présente au REGI et à la Commission, dans un délai de deux ans à compter de l'adoption par le REGI des cadres visés au paragraphe 1, un rapport sur l'application de ces cadres, évaluant leur efficacité. Le rapport peut également contenir des recommandations sur la manière de remédier à des lacunes spécifiques. Lorsque le groupe consultatif sur les performances a relevé des lacunes importantes dans les cadres, il demande au REGI d'y remédier, en mettant à jour le cadre concerné en conséquence, dans un délai de trois mois.

Le rapport est rendu public.

Le groupe consultatif sur les performances publie un rapport au moins tous les trois ans.

3. Le groupe consultatif sur les performances coopère étroitement avec les organismes de contrôle nationaux et l'ENRRB lors du suivi des cadres et de l'élaboration du rapport. Le groupe consultatif sur les performances peut consulter la PFE et d'autres parties prenantes opérationnelles, le cas échéant.

Article 74

Actes d'exécution relatifs au suivi des cadres européens

1. La Commission adopte, au plus tard dix-huit mois à compter de la date à laquelle le REGI doit adopter le cadre pertinent, un acte d'exécution établissant les cadres européens visés aux articles 7, 46 et 52, ou des éléments de ceux-ci, dans les cas suivants:
 - a) lorsque le REGI n'adopte pas le cadre européen pour la gestion des capacités, ou des éléments de celui-ci, visé à l'article 7, au plus tard le ... [*18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*];
 - b) lorsque le REGI n'adopte pas le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises, ou des éléments de celui-ci, visé à l'article 46, au plus tard le ... [*22 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*];

c) lorsque le REGI n'adopte pas le cadre européen pour l'évaluation des performances, ou des éléments de celui-ci, visé à l'article 52, au plus tard le ... [26 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

2. La Commission adopte un acte d'exécution établissant les cadres européens, ou les éléments de ceux-ci, visés aux articles 7, 46 et 52, au plus tard douze mois après la publication du rapport du groupe consultatif sur les performances, dans lequel elle conclut, en tenant compte du rapport du groupe consultatif sur les performances visé à l'article 73, ce qui suit:

- a) les outils, méthodes et modalités procédurales communs, tels qu'ils sont définis dans le cadre européen pour la gestion des capacités, ne permettent pas d'atteindre les objectifs visés et d'assurer la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire ou la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes opérationnelles;
- b) les outils, méthodes et modalités procédurales communs, tels qu'ils sont définis dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, ne permettent pas d'atteindre les objectifs visés et d'assurer la gestion du trafic transfrontière entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles;

- c) les outils, méthodes et modalités procédurales communs, tels qu'ils sont définis dans le cadre européen pour l'évaluation des performances, ne permettent pas d'atteindre les objectifs visés et d'assurer l'évaluation des performances des gestionnaires de l'infrastructure relevant du présent règlement;
 - d) le cadre européen pour la gestion des capacités n'est pas suffisant pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement; ou le cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises n'est pas suffisant pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement; ou le cadre européen pour l'évaluation des performances n'est pas suffisant pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement; ou
 - e) le REGI n'a pas suffisamment remédié, dans le délai de trois mois, aux lacunes recensées par le groupe consultatif sur les performances dans le rapport visé à l'article 73, paragraphe 2.
3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 76, paragraphe 2.
4. Lors de l'élaboration des projets d'actes d'exécution, la Commission tient compte des travaux du REGI et du rapport du groupe consultatif sur les performances, le cas échéant.

Article 75

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 11, paragraphe 9, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 23, paragraphe 9, à l'article 40, paragraphe 3, à l'article 41, paragraphe 11, à l'article 42, paragraphe 11, et à l'article 50, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ... [*date d'entrée en vigueur du présent règlement*]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 9, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 23, paragraphe 9, à l'article 40, paragraphe 3, à l'article 41, paragraphe 11, à l'article 42, paragraphe 11, et à l'article 50, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 9, de l'article 13, paragraphe 4, de l'article 23, paragraphe 9, de l'article 40, paragraphe 3, de l'article 41, paragraphe 11, de l'article 42, paragraphe 11, ou de l'article 50, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 76

Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 62 de la directive 2012/34/UE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 77

Rapport et évaluation

Le 31 décembre 2033 au plus tard, la Commission évalue l'impact du présent règlement sur le secteur ferroviaire et présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.

Ce rapport évalue en particulier:

- a) l'impact du présent règlement sur les performances des services d'infrastructure ferroviaire;
- b) l'impact du présent règlement sur le développement des services de transport ferroviaire, en particulier des services internationaux, à longue distance et de fret;
- c) les travaux du REGI, du coordonnateur du réseau et de l'ENRRB, de manière générale et en lien avec l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de critères, méthodes et procédures communs;

- d) l'efficacité des mécanismes de coordination au sein du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7, du cadre européen pour la coordination de la gestion du trafic transfrontière, des perturbations et des crises visé à l'article 46 et du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52;
- e) l'efficacité de la surveillance réglementaire aux niveaux national et européen;
- f) le fonctionnement des critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux.

Article 78

Modifications de la directive 2012/34/UE

1. La directive 2012/34/UE est modifiée comme suit:
 - a) à l'article 1^{er}, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:
 - "c) les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, tels qu'ils sont exposés au chapitre IV.";
 - b) à l'article 2, le paragraphe 6 est supprimé;
 - c) à l'article 3, les points 20), 22), 23), 27) et 28) sont supprimés;
 - d) l'article 7 *ter* est supprimé;

e) à l'article 27, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le document de référence du réseau contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et de prestation de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe IV.";

f) l'article 36 est supprimé;

g) les articles 38 à 54 sont supprimés;

h) à l'annexe IV, les points 1) et 3) sont supprimés;

i) l'annexe VII est supprimée.

2. Les références faites aux dispositions supprimées de la directive 2012/34/UE s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X, section 1.

Article 79

Dispositions transitoires

1. Les accords-cadres conclus conformément à l'article 42 de la directive 2012/34/UE continuent à s'appliquer jusqu'à leur date d'expiration.
2. L'article 3, points 20), 22), 23), 27) et 28), les articles 7 *ter*, 36 et 38 à 54, l'annexe IV, point 3), et l'annexe VII de la directive 2012/34/UE ne s'appliquent pas aux activités et aux tâches effectuées en lien avec les horaires de service qui entrent en vigueur à la date ou après la date du 14 décembre 2030.

Article 80

Abrogation

1. Le règlement (UE) n° 913/2010 est abrogé avec effet au 14 décembre 2030.
2. Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X, section 2.

Article 81

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Le présent règlement est applicable à partir du ... [*un jour après la date d'entrée en vigueur du présent règlement*]. Toutefois:
 - a) l'article 29, paragraphe 2, l'article 30, paragraphe 1, l'article 50 et l'article 66 sont applicables à partir du 31 décembre 2027;
 - b) l'article 10, paragraphes 1 et 2, est applicable à partir du 1^{er} janvier 2029;
 - c) les articles 2 et 3, le chapitre II, à l'exception de l'article 7, de l'article 10, paragraphes 1 et 2, de l'article 29, paragraphe 2, et de l'article 30, paragraphe 1, ainsi que le chapitre III, à l'exception des articles 46, 49 et 50, ne sont applicables qu'aux activités et aux tâches effectuées en lien avec les horaires de service entrant en vigueur à la date du ou après la date du 14 décembre 2030;
 - d) l'article 78 est applicable à partir du 14 décembre 2030.

3. Nonobstant le paragraphe 2 du présent article, l'article 7, paragraphe 7, l'article 8, paragraphe 3, l'article 21, paragraphe 5, l'article 33, paragraphe 12, l'article 35, paragraphe 7, l'article 46, paragraphe 7, et l'article 52, paragraphe 8, ainsi que l'article 11, paragraphe 9, l'article 13, paragraphe 4, l'article 23, paragraphe 9, l'article 40, paragraphe 3, l'article 41, paragraphe 11, l'article 42, paragraphe 11, et l'article 50, paragraphe 3, conférant respectivement des pouvoirs d'exécution et des pouvoirs délégués à la Commission, sont applicables à partir du ... [*un jour après la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente

ANNEXE I

Éléments à fournir et calendrier pour la gestion des capacités

Section 1

Éléments à fournir que doivent préparer les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de la planification stratégique des capacités visée aux articles 13, 18, 19 et 20

Élément à fournir	Contenu
Stratégie en matière de capacités (article 18)	<ul style="list-style-type: none">– Portée géographique de la stratégie en matière de capacités: lignes comprises dans la planification stratégique des capacités en application de l'article 14, paragraphe 6;– Développement prévu d'infrastructures ferroviaires physiques, y compris les constructions nouvelles, modernisations, renouvellements et fermetures/déclassement, avec le détail des caractéristiques de ces infrastructures ferroviaires;– Évolution prévue de la demande de services de transport ferroviaire;– Orientations stratégiques par les États membres concernant l'utilisation des capacités, lorsque les États membres ont fourni de telles orientations;– Capacités réparties par la voie d'accords-cadres et capacités pouvant être requises pour fournir des services de transport dans le cadre de contrats de service public;– Informations relatives à la disponibilité et à l'utilisation des infrastructures ferroviaires, y compris des infrastructures ferroviaires déclarées fortement utilisées ou saturées;– Travaux d'infrastructure ferroviaire planifiés entraînant des restrictions de capacités ayant une incidence majeure.

Élément à fournir	Contenu
Modèle de capacité (article 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="470 224 1444 291">– Toutes les informations figurant dans la stratégie en matière de capacités, le cas échéant mises à jour et exposées plus en détail; <li data-bbox="470 302 1444 515">– Volume total des capacités disponibles, y compris les capacités multiréseaux, pour les candidats par section du réseau, y compris le volume des capacités disponibles par segment du marché du transport ferroviaire pour différents segments des services de transport ferroviaire et/ou par processus de répartition, y compris les capacités réservées pour des demandes ultérieures et les capacités réparties par la voie d'accords-cadres; <li data-bbox="470 526 1444 627">– Volume des capacités réservées aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire par incidence sur le volume de trafic estimé, comme indiqué à la section 3 de la présente annexe; <li data-bbox="470 638 1444 705">– Détail géographique: ventilation en sections de planification appropriées reflétant les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire et de la demande; <li data-bbox="470 716 1444 761">– Couverture temporelle: une période de validité de l'horaire de service; <li data-bbox="470 772 1444 873">– Détail temporel: au moins une vue d'ensemble annuelle (restrictions de capacités) et un ou plusieurs jours représentatifs (capacités disponibles pour les demandes).

Élément à fournir	Contenu
Plan des offres de capacités (article 20)	<ul style="list-style-type: none"> – Toutes les informations figurant dans le modèle de capacité, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage; – Capacités disponibles aux fins de répartition entre les candidats pour la période de validité de l'horaire de service à laquelle se réfère le plan des offres de capacités: <ul style="list-style-type: none"> i) le cas échéant en vertu de l'article 20, paragraphe 5, et conformément à l'article 20, paragraphes 5 et 6, les capacités préalablement planifiées disponibles pour les demandes, y compris les capacités multiréseaux, définies sous la forme d'objets de planification de capacités conformément à l'article 20, paragraphe 6; ii) les capacités qui n'ont pas été préalablement planifiées par le gestionnaire de l'infrastructure; iii) les capacités qui sont disponibles dans les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 1; – Capacités non disponibles aux fins de répartition entre les candidats: <ul style="list-style-type: none"> i) les restrictions de capacités, définies sous la forme d'objets de planification de capacités, y compris les restrictions de capacités visées au point 2 de la section 3, de la présente annexe; ii) les capacités déjà réparties par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 33 ou dans le cadre du processus de planification pluriannuelle glissante conformément à l'article 35; iii) les capacités réservées à des fins autres que celles visées aux points i) et ii), qui sont clairement indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure; iv) les autres capacités déjà réparties, lors de la mise à jour du plan des offres de capacités pendant l'horaire de service auquel se réfère ledit plan; – Capacités de remplacement disponibles pendant les restrictions de capacités; – Capacités de remplacement disponibles en cas de perturbations du réseau; – Restrictions applicables à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire spécialisée visée à l'article 26.

Section 2

Calendrier de la gestion stratégique des capacités visée aux articles 13, 18, 19 et 20

1. Lorsqu'ils préparent les éléments à fournir relatifs à la planification stratégique des capacités pour une période donnée de validité de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier établi dans la présente section.

La consultation des parties prenantes concernant les questions européennes et transfrontières est effectuée conformément à l'article 57 et associe l'ensemble des parties prenantes opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent en permanence les éléments à fournir dans le cadre du processus de coordination prévu à l'article 55.

Élément à fournir	Étape intermédiaire	Date limite (au plus tard)
Stratégie en matière de capacités (article 18)	Lancement de la phase d'élaboration de la stratégie en matière de capacités	X-60
	Première consultation des parties prenantes opérationnelles	X-58
	Publication du projet de stratégie et deuxième consultation des parties prenantes opérationnelles sur le projet de stratégie	X-39
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure et prise en compte de toute observation que la PFE aurait pu formuler à la suite de la publication du projet de stratégie en matière de capacités	X-36

Élément à fournir	Étape intermédiaire	Date limite (au plus tard)
Modèle de capacité (article 19)	Début de la préparation	X-36
	Annonces des besoins en matière de capacités par les candidats et candidats potentiels et consultation des parties prenantes opérationnelles	X-24
	Publication du projet de modèle de capacité et début de la deuxième consultation des candidats et parties prenantes opérationnelles	X-21
	Fin de la consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles et prise en compte de toute observation que l'organisme de contrôle aurait pu formuler à la suite de la publication du projet de modèle de capacité	X-19
	Publication du modèle de capacité final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-18
Plan des offres de capacités (article 20)	Début de la préparation	X-18
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X-14
	L'organisme de contrôle analyse le projet de plan des offres de capacités et peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier ledit plan.	X-14 à X-13
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 2, de la présente annexe	X-12
	Publication du plan des offres de capacités final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-11
	Mise à jour du plan des offres de capacités pour les demandes tardives	X-6,5
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 5, de la présente annexe	X-4
	Réaffectation des capacités réservées pour répartition au moyen de l'horaire de service pour d'autres processus de répartition	X-2
	Mise à jour du plan des offres de capacités pour tenir compte de toute modification des capacités préalablement planifiées ou réparties	Jusqu'à X + 12 sans tarder
<i>Remarque: "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.</i>		

2. Par dérogation au point 1, le calendrier simplifié et abrégé suivant s'applique à l'élément à fournir "Stratégie en matière de capacités" en ce qui concerne les périodes de validité de l'horaire de service débutant en décembre 2030 et en décembre 2031:

Stratégie en matière de capacités (article 18)	Publication du projet de stratégie et consultation des parties prenantes opérationnelles	X-38
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure et prise en compte de toute observation que la PFE aurait pu formuler à la suite de la publication du projet de stratégie en matière de capacités	X-36

Section 3

Calendrier et exigences pour la coordination, la consultation et la publication des restrictions de capacités résultant des travaux d'infrastructure ferroviaire visés aux articles 11 et 37

1. Les restrictions de capacités sont classées en fonction de leur durée et de leur incidence sur le trafic (volume de trafic affecté estimé sur une ligne ferroviaire par jour), selon le tableau suivant.

Tableau 1. Classification des restrictions de capacité

	Durée	Incidence sur le trafic	Finalisation de la première étape de coordination et de consultation et publication des projets de restrictions de capacités	Finalisation de la deuxième étape de coordination et de consultation sur les restrictions de capacités ayant une incidence sur plusieurs réseaux	Publication des restrictions de capacités finales	Fourniture de détails sur les autres sillons proposés
Incidence majeure	Plus de 30 jours	Plus de 50 %	X-24	X-18	X-12	
Incidence élevée	Plus de 7 jours	Plus de 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Incidence moyenne	7 jours ou moins	Plus de 50 %		X-13,5	X-12	
Incidence faible	7 jours ou moins	Plus de 10 %			X-4	T-4 Voyageurs T-1 Fret
<i>"X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.</i>						
<i>"T-m" signifie "m" mois avant le début du mouvement de train concerné.</i>						

2. En ce qui concerne les restrictions de capacités qui ont une incidence majeure ou élevée, les gestionnaires de l'infrastructure concernés publient l'ensemble des restrictions de capacités et les résultats provisoires d'une consultation des candidats une première fois au moins vingt-quatre mois avant la modification de l'horaire de service concerné, et une seconde fois, sous une forme actualisée, au moins douze mois avant ladite modification. Ces restrictions relatives aux infrastructures ferroviaires sont incluses dans le plan des offres de capacités visé à l'article 20.
3. Lorsqu'il publie les restrictions de capacités pour la première fois conformément au point 2, le gestionnaire de l'infrastructure lance une consultation sur les restrictions de capacités avec les candidats et les exploitants d'installations de service concernés. Lorsqu'une coordination conformément au point 4 est nécessaire entre la première et la seconde publication des restrictions de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure consultent une deuxième fois les candidats et les exploitants d'installations de service concernés, entre la fin de cette coordination et la seconde publication de la restriction de capacités.
4. Avant de publier les restrictions de capacités conformément au point 1, si leur incidence ne se limite pas à un seul réseau, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux et, si nécessaire, avec les candidats concernés et les exploitants d'installations de service concernés.

La coordination et la consultation finales préalables à la seconde publication s'achèvent:

- a) au plus tard dix-huit mois avant la modification de l'horaire de service pour les restrictions de capacités ayant une incidence majeure;
- b) au plus tard treize mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service pour les restrictions de capacités ayant une incidence élevée;
- c) au plus tard treize mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service pour les restrictions de capacités ayant une incidence moyenne.

La publication finale des restrictions de capacités ayant une incidence majeure, élevée ou moyenne est achevée au moins douze mois avant la modification de l'horaire de service concerné.

5. En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence faible qui se produisent au cours de la période de validité de l'horaire de service suivante et dont le gestionnaire de l'infrastructure prend connaissance au plus tard six mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats concernés sur les restrictions de capacités envisagées et communique les restrictions de capacités actualisées au moins quatre mois avant la modification de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir des détails sur l'offre de sillons au plus tard quatre mois, pour les trains de voyageurs, et au plus tard un mois, pour les trains de marchandises, avant le début de la restriction de capacités, sauf si le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats concernés conviennent d'un délai d'exécution plus court.

6. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent décider d'appliquer des seuils plus stricts pour les restrictions de capacités, déterminés sur la base de pourcentages plus faibles de volumes de trafic estimés ou de durées plus courtes que celles indiquées à la section 3 de la présente annexe, ou d'appliquer des critères en sus de ceux mentionnés dans la présente annexe, après consultation des candidats et des exploitants d'installations. Ils publient les seuils et les critères de regroupement des restrictions de capacités dans leurs documents de référence du réseau visés au point 2) de l'annexe V.
7. Les informations que doit fournir le gestionnaire de l'infrastructure lorsqu'il agit conformément au point 1 ou 5 ou à l'article 37, paragraphe 5, comprennent les éléments suivants:
 - a) le jour prévu;
 - b) la période de la journée, et, dès qu'elles peuvent être établies, l'heure du début et l'heure de fin de la restriction de capacités;
 - c) la section de ligne touchée par la restriction;
 - d) le cas échéant, la capacité des itinéraires de déviation.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces informations, ou un lien vers un site qui les fournit, dans son document de référence du réseau comme indiqué au point 2) de l'annexe V. Le gestionnaire de l'infrastructure tient ces informations à jour. En outre, les gestionnaires de l'infrastructure publient ces informations sous forme numérique conformément aux articles 10 et 66.

8. En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence majeure, le gestionnaire de l'infrastructure fournit aux candidats, à leur demande lors de la première étape de consultation, une comparaison des conditions à escompter dans au moins deux scénarios alternatifs de restriction de capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore ces scénarios alternatifs sur la base des informations fournies par les candidats au moment de leurs demandes et conjointement avec eux.

La comparaison doit, pour chaque scénario alternatif, comprendre au moins les éléments suivants:

- a) la durée de la restriction de capacités,
- b) le montant indicatif des redevances d'utilisation de l'infrastructure,
- c) les capacités disponibles sur les itinéraires de déviation,
- d) les itinéraires de substitution disponibles, et
- e) les temps de trajet indicatifs.

Avant de faire un choix entre les scénarios alternatifs de restrictions de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats intéressés et tient compte des incidences des différents scénarios sur ces candidats et sur les utilisateurs des services. Si l'analyse des scénarios alternatifs de restrictions de capacités concerne plus d'un gestionnaire de l'infrastructure, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux.

9. En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence majeure, le gestionnaire de l'infrastructure établit des critères pour déterminer quels trains devraient faire l'objet d'un changement d'itinéraire pour chaque type de service, en tenant compte des contraintes commerciales et opérationnelles du candidat, sauf si ces contraintes opérationnelles sont le résultat de décisions prises par le candidat en matière de gestion et d'organisation, et sans préjudice de l'objectif de réduction des coûts imposé au gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 30, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces critères dans le document de référence du réseau.
10. Le REGI publie les informations requises au point 7 sur son site internet.

Section 4

Calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel visé aux articles 34 et 40

1. Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier suivant:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée
Période de validité de l'horaire de service	Du deuxième samedi de décembre à minuit au deuxième samedi de décembre de l'année suivante à minuit.
Entrée en vigueur de l'horaire de service	Le deuxième samedi de décembre à minuit
Publication du plan des offres de capacités	Conformément à la section 2 de la présente annexe
Publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure ferroviaire	Conformément aux sections 2 et 3 de la présente annexe
Date limite à laquelle les candidats peuvent introduire des demandes de droits d'accès à la capacité	X-9,5
Préparation du projet d'horaire de service Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter un projet d'offre de capacités aux candidats	X-7,5
Finalisation de la consultation des candidats	X-6,5
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter une offre de capacités finale aux candidats	X-5,5
Publication de l'horaire de service Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent attribuer des droits d'accès à la capacité aux candidats	X-5,25
Conversion des spécifications de capacités en sillons	À spécifier par les gestionnaires de l'infrastructure dans le document de référence du réseau, en tenant compte du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7
<i>Remarque: "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X").</i>	

2. La date limite de présentation des demandes de droits d'accès à la capacité fixée dans le tableau figurant au point 1 est la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE.

Section 5

Calendrier pour la répartition des capacités par la voie d'accords-cadres visée aux articles 33 et 40

Le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier suivant:

Période	Durée
Période de validité standard des accords-cadres	5 ans
Conversion des spécifications de capacités en sillons	Entre X-9,5 et X-7,5 (conjointement avec la coordination dans le cadre du processus de répartition annuel visé à la section 4)
<i>Remarque: "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.</i>	

Section 6

Calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante visée aux articles 35 et 40

Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier suivant lors de la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée
Première date possible pour l'introduction des demandes de capacités par les candidats en vue de la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante	Quatre mois avant le premier mouvement de train
Dernière date possible pour l'introduction des demandes de capacités par les candidats en vue de la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante	Un mois avant le premier mouvement de train
Durée maximale des droits d'accès à la capacité attribués lors de la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante	36 mois avant le premier mouvement de train
Conversion des spécifications de capacités en sillons pour les droits d'accès à la capacité attribués conformément à l'article 35, paragraphe 2, point a)	À spécifier par les gestionnaires de l'infrastructure en tenant compte du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7
Conversion des spécifications de capacités en sillons pour les droits d'accès à la capacité attribués conformément à l'article 35, paragraphe 2, point b)	À spécifier par les gestionnaires de l'infrastructure en tenant compte du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits d'accès à la capacité lors de la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante	15 jours
<i>Remarque: "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.</i>	

Section 7

Calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus ad hoc visée aux articles 36 et 40

Lorsqu'il répartit les capacités de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du processus ad hoc, le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier suivant:

Période	Durée
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits d'accès à la capacité	Sept jours civils et, en tout état de cause, 24 heures avant le début du service ferroviaire

Section 8

Calendrier des modifications des capacités attribuées visées à l'article 41

Lorsqu'il modifie des droits d'accès à la capacité de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier suivant:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée
Délai maximal dont dispose le gestionnaire de l'infrastructure pour proposer des droits d'accès à la capacité de remplacement portant sur un seul réseau	Quatre jours civils et, en tout état de cause, 24 heures avant le début du service ferroviaire
Délai maximal dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure concernés pour proposer des droits d'accès à la capacité multiréseaux de remplacement	Huit jours civils et, en tout état de cause, 24 heures avant le début du service ferroviaire

ANNEXE II

Seuils pour la déclaration des infrastructures ferroviaires fortement utilisées et saturées visées à l'article 23

Utilisation	Classification	Utilisation des capacités	Période de référence
Trafic hétérogène	Fortement utilisée	> 85 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic hétérogène	Saturée	> 95 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an
Trafic homogène	Fortement utilisée	> 90 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic homogène	Saturée	> 95 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an

Le terme "utilisation des capacités" désigne le rapport entre les capacités attribuées ou, pour les périodes de validité précédentes de l'horaire de service, le nombre réel de trains en circulation et les capacités théoriques disponibles sur un élément de l'infrastructure ferroviaire sur la base de la méthode visée à l'article 23, paragraphe 2.

"Trafic homogène" signifie que les trains sur le tronçon concerné présentent généralement des caractéristiques similaires en ce qui concerne l'utilisation des capacités, en particulier la vitesse, le plan des arrêts et l'accélération.

"Trafic hétérogène" signifie que les trains sur le tronçon concerné présentent des caractéristiques différentes en ce qui concerne l'utilisation de la capacité, en particulier la vitesse, le plan des arrêts et l'accélération.

ANNEXE III

Contenu du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7

Le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 7 contient au moins les éléments suivants:

Élément	Référence(s)
Types et description des services de transport ferroviaire à utiliser aux fins de la planification stratégique des capacités	Article 14, paragraphe 2
Outils, méthodes et modalités procédurales communs pour la planification stratégique des capacités, y compris pour la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et la consultation des parties prenantes, y compris les annonces de besoins en matière de capacités	Article 14, paragraphes 4 et 10, article 15, article 16, article 19, paragraphe 1, et article 57
Lignes directrices définissant les procédures et méthodes à utiliser pour l'analyse du marché des transports	Article 17, paragraphe 3
Modalités de publication du plan des offres de capacités et processus de consultation des candidats	Article 20, paragraphe 11
Lignes directrices concernant la définition des limites dans lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure peut proposer un modèle de capacité, ou un plan des offres de capacités, qui diffère des contributions reçues	Article 19, paragraphe 3, et article 20, paragraphe 7
Critères et procédures régissant la répartition des capacités préalablement planifiées prévues dans le plan des offres de capacités	Article 22, paragraphe 4

Élément	Référence(s)
Spécifications applicables aux objets de planification des capacités dans un format lisible par l'être humain et lisible par machine	Article 22, paragraphe 5
Méthode commune d'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire	Article 23, paragraphe 2
Méthode d'évaluation et liste des paramètres relatifs aux services de transport ferroviaire et des critères socio-économiques et environnementaux, y compris la liste des paramètres, valeurs de paramètres standard ou fourchettes de valeurs standard	Article 27, paragraphe 4, et article 39, paragraphe 4
Caractéristiques des spécifications de capacités	Article 28, paragraphe 1
Fourchettes des seuils d'utilisation applicables à l'annulation de droits d'accès à la capacité inutilisés	Article 29, paragraphe 3
Procédures et méthodes de coordination pour la répartition des droits d'accès à la capacité multiréseaux, y compris les exigences de qualité minimales	Article 30, paragraphe 5
Lignes directrices concernant la définition des limites relatives aux différences entre les demandes de capacités présentées par les candidats et les capacités de l'infrastructure ferroviaire proposées par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre du processus de résolution des conflits par consensus	Article 38, paragraphe 2
Lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les conflits faisant intervenir au moins une demande de capacités multiréseaux	Article 38, paragraphe 7
Procédures de gestion des modifications apportées aux droits d'accès à la capacité après la répartition	Article 41, paragraphe 10
Lignes directrices pour l'application de la modulation des pénalités	Article 42, paragraphe 6
Lignes directrices pour une consultation appropriée et régulière des parties intéressées en ce qui concerne les questions européennes et transfrontières	Article 57, paragraphe 2

ANNEXE IV

Niveaux minimal et maximal de la pénalité, conformément à l'article 42

Le niveau minimal de la pénalité avant modulation éventuelle est de 1 EUR/km du sillon concerné.

Le niveau maximal de la pénalité avant modulation éventuelle est de 8 EUR/km du sillon concerné.

ANNEXE V

Contenu du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE
– section sur la gestion des capacités et la gestion du trafic

En plus des éléments visés à l'article 27, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, le document de référence du réseau visé dans ledit article contient les informations suivantes:

- 1) une section exposant la nature de l'infrastructure ferroviaire qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Cette section renvoie aux informations disponibles dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797;
- 2) une section sur les principes et les critères de répartition des capacités. Cette section expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Elle précise également les procédures et délais relatifs au processus de gestion des capacités. Elle contient les critères spécifiques applicables à ce processus, et notamment:
 - a) les procédures de consultation des candidats sur la planification stratégique des capacités et d'annonce par les candidats des besoins en matière de capacités;

- b) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
- c) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;
- d) les délais applicables à la planification stratégique des capacités et aux processus de demande, de répartition, d'adaptation et de reprogrammation, ainsi que les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;
- e) les principes régissant le mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 38 et le mécanisme formel de résolution des conflits visé à l'article 39;
- f) la structure et le niveau des pénalités pour les modifications apportées aux droits d'accès à la capacité;
- g) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure ferroviaire est fortement utilisée ou saturée;
- h) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- i) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 7;

- 3) une section sur l'exploitation, y compris la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises. Elle définit la mise en œuvre des exigences énoncées dans le présent règlement et dans les directives (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 et 2007/59/CE, y compris:
- a) des règles d'exploitation, y compris les règles de priorité ou les principes de priorité pour la gestion du trafic, une liste des règles techniques, opérationnelles et de sécurité et des règles relatives au personnel d'exploitation, ou des références à ces règles;
 - b) des mesures opérationnelles, y compris des règles et procédures pour la gestion des perturbations et la gestion des crises, la communication opérationnelle et l'échange de données avec les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles;
 - c) une liste des systèmes d'information utilisés dans le cadre des opérations et des références à ces systèmes;
 - d) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 46 du présent règlement;

- 4) une section sur les éléments clés de la gestion des performances, comprenant notamment:
- a) des références aux objectifs de performance fixés dans le plan d'entreprise visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE et dans l'accord contractuel visé à l'article 30 de ladite directive;
 - b) des procédures permettant de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et d'en rendre compte, d'identifier les causes des insuffisances en matière de performance avec les parties prenantes opérationnelles et de concevoir et de mettre en œuvre des mesures de réparation pour améliorer les performances;
 - c) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 52 du présent règlement.
-

ANNEXE VI

Contenu du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic,
des perturbations et des crises visé à l'article 46

Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises contient au moins les éléments suivants:

Élément	Référence(s)
Règles et procédures régissant la gestion du trafic et la gestion des perturbations que les gestionnaires de l'infrastructure doivent prendre en compte lors de l'établissement de règles et de procédures pour la gestion du trafic	Article 45
Règles et procédures communes pour la coordination de la gestion du trafic, de la gestion des perturbations et de la gestion des crises entre les gestionnaires de l'infrastructure et avec les parties prenantes opérationnelles	Article 44, article 45, article 46, paragraphes 1 et 4, article 47, article 48
Lignes directrices pour la gestion et la répartition des capacités en cas de perturbations du réseau et de situations de crise	Article 43, paragraphe 2
Définition des responsabilités des parties prenantes opérationnelles intervenant dans la gestion du trafic transfrontière, sur la base d'un ensemble de procédures opérationnelles, d'étapes intermédiaires et d'interfaces convenues d'un commun accord	Article 47
Procédures, règles, outils et interfaces pour la communication et l'échange d'informations, y compris des outils et interfaces numériques harmonisés, entre les gestionnaires de l'infrastructure, les parties prenantes opérationnelles et les autres parties prenantes concernées, notamment les autorités publiques	Article 47, article 50, article 66

Élément	Référence(s)
Principes pour la mise en place de groupes de coordination spécialisés en matière de gestion du trafic, de gestion des perturbations et de gestion des crises	Article 55, paragraphe 2
Dispositions en matière de simulation et de formation, notamment en ce qui concerne les perturbations et les situations de crise	Article 49, paragraphe 7
Méthode commune d'estimation des conditions relatives à la durée et à l'incidence probable sur le trafic et du contenu du rapport d'incident du coordonnateur du réseau	Article 48, paragraphe 7
Lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées en ce qui concerne les questions européennes et transfrontières	Article 57, paragraphe 2

ANNEXE VII

Perturbations du réseau visées à l'article 48

Type d'incident	Estimation de la durée probable	Estimation de l'incidence probable
Perturbation du réseau	Le retour aux niveaux antérieurs à l'incident des capacités disponibles pour l'utilisation des trains nécessite trois jours ou plus	<ul style="list-style-type: none">– Au moins 50 % des trains sur le tronçon touché qui sont exploités sur un seul réseau doivent faire l'objet d'un traitement opérationnel– Moins de 50 % des trains sur le tronçon touché qui sont exploités sur plus d'un réseau nécessitent ou devraient nécessiter un traitement opérationnel
Perturbation multiréseau	Le retour aux niveaux antérieurs à l'incident des capacités disponibles pour l'utilisation des trains nécessite trois jours ou plus	<ul style="list-style-type: none">– Au moins 50 % des trains sur le tronçon touché qui sont exploités sur plus d'un réseau nécessitent ou devraient nécessiter un traitement opérationnel

ANNEXE VIII

Contenu du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 52

Domaine de performance	Points pertinents (à titre indicatif)
Infrastructure ferroviaire et équipements	<ul style="list-style-type: none">– Capacités et potentiel de l'infrastructure physique et de ses équipements, y compris le déploiement des normes RTE-T– Réductions des capacités ou du potentiel de l'infrastructure ferroviaire dues à un report du renouvellement, de l'entretien ou de la réparation de l'infrastructure ferroviaire
Capacités de l'infrastructure ferroviaire	<ul style="list-style-type: none">– Offre de capacités en termes de quantité et de qualité– Utilisation des capacités, capacités inutilisées pour répondre à la croissance du trafic– Cohérence entre les capacités disponibles (prévues ou non) et les besoins du marché, au niveau d'un seul réseau et au niveau multiréseau– Stabilité de l'offre de capacités, notamment dans le cadre des travaux d'infrastructure ferroviaire– Saturation de l'infrastructure ferroviaire– Durée prévue des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion du trafic	<ul style="list-style-type: none">– Ponctualité/retards des différents types de services ferroviaires, au point de départ, aux arrêts intermédiaires et au point de destination, ainsi qu'à des endroits importants sur le plan opérationnel– Annulations de trains– Durée réelle des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières

Domaine de performance	Points pertinents (à titre indicatif)
Gestion des perturbations et gestion des crises	<ul style="list-style-type: none"> – Part du trafic qui pourrait être déviée ou reprogrammée pendant la perturbation ou la crise – Incidence des perturbations sur le trafic ferroviaire au niveau des retards et annulations – Incidence des perturbations sur les exploitants de services ferroviaires et sur leurs clients – Points spécifiques relevés (qualitatifs)
Déploiement et performance des services, outils et interfaces numériques	<ul style="list-style-type: none"> – Soutien aux processus liés à la gestion des capacités, à la gestion du trafic et à la gestion des perturbations – Exhaustivité et qualité des informations et des données fournies ainsi que facilité d'accès pour les parties prenantes opérationnelles – Alignement sur l'architecture européenne développée dans le cadre de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" et sur les spécifications techniques pertinentes conformément à la directive (UE) 2016/797
Respect de la réglementation; surveillance réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> – Indicateurs de processus permettant de contrôler le respect des règles et procédures – Plaintes déposées auprès des organismes de contrôle et de l'ENRRB
Dispositions concernant l'évaluation des performances en matière de gestion du trafic, de gestion des perturbations et de gestion des crises, notamment la coordination entre les parties prenantes opérationnelles	
Lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées en ce qui concerne les questions européennes et transfrontières, visée à l'article 57, paragraphe 2	

ANNEXE IX

Informations à fournir aux parties prenantes opérationnelles visées à l'article 50

Les informations suivantes sont fournies, le cas échéant, conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution pertinents adoptés en vertu de celle-ci, et sous réserve des responsabilités respectives des parties prenantes au sens du règlement (UE) 2026/253 de la Commission¹, en application de l'article 50 du présent règlement:

Informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure:

- Numéro du train
- Suivi des trains
- Répartition des sillons
- Informations sur le mouvement de train et informations prévisionnelles de mouvement de train
- Informations relatives aux interruptions de service
- Échange de données pour l'amélioration de la qualité

¹ Règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission du 6 février 2026 relatif à la spécification technique concernant le sous-système télématique du système ferroviaire de l'Union européenne pour l'interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire (STI TEL) et abrogeant les règlements (UE) n° 454/2011 (STI ATV) et (UE) n° 1305/2014 (STI ATF) (JO L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

Informations fournies par les autres parties prenantes opérationnelles:

- Données des lettres de voiture
 - Demande de sillon
 - Préparation du train
 - Informations sur le mouvement de train et informations prévisionnelles de mouvement de train
 - Informations relatives aux interruptions de service
 - Heure de départ estimée (ETD), heure d'échange estimée (ETI), heure d'arrivée estimée (ETA)
 - Mouvements des wagons
 - Échange de données pour l'amélioration de la qualité
-

ANNEXE X

Tableaux de correspondance

1. Tableau de correspondance pour les dispositions supprimées de la directive 2012/34/UE

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 2, paragraphe 6	Article 40, paragraphe 2
Article 3, point 20)	Article 23 et annexe II
Article 3, point 22)	Articles 38 et 39
Article 3, point 23)	Article 5, point 6), et article 33
Article 3, point 27)	Article 5, point 9)
Article 3, point 28)	Article 5, point 14)
Article 7 <i>ter</i> , paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 7 <i>ter</i> , paragraphe 2	Article 3, paragraphe 3
Article 7 <i>ter</i> , paragraphe 3	Article 3, paragraphe 4, et article 2, paragraphe 4, point b)
Article 36	Article 42
Article 38, paragraphe 1	Article 28, paragraphe 1, deuxième alinéa, et article 28, paragraphe 5
Article 38, paragraphe 2	Article 28, paragraphe 3
Article 38, paragraphe 3	Article 28, paragraphe 4
Article 38, paragraphe 4	Article 28, paragraphe 6
Article 39, paragraphe 1	Article 13, paragraphe 3
Article 39, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 40, paragraphe 1	Article 16, article 30 et article 55
Article 40, paragraphe 2	Article 58, paragraphe 10, article 61, paragraphe 2, article 67, paragraphe 1, article 68, paragraphes 1 et 7

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 40, paragraphe 3	Article 58, paragraphes 3 et 8
Article 40, paragraphe 4	Article 56, paragraphe 1
Article 40, paragraphe 5	–
Article 41, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 2
Article 41, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3
Article 42, paragraphe 1	Article 33, paragraphe 1
Article 42, paragraphe 2	Article 33, paragraphe 6
Article 42, paragraphe 3	Article 33, paragraphe 7
Article 42, paragraphe 4	Article 33, paragraphe 7
Article 42, paragraphe 5	Article 33, paragraphe 8, et annexe I, section 5
Article 42, paragraphe 6	Article 33, paragraphe 9
Article 42, paragraphe 7	Article 33, paragraphe 11
Article 42, paragraphe 8	Article 33, paragraphe 12
Article 43, paragraphe 1	Article 40, paragraphe 1, article 34, paragraphes 5, 6 et 7, article 35, paragraphes 1 et 2, et annexe I, sections 2, 4, 5, 6 et 7
Article 43, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 9, article 13, paragraphe 2, article 23, paragraphe 9, article 40, paragraphe 3, et article 41, paragraphe 11
Article 43, paragraphe 3	–
Article 44, paragraphe 1	Article 28, paragraphe 1
Article 44, paragraphe 2	Article 34, paragraphes 6 et 7
Article 44, paragraphe 3	Article 33, paragraphe 4
Article 44, paragraphe 4	Article 30 et article 66, paragraphe 5

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 45, paragraphe 1	Article 34, paragraphe 1
Article 45, paragraphe 2	Article 27
Article 45, paragraphe 3	Article 34, paragraphe 9
Article 45, paragraphe 4	Article 34, paragraphe 9
Article 46, paragraphe 1	Article 38, paragraphe 1
Article 46, paragraphe 2	Article 38, paragraphe 2
Article 46, paragraphe 3	Article 38, paragraphe 3
Article 46, paragraphe 4	Article 38, paragraphe 4
Article 46, paragraphe 5	Article 38, paragraphe 2
Article 46, paragraphe 6	Article 39
Article 47, paragraphe 1	Article 23, paragraphe 1, et annexe II
Article 47, paragraphe 2	Article 23, paragraphe 5
Article 47, paragraphe 3	Article 27, paragraphe 1
Article 47, paragraphe 4	Article 9, paragraphes 1 et 2, et article 13, paragraphe 3
Article 47, paragraphe 5	Article 9, paragraphe 1, et article 35
Article 47, paragraphe 6	Article 23, paragraphe 6
Article 48, paragraphe 1	Article 36, paragraphe 1
Article 48, paragraphe 2	Article 20, paragraphe 5
Article 49, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 49, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 2
Article 49, paragraphe 3	Article 26, paragraphe 3
Article 50, paragraphe 1	Article 24, paragraphe 1
Article 50, paragraphe 2	Article 24, paragraphe 2

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 50, paragraphe 3	Article 24, paragraphe 1
Article 51, paragraphe 1	Article 23, paragraphe 1
Article 51, paragraphe 2	Article 25, paragraphes 1 et 2
Article 51, paragraphe 3	Article 25, paragraphe 4
Article 51, paragraphe 4	Article 25, paragraphe 5
Article 52, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 9
Article 52, paragraphe 2	Article 29, paragraphe 3
Article 53, paragraphe 1	Article 37, paragraphe 1
Article 53, paragraphe 2	Article 11, paragraphes 2 et 4, et article 37, paragraphe 3
Article 53, paragraphe 3	Article 10, paragraphe 1
Article 54, paragraphe 1	Article 45, paragraphe 3
Article 54, paragraphe 2	Article 45, paragraphe 5
Article 54, paragraphe 3	Article 45, paragraphe 7

2. Tableau de correspondance pour le règlement (UE) n° 913/2010

Règlement (UE) n° 913/2010	Présent règlement
Articles 1 ^{er} à 7	–
Article 8	Article 58, paragraphes 1 à 7, 9, 10 et 11, et article 60, paragraphe 1, points a), b) et c) et g), et paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	Article 16, paragraphe 1, article 24, paragraphes 3 et 4, article 25, paragraphe 3, et article 61
Article 9, paragraphe 1, points a), c), d) et e), et paragraphes 2, 3, 4 et 5	–
Article 9, paragraphe 1, point b)	Article 17 et article 24, paragraphes 3 et 4
Article 10	–
Article 11	Article 58, paragraphes 1 à 7, 9, 10 et 11
Articles 12 à 18	–
Article 19	Article 51 et article 70, paragraphes 7 et 8
Articles 20 à 25	–