

Bruxelles, le 11 juin 2024  
(OR. en)

10938/24

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2023/0271(COD)**

---

---

**TRANS 302  
CODEC 1484**

## **NOTE**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	10059/24 + ADD 1
N° doc. Cion:	11718/23 + ADD 1-4
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010 – Orientation générale

---

## **I. CONTEXTE**

1. Le 11 juillet 2023, la Commission a présenté au Conseil et au Parlement européen une proposition<sup>1</sup> de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010, qui vise à accroître la disponibilité de l'infrastructure grâce à l'amélioration des processus de planification et de répartition et à une meilleure coordination transfrontière.
2. Le projet de règlement est fondé sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) (procédure législative ordinaire).

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1 à 4.

3. Le Comité économique et social européen<sup>2</sup> a rendu son avis le 6 février 2024. Le Comité des régions<sup>3</sup> a rendu son avis le 18 mars 2024.
4. Le groupe "Transports terrestres" a examiné la proposition à 20 reprises, lors de ses réunions des 4 septembre, 27 septembre, 20 octobre, 6 novembre, 20 novembre, 27 novembre et 12 décembre 2023, ainsi que les 9 février, 13 février, 27 février, 7 mars, 14 mars, 19 mars, 11 avril, 16 avril, 23 avril, 30 avril, 14 mai, 21 mai et 28 mai 2024.
5. Lors de sa réunion du 5 juin, le Comité des représentants permanents a examiné le compromis résultant des discussions au sein du groupe "Transports terrestres" et l'a largement approuvé, en vue d'une orientation générale. Deux observations supplémentaires formulées par des États membres lors de cette réunion du Comité des représentants permanents ont été prises en compte dans le texte figurant à l'annexe de la présente note. Les passages nouveaux par rapport à la proposition de la Commission apparaissent en caractères **gras et soulignés** et les suppressions sont signalées par des crochets [...].
6. Au Parlement européen, la commission des transports et du tourisme (TRAN) est compétente au fond. M<sup>me</sup> Tilly Metz (LU, Verts) a été nommée rapporteure. Le rapport a été présenté le 5 mars 2024; le Parlement européen a adopté son mandat de négociation lors de la session plénière du 12 mars 2024.

## II. **ÉTAT D'AVANCEMENT**

### A. **Solutions de substitution à la proposition initiale**

7. Les États membres se sont déclarés favorables aux objectifs de la proposition. Toutefois, des délégations ont proposé d'améliorer certains processus de planification et de répartition des capacités de l'infrastructure, de renforcer le rôle des États membres et de simplifier l'évaluation des performances et la surveillance réglementaire. La présidence a donc élaboré les solutions de substitution suivantes à la proposition initiale, qui ont reçu le soutien des délégations.

---

<sup>2</sup> JO C, C/2024/891, 6.2.2024.

<sup>3</sup> JO C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Champ d'application du règlement

8. La présidence a reproduit certaines possibilités d'exemptions ou d'exclusions du champ d'application qui s'appliquaient déjà à la gestion des capacités ferroviaires en vertu de la directive 2012/34/UE, mais qui ne figuraient pas dans la proposition de la Commission ou n'étaient pas entièrement couvertes par celle-ci, telles que les services ferroviaires effectués en transit dans l'Union ou les services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche (article 1<sup>er</sup>). Pour les sillons internationaux faisant intervenir des gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers, la présidence a introduit la possibilité de s'écarter des périodes et des délais fixés dans le règlement pour la répartition des capacités lorsque cela n'a pas d'effet sur les autres gestionnaires de l'infrastructure de l'Union qui ne sont pas concernés par ces sillons internationaux (article 38).
9. La présidence a introduit, dans le préambule, des considérations relatives à la partie du réseau ferroviaire de l'Union où des capacités sont disponibles en permanence et où il n'existe pas de risque réel de saturation, ainsi qu'à la partie du réseau ferroviaire de l'Union qui est géographiquement isolée par la mer du reste du réseau, pour lesquelles les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure devraient être en mesure de suivre une approche pragmatique et proportionnée lors de la mise en œuvre du règlement, tout en satisfaisant pleinement aux obligations énoncées dans celui-ci (*considérant 6 ter*). Cela contribuera à prévenir toute charge administrative excessive dans ces situations particulières.

b. Sécurité et défense

10. La présidence a tenu compte, dans le texte, de toutes les préoccupations exprimées par les délégations en matière de sécurité et de défense. Tout d'abord, la présidence a souligné que le 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 et pour garantir l'accès des forces armées à l'infrastructure ferroviaire (*article 1<sup>er</sup>*). Ces mesures ne se limitent plus aux situations de crise, mais sont soumises aux mêmes conditions que les mesures prises dans les situations de crise.
11. Par ailleurs, la présidence a introduit la possibilité pour les États membres de refuser d'octroyer des droits à capacités de l'infrastructure à un candidat, ou de les lui retirer, s'ils établissent que cela présenterait un risque sérieux et grave pour l'ordre public ou la sécurité publique, y compris pour la sécurité nationale et la défense. Cette mesure, qui aurait des conséquences en particulier pour les États membres voisins, devra être dûment justifiée et strictement nécessaire et proportionnée à l'objectif poursuivi, et devra faire l'objet d'un réexamen régulier (*article 10 bis*).

c. Élaboration des trois cadres européens par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI)

12. La présidence a précisé les règles et prolongé le calendrier permettant au REGI de produire les trois cadres européens pour la gestion des capacités, pour la coordination transfrontière de la gestion du trafic, des perturbations et des crises, et pour l'évaluation des performances. La présidence a également ajouté une consultation des parties prenantes opérationnelles ainsi qu'une recommandation du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) avant l'adoption des cadres (*articles 6, 44 et 50*).
13. En outre, la présidence a explicitement indiqué dans le préambule que le contenu des cadres européens n'est pas contraignant (*considérant 15*). Cet éclaircissement est nécessaire, premièrement, pour des raisons de sécurité juridique afin que les gestionnaires de l'infrastructure connaissent l'étendue des obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement et, deuxièmement, pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflit avec la jurisprudence *Meroni*<sup>4</sup>, étant donné que le REGI est une entité tierce. Toutefois, afin d'assurer une approche suffisamment harmonisée de la gestion des capacités ferroviaires, le texte prévoit que les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre le contenu de ces cadres et de motiver tout écart par rapport à celui-ci.

d. Orientations stratégiques

14. La présidence a renforcé la portée et l'importance des orientations stratégiques fournies par les États membres à leurs gestionnaires de l'infrastructure. En particulier, les États membres peuvent obliger les gestionnaires de l'infrastructure à préplanifier les capacités de l'infrastructure, à orienter la ventilation des capacités des infrastructures fortement utilisées ou saturées, à orienter la mise en œuvre du mécanisme formel de résolution des conflits ou à encadrer la réservation de capacités par le biais d'accords-cadres ou d'une planification glissante. Toutefois, l'adoption de telles orientations par les États membres demeure facultative, de même que la possibilité pour les États membres de les rendre contraignantes. La présidence a également accompagné ce renforcement des garanties appropriées pour éviter une approche fragmentée de la gestion des capacités ferroviaires, en exigeant des États membres qu'ils coordonnent entre eux leurs orientations stratégiques respectives et respectent l'indépendance opérationnelle des gestionnaires de l'infrastructure (*articles 11, 18 et 37*).

---

<sup>4</sup> Arrêt de la Cour de justice du 13 juin 1958, *Meroni/Haute Autorité*, 9/56, EU:C:1958:7

e. Planification des capacités

15. La présidence a réorganisé le contenu des documents de planification, qui fait l'objet d'une liste complète à l'annexe I. Afin de réduire la charge administrative des gestionnaires de l'infrastructure liée à ces documents de planification, la présidence a limité les cas dans lesquels ces documents doivent être mis à jour. Par exemple, les stratégies en matière de capacités ne sont mises à jour qu'en cas d'événements imprévus et importants, et les modèles de capacité ne sont mis à jour que si les plans des offres de capacités, qui sont plus détaillés, ne sont pas déjà publiés (*articles 16 à 18*).

f. Critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux

16. Les délégations ont reconnu qu'il importe d'utiliser des critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux lors de la gestion de capacités limitées, afin d'obtenir le plus grand bénéfice possible pour la société. Ces critères seront utilisés, d'une part, pour évaluer d'autres options de ventilation sur les éléments de l'infrastructure fortement utilisés et saturés –le gestionnaire de l'infrastructure ayant également la possibilité de tenir compte des circonstances locales ou nationales– et, d'autre part, pour résoudre les conflits qui n'ont pas pu être résolus par la coordination des demandes de capacités (*articles 25 et 37*). La Commission devra réexaminer le fonctionnement de ces critères dans son rapport sur la mise en œuvre du règlement au plus tard dix ans après son entrée en vigueur (*article 73*).

g. Pénalités

17. La présidence a remplacé le terme proposé de "*compensation*" lorsqu'en cas de modifications apportées aux droits à capacités, une partie ne respecte pas ses engagements, par celui de "*pénalité*" qui est plus approprié pour désigner une incitation financière vis-à-vis de toutes les parties à respecter ces engagements. La présidence a réuni toutes les dispositions relatives aux pénalités figurant à l'*article 40*. La présidence a apporté des précisions supplémentaires sur les niveaux et les modulations des pénalités ainsi que sur les critères à prendre en compte pour définir ces niveaux et modulations. Les restrictions de capacité résultant de travaux d'infrastructure déclarés par les gestionnaires de l'infrastructure sous certaines conditions ne font pas l'objet de telles pénalités. Enfin, la présidence a introduit le principe selon lequel, sans préjudice de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (ci-après la "COTIF") et du droit de recours prévu par le droit national et le droit de l'UE, le paiement d'une pénalité éteint pour l'autre partie les autres réclamations d'ordre financier liées à la même modification.

h. Situations de crise

18. Compte tenu du fait que la gestion des crises relève principalement de la compétence des États membres, la présidence a supprimé la possibilité pour la Commission d'exiger d'un État membre qu'il abroge les mesures temporaires adoptées en réponse à une situation de crise. Toutefois, les États membres devront informer la Commission et le REGI de ces mesures temporaires, en limiter la teneur à ce qui est strictement nécessaire pour faire face à la situation de crise et les coordonner avec les autres États membres lorsqu'elles ont une incidence sur le trafic transfrontière (*article 47*).

i. Coordination entre les États membres

19. La présidence a créé une obligation formelle de coordination entre les États membres concernant plusieurs aspects du texte, afin de veiller à ce que les pratiques soient suffisamment harmonisées s'il y a lieu (*article 53 bis*). Ce point a été jugé particulièrement important par certaines délégations, compte tenu de l'abrogation du règlement relatif aux corridors de fret ferroviaire<sup>5</sup>, qui contenait des mécanismes de coordination, mais limités aux services de fret ferroviaire. La présidence estime que les dispositions combinées de ce règlement et du règlement RTE-T révisé, qui crée de nouveaux corridors de transport européens, constitueront un cadre de gouvernance approprié pour l'ensemble des services ferroviaires.

j. Évaluation des performances

20. La présidence a supprimé la proposition de créer un "*organe d'évaluation des performances*", étant donné que cette entité se serait vu confier des tâches proches du domaine d'expertise d'entités déjà existantes. À la place, la présidence a proposé de confier au REGI et à l'ENRRB l'évaluation des performances des services fournis par les gestionnaires de l'infrastructure. En particulier, le cadre européen pour l'évaluation des performances et, sur cette base, le rapport européen sur l'évaluation des performances sont maintenus, avec la contribution et les recommandations de l'ENRRB (*articles 49 à 51*).

---

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

k. Numérisation

21. La présidence a explicitement mentionné la possibilité pour les États membres de continuer à utiliser les outils de gestion des capacités existants, pour autant qu'ils permettent de satisfaire aux exigences du règlement, afin d'éviter tout investissement superflu dans la numérisation (*article 62*).

l. Actes délégués et actes d'exécution

22. La présidence a limité les pouvoirs dont dispose la Commission pour adopter des actes délégués aux aspects strictement nécessaires et a davantage circonscrit la délégation de pouvoir accordée (*articles 10, 11, 21, 38, 39 et 48*). La présidence estime que, compte tenu de la complexité particulière de ce règlement et du fait qu'il s'agit d'une manière entièrement nouvelle de gérer les capacités du secteur, il était important de permettre la révision de certains aspects du règlement afin de garantir que les règles qui y sont énoncées restent appropriées au fil du temps. La présidence a clairement délimité les éléments qui pourraient être modifiés dans les annexes et a ajouté les conditions d'action de la Commission, telles que des difficultés majeures de mise en œuvre. La présidence a également introduit les clauses types relatives aux actes délégués concernant la possibilité de révoquer la délégation de pouvoir, la consultation d'experts et la procédure d'adoption (*article 71*).
23. La présidence a inclus la "*clause d'absence d'avis*" pour tous les actes d'exécution devant être adoptés sur la base du règlement, ce qui signifie que la Commission n'adopte pas l'acte d'exécution si le comité de l'espace ferroviaire unique européen n'émet pas d'avis (*article 72*).

m. Règle de vote au sein du REGI

24. La Commission proposait de maintenir la règle de vote actuelle au sein du REGI, à savoir que tous les gestionnaires de l'infrastructure d'un même État membre disposent ensemble d'une voix et le REGI prend ses décisions à la majorité simple. Toutefois, comme le rôle du REGI a été revu de manière générale et que le nouveau processus de gestion des capacités comprendra de nombreuses tâches nouvelles, la présidence a estimé qu'il convenait que les décisions soient prises à une plus grande majorité, à savoir à la majorité des deux tiers, tout en conservant le principe d'une seule voix par État membre (*article 55*). Cette règle de vote, soutenue par plusieurs délégations, garantira que toutes les voix seront prises en compte, représentant différentes situations opérationnelles, tout en permettant au REGI de fonctionner et de prendre des décisions.

## **B. Financement**

25. Dans son analyse d'impact<sup>6</sup>, la Commission a évalué les nouveaux coûts découlant du règlement pour les autorités publiques nationales à 0,9 million d'euros par an au cours de la période 2025-2050<sup>7</sup>, et les nouveaux coûts pour les parties prenantes opérationnelles, à 79,3 millions d'euros par an. À titre de comparaison, le total des bénéficiaires, y compris la réduction des coûts externes, devrait s'élever à 519,3 millions d'euros par an.
26. La Commission a relevé dans la fiche financière législative accompagnant sa proposition<sup>8</sup>, la possibilité d'un cofinancement de l'UE, sous la forme d'une assistance technique au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2025-2027, concernant le fonctionnement du REGI, y compris le coordinateur du réseau et le secrétariat de l'ENRRB. La Commission a envisagé un cofinancement de 5,5 millions d'euros par an pour la période 2025-2027<sup>9</sup> et a indiqué la possibilité d'une prolongation de ce cofinancement, en fonction des prochaines discussions sur le cadre financier pluriannuel.

## **III. AUTRES OBSERVATIONS FORMULÉES AU SEIN DU COMITÉ DES REPRÉSENTANTS PERMANENTS**

27. Le compromis présenté à l'annexe de la présente note tient compte de deux autres observations formulées par les États membres lors de la réunion du Comité des représentants permanents du 5 juin:
- Les opérateurs de transport intermodal sont désormais explicitement mentionnés parmi les parties prenantes opérationnelles qui participeront au processus de coordination et de consultation assuré par les groupes de travail du REGI (*article 56*);

---

<sup>6</sup> ST 11718/23 ADD3, en particulier les tableaux 7 et 11.

<sup>7</sup> Dont 0,3 million d'euros pour le fonctionnement du secrétariat de l'ENRRB et 1,1 million d'euros pour les coûts de mise en œuvre, moins 0,5 million d'euros d'économies de coûts.

<sup>8</sup> ST 11718/23.

<sup>9</sup> Éventuellement sous réserve d'adaptation, étant donné que cette estimation comprenait la création d'un organe d'évaluation des performances, élément qui a été supprimé par la présidence.



- Les gestionnaires de l'infrastructure responsables des lignes qui font partie du réseau central et du réseau central étendu du RTE-T des États de l'AELE et des parties de l'Europe du Sud-Est au traité instituant la Communauté des transports<sup>10</sup> devraient avoir le droit d'être membres du REGI, sans droit de vote, à condition que ces États ou parties appliquent le règlement en vertu d'un accord international conclu avec l'UE (considérant 21 *bis* et article 55).

#### IV. CONCLUSIONS

28. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une orientation générale relative à la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.
- 

---

<sup>10</sup> Décision du Conseil (UE) 2017/1937 relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire du traité instituant la Communauté des transports.

2023/0271 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) 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 européen<sup>11</sup>,  
vu l'avis du Comité des régions<sup>12</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

---

<sup>11</sup> [JO C, C/2024/891, 6.2.2024 \[...\]](#)

<sup>12</sup> [JO C, C/2024/1982, 18.3.2024 \[...\]](#)

considérant ce qui suit:

- (1) La communication de la Commission intitulée "Le pacte vert pour l'Europe"<sup>13</sup> 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 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 Conseil. 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"<sup>14</sup> afin de réduire 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 d'ici à 2030. 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.
- (2) La communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>15</sup> 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 devrait augmenter de 50 % d'ici à 2030 et doubler d'ici à 2050, que le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler 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'UE. Pour atteindre ces objectifs, le transport ferroviaire [...] **devrait** devenir plus attrayant par son accessibilité financière, sa fiabilité et une meilleure adaptation des services aux besoins des voyageurs et des expéditeurs de fret.

---

<sup>13</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019].

<sup>14</sup> Communication de la Commission, Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: "Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols" [COM(2021) 400 final du 12 mai 2021].

<sup>15</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir" [COM(2020) 789 final du 9 décembre 2020].

- (3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup> 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 de l'infrastructure ferroviaire pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.
- (4) Le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup> prévoit la mise en place de corridors de fret ferroviaire et de guichets uniques pour faciliter les demandes de capacités de l'infrastructure pour les services internationaux de fret ferroviaire.
- (5) 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 les 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 crée davantage de possibilités de services ferroviaires et améliore la fiabilité **et la continuité** de ces services. Le **présent** règlement devrait offrir aux gestionnaires de l'infrastructure suffisamment de souplesse pour gérer efficacement les capacités, tout en veillant à ce que tous [...] **les candidats** soient traités **de manière transparente et non discriminatoire** [...], **assurant ainsi une concurrence loyale**, en ce qui concerne leur accès au réseau.
- (6) 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 et les États membres devraient conserver le droit de demander de telles exclusions à l'avenir également en ce qui concerne le présent règlement.

---

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> 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).

**(6 bis) Le fonctionnement de la liaison fixe transmanche est régi en particulier par le traité concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, conclu par la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signée à Cantorbéry le 12 février 1986 (ci-après dénommé "traité de Cantorbéry"), et par le contrat de concession conclu par 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. (ci-après dénommé "contrat de concession"). Aux termes dudit traité et dudit contrat, les concessionnaires sont tenus de gérer l'infrastructure et d'exploiter un service de navettes pour les véhicules routiers. La directive 2012/34/UE, à l'exception de certains articles, ne s'applique pas aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche ou aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers ce tunnel. De même, il ne convient pas d'appliquer le présent règlement à la gestion des capacités de l'infrastructure pour l'exploitation de ces services. Sauf disposition contraire, le présent règlement devrait s'appliquer à la gestion des capacités de l'infrastructure pour l'exploitation d'autres services, tels que les trains de voyageurs et de marchandises.**

**En outre, aux termes du traité de Cantorbéry et du contrat de concession, les concessionnaires sont tenus de respecter les dispositions dudit contrat, les lois et règlement en vigueur en France et au Royaume-Uni, ainsi que les règles de l'UE applicables à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche. Les gouvernements français et du Royaume-Uni sont tenus de s'efforcer de se coordonner et de prendre les mesures, y compris les démarches auprès des organisations internationales, qui sont nécessaires en particulier à l'exploitation de la liaison fixe transmanche conformément au contrat de concession. Par conséquent, l'application de certaines dispositions du présent règlement à l'infrastructure de la liaison fixe transmanche devrait être exclue lorsqu'elle présente un risque de conflit avec l'application de la législation en vigueur au Royaume-Uni. C'est le cas de la disposition définissant des valeurs seuils déterminant les infrastructures fortement utilisées ou saturées.**

**(6 ter) Lors de la mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne une partie du réseau ferroviaire de l'Union où des capacités sont disponibles en permanence et où il n'est pas attendu que des changements pertinents surviennent à court ou moyen terme, ou en ce qui concerne une partie du réseau ferroviaire de l'Union qui est géographiquement isolée par la mer du reste du réseau ferroviaire de l'Union, pour laquelle il n'existe pas de besoin concret de se coordonner avec d'autres États membres ou avec des gestionnaires de l'infrastructure gérant l'infrastructure située dans d'autres États membres, 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 satisfaisant aux obligations énoncées dans le présent règlement.**

**(6 quater) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres d'adopter les mesures nécessaires pour la préservation d'intérêts essentiels en matière de sécurité ou de défense et pour faire en sorte que les forces armées aient un accès suffisant à l'infrastructure ferroviaire.**

**(6 quinquies) 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 à capacités 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 sur l'infrastructure d'un État membre des marchandises dangereuses ou des armes entrées illégalement dans l'Union. Afin d'assurer un trafic ferroviaire fluide, sûr et sécurisé et la protection de leur infrastructure de transport ferroviaire, les États membres devraient être autorisés à exiger que les gestionnaires de l'infrastructure refusent d'octroyer ou retirent des droits à capacités à un candidat lorsque l'accès à leur infrastructure 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 à capacités demandé constitue un droit à capacités multiréseau. Lors de l'évaluation du risque pour la sécurité publique ou l'ordre public, l'État membre concerné peut tenir compte, entre autres, 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 régulièrement 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 à capacités 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.**

- (7) Les règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient mieux refléter les besoins de l'ensemble des segments du marché ferroviaire. Elles devraient notamment tenir compte 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: planification stratégique des capacités, programmation des services ferroviaires et répartition des capacités, et adaptation et 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.
- (8) Une part croissante du réseau ferroviaire de l'Union est soit saturée, soit proche de la saturation et ne peut pas répondre aux besoins 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 Conseil, en particulier le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), devraient entraîner une augmentation des capacités disponibles à moyen et à long terme. Néanmoins, les gestionnaires de l'infrastructure [...] **devraient** [...] assigner des priorités pour l'utilisation des sections **fortement utilisées ou saturées**. **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 ferroviaires, en particulier sur les sections fortement utilisées ou saturées, avec leurs objectifs généraux et l'orientation de leurs politiques, dans le respect des responsabilités opérationnelles du gestionnaire de l'infrastructure. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient évaluer l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire au moyen de procédures et de méthodes objectives, transparentes et appropriées, en tenant le plus grand compte de la méthode commune devant être élaborée par le REGI. La Commission devrait être habilitée à définir, par voie d'un acte d'exécution, les principes clés généraux de la méthode devant être élaborée par le REGI. Lorsqu'elle adopte cet acte, la Commission devrait s'abstenir de définir les éléments détaillés à inclure dans cette méthode.**

**(8 bis) 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 lorsqu'un élément de l'infrastructure a été déclaré fortement utilisé ou saturé, et à des fins de résolution des conflits. En particulier, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) établi en vertu de la directive 2012/34/UE, devrait se fonder sur ces critères aux fins de la définition des procédures d'évaluation des autres options de ventilation et de la résolution des conflits. Ces procédures devraient autant que possible être simples et définies de manière générale, afin de permettre leur application dans la plupart des situations.[...]**

(9) 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. 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 fournisse progressivement de plus en plus de détails sur les capacités disponibles et qu'elle serve de base à la répartition des capacités.



- (10) 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 sections saturées ou fortement utilisées du réseau ferroviaire 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.
- (11) 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 d'une manière équitable et non discriminatoire. À cette fin, certaines demandes de capacités peuvent être refusées, **y compris lors de l'application des mécanismes de résolution des conflits**, et le plan des offres de capacités [...] **devrait** être [...] mis à jour **en permanence** afin de refléter [...] les **capacités disponibles**. **Les mécanismes de résolution des conflits devraient tenir compte des différentes méthodes de répartition des capacités et des caractéristiques des différents segments du marché ferroviaire.**
- (12) Les différents segments du marché ferroviaire n'ont pas tous la même capacité d'anticipation de leurs besoins en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Certains prestataires de services de fret, en particulier, peuvent ne pas être en mesure de déterminer leurs besoins de capacités à temps pour être inclus dans l'horaire de service, c'est-à-dire dans le plan annuel des mouvements des trains et du matériel roulant, et 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 circulations de trains et qui peuvent circuler à plusieurs reprises sur une période qui ne correspond pas forcément à la période de validité de l'horaire de service.

- (13) 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 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, compte tenu de leurs caractéristiques, la répartition des capacités au moyen du processus de planification glissante devrait concerner au moins les services de fret ferroviaire.**
- (14) Une part importante du transport de fret ferroviaire est effectuée sur de longues distances et nécessite une coordination transfrontière des 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 [...] des règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire, **ainsi qu'une approche harmonisée**. Il y a donc lieu de renforcer le rôle du [...] **REGI** [...] **en** le chargeant d'élaborer des lignes directrices [...] **en vue de renforcer la cohérence de la** [...] mise en œuvre [...] du présent règlement en ce qui concerne les procédures et méthodes de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer 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.
- (15) Les cadres européens élaborés par le [...] **REGI** devraient fournir des lignes directrices, **y compris des principes et des procédures communs**, que les gestionnaires de l'infrastructure devraient s'efforcer d'observer.[...] **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 devraient [...] **rendre compte de** tout écart par rapport [...] **à ces** cadres, **conformément aux dispositions du présent règlement** [...]. [...] Cette approche [...] **permet** d'atteindre un juste équilibre entre les besoins de coordination et d'application d'approches harmonisées dans l'espace ferroviaire unique européen et la nécessité d'adapter les procédures et les méthodes aux spécificités de zones géographiques données. Après [...] **dix** ans d'application du présent règlement, la Commission devrait, **lors de l'évaluation de la mise en œuvre du présent règlement,**

déterminer si l'état de la convergence des procédures et des méthodes et l'efficacité du processus de coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que la progression générale de la mise en place de l'espace ferroviaire unique européen, justifient **la modification du présent règlement [...]** afin de prévoir des règles contraignantes destinées à remplacer certains éléments des cadres européens élaborés par le [...] **REGI**.

**(15 bis) Le REGI devrait désigner un coordonnateur de réseau pour effectuer des tâches de soutien et des tâches opérationnelles. Compte tenu de l'expérience de RailNetEurope (RNE) et de sa contribution à l'amélioration de la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire, cette association à but non lucratif devrait être envisagée par le REGI pour la désignation du coordonnateur de réseau.**

- (16) 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. Elles devraient instaurer un système de coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes.
- (17) 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 coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes.
- (18) La fiabilité des services ferroviaires est l'un des aspects les plus appréciés par les clients du secteur ferroviaire. 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. En outre, 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. Ces incitations devraient être à la fois de nature économique et non économique.

**(18 bis) Le présent règlement devrait mettre en place un système de pénalité à verser lorsqu'une partie, qu'il s'agisse du gestionnaire de l'infrastructure ou du candidat, ne respecte pas ses engagements en ce qui concerne un droit à capacités attribué. Les montants de la pénalité que la partie à l'origine de la modification apportée aux droits à capacités doit verser à l'autre partie devraient être de nature à inciter efficacement le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats à respecter l'utilisation prévue des capacités et à limiter autant que possible les perturbations. Ces montants devraient être proportionnés et non discriminatoires et établis en tenant compte de plusieurs facteurs, notamment l'incidence de la modification, le moment de la notification de la modification par la partie à l'origine de la modification à l'autre partie, la qualité des capacités de remplacement fournies lorsque la modification est causée par le gestionnaire de l'infrastructure ou la possibilité ou non que les capacités soient réattribuées et utilisées par un autre candidat lorsque la modification est causée par le candidat. Sans préjudice de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF), modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, en particulier l'appendice E, article 8, paragraphe 1, point c), de ladite convention, le cas échéant, et du droit de faire appel des décisions relatives à la pénalité versée, le paiement de cette pénalité par la partie à l'origine de la modification en vertu du présent règlement devrait éteindre les autres réclamations d'ordre financier de l'autre partie liées à la même modification, en vue d'éviter toute double compensation, la multiplication des procédures judiciaires et une procédure longue, contraignante et lourde qu'entraînerait une action en réparation tendant à la compensation intégrale du préjudice subi par cette autre partie.**

- (19) Une 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. 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. [...]
- (20) 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. Ce cadre devrait **viser à** assurer [...] que tous les gestionnaires de l'infrastructure de l'UE utilisent des principes et des méthodes communs pour mesurer les performances au moyen d'indicateurs convenus. Il devrait permettre de

détecter les lacunes en matière de performances sur le réseau ferroviaire de l'UE. 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, tout en assurant une détection cohérente des lacunes les plus importantes en matière de performances. Ce cadre devrait permettre aux gestionnaires de l'infrastructure de coopérer au niveau de l'UE en vue de définir des mesures permettant de remédier aux lacunes en matière de performances et à suivre leurs incidences. [...] **Le REGI** [...] devrait réexaminer régulièrement ce cadre afin de s'assurer qu'il est adapté à son objectif.

**(20 bis) Le REGI devrait élaborer un rapport européen sur l'évaluation des performances portant au minimum sur les lignes ferroviaires incluses dans les corridors de transport européens établis par le [nouveau règlement RTE-T]. Le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) devrait contribuer à cette évaluation, en fournissant son analyse et ses recommandations concernant les performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.**

(21) Afin de garantir [...] une coordination efficace des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire **au niveau de l'UE**, [...] **le REGI** [...] devrait devenir plus opérationnel. Il devrait inclure des mécanismes décisionnels permettant aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire [...] de coordonner efficacement la planification stratégique des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

**(21 bis) Tous les gestionnaires de l'infrastructure qui sont responsables des lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu RTE-T devraient être membres du REGI. Les autres gestionnaires de l'infrastructure des États membres devraient également pouvoir participer aux délibérations du REGI sans droit de vote. En outre, il est dans l'intérêt de l'Union de permettre la participation au REGI, sans droit de vote, des gestionnaires de l'infrastructure responsables de lignes du réseau central ou du réseau central étendu RTE-T des États 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, sous réserve que ces États ou parties appliquent le présent règlement en vertu d'un accord international 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.**

**(21 ter) Les mesures et orientations stratégiques des États membres, qui ont une incidence sur les services ferroviaires transfrontières, devraient faire l'objet d'une coordination entre les États membres, dans la mesure du possible dans le cadre des enceintes existantes.**

- (22) 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 de [...] **l'ENRRB**, en vue d'élaborer des pratiques communes pour prendre les décisions que le présent règlement les habilite à prendre. À cette fin, [...] **l'ENRRB** devrait accomplir des tâches de coordination et **pourrait** 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** ne devraient pas porter atteinte aux compétences des organismes de contrôle ferroviaire ou à celles des gestionnaires de l'infrastructure.
- (23) Une gestion efficace des capacités et du trafic ferroviaires nécessite 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 par priorité et développées afin de suivre l'évolution technologique et les nouveaux processus proposés dans le présent règlement.
- (24) 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 au titre IV du règlement (UE) 2021/2085 du Conseil, [...] **par l'intermédiaire du groupe de pilotage** du pilier "Système" [...] et du [...] **groupe de déploiement** [...], visés **respectivement aux** articles **96** et 97 du règlement (UE) 2021/2085.
- (25) [...].

- (26) 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. Ces pouvoirs devraient concerner **certains composants** des éléments à fournir dans le cadre de la planification stratégique des capacités de l'infrastructure; le calendrier de la planification stratégique des capacités et du processus de répartition des capacités; les [...] **durées** 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; les [...] **seuils pour l'utilisation des capacités** des infrastructures fortement utilisées et saturées; 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"<sup>18</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (27) 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 règles détaillées concernant la procédure de conclusion d'accords-cadres, ainsi que la forme et le contenu de tels accords; les principes essentiels de la méthode de calcul de l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire; la catégorisation des modifications apportées aux droits à capacités et les conditions donnant lieu au paiement de pénalités** [...], les critères et procédures communs pour la reprogrammation **aux fins de la gestion des perturbations du réseau**; [...] **et certains** éléments du [...] **cadre européen sur l'évaluation des performances**[...]. Ces compétences devraient être *exercées*

---

<sup>18</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup>. **Si le comité n'émet aucun avis dans le cadre de la procédure d'examen, la Commission ne devrait pas adopter le projet d'acte d'exécution.**

- (28) Les règles relatives à la répartition des capacités énoncées dans la directive 2012/34/UE sont remplacées par celles du 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. Les règles relatives à la coopération et à la coordination ainsi que les éléments du document de référence du réseau qui ne sont pas liés à la gestion des capacités devraient être maintenus dans la directive 2012/34/UE.
- (29) L'évaluation ex post du règlement (UE) n° 913/2010<sup>20</sup> a conclu que l'incidence du 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 l'infrastructure ferroviaire restait inefficace au niveau transfrontière. L'évaluation a également montré que la gestion séparée des capacités sur les corridors de fret ferroviaire et sur le reste du réseau n'était pas efficace. Un cadre réglementaire unique devrait s'appliquer à l'exploitation des capacités du réseau ferroviaire, en consolidant les dispositions correspondantes de la directive 2012/34/UE et du règlement (UE) n° 913/2010. Il convient dès lors d'abroger le règlement (UE) n° 913/2010 et **de supprimer** [...] les dispositions de la directive 2012/34/UE relatives à la répartition des capacités, et de les remplacer par le présent règlement, **tout en prévoyant une période de transition suffisante.**
- (30) L'élaboration de l'horaire de service nécessite la réalisation d'activités préparatoires au cours des années précédant l'entrée en vigueur dudit horaire de service. Par conséquent, le passage

---

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final du 2 juin 2021.



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 devrait débiter parallèlement à l'application des règles du cadre actuel. Il **convient** donc [...] d'appliquer un double régime pendant une phase de transition au cours de laquelle les étapes préparatoires nécessaires à l'établissement d'un horaire de service donné devront respecter le cadre juridique applicable à cet horaire de service spécifique. Les accords-cadres conclus au titre du cadre actuel devraient pouvoir continuer de s'appliquer pendant une période transitoire dans le cadre du nouveau régime.

- (31) Dans le nouveau cadre, 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 d'un horaire de service donné. **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, comme prévu par 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 ramené à 38 mois en abrégant la phase de la stratégie sur les capacités. En conséquence, le premier horaire de service relevant du nouveau cadre réglementaire devrait être l'horaire de service commençant le [[...]13 décembre 2031[...]]. Toutes les parties prenantes devraient entamer sans délai les préparatifs nécessaires en vue de se conformer au nouveau cadre,

**(32) 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 réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison de la dimension transnationale de l'action, être mieux réalisé 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 tel qu'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 et à la coordination avec les **exploitants d'installations de service**, la gestion du trafic, la gestion des crises et la gestion des performances des services ferroviaires nationaux et internationaux. 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 au sens de l'article 1er, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, y compris des installations de service telles que 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.

**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 conformément à l'article 2, paragraphe 10, de ladite directive.**

**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.**

4. Le présent règlement ne s'applique pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

- 5. 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 et 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 décrites à l'article 47, paragraphe 1, points a) à e). L'article 47, paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas, et paragraphes 2 à 7, s'applique *mutatis mutandis* à l'adoption de telles mesures.**
- 6. Le présent règlement n'affecte pas les responsabilités des États membres en ce qui concerne le financement du développement et de l'entretien de l'infrastructure. Il ne prévoit aucune obligation financière à cet égard.**

## Article 2

### Responsabilités et principes généraux

1. 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.
2. 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 55, paragraphe 2**, 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.
3. Dans l'exercice de leurs tâches et responsabilités conformément [...] au **présent règlement**, les gestionnaires de l'infrastructure:
  - a) font une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles [...];

- 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 et un accès transparent **et équitable** à celles-ci, y compris lors de travaux **d'infrastructure**, en vue de [...] **permettre** une concurrence loyale **et dans le but d'assurer une compétitivité optimale des services ferroviaires**;
- d) rendent possible la continuité du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux, **en particulier en permettant aux trains de marchandises et de voyageurs de circuler dans de bonnes conditions et de passer facilement d'un réseau à l'autre**;
- 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.

### *Article 3*

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

1. Les gestionnaires de l'infrastructure exécutent les fonctions de gestion du trafic et des capacités, y compris la planification de l'entretien, de manière transparente et non discriminatoire, et les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne sont affectées par aucun conflit d'intérêts.

**1 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées, conformément au droit national et au droit de l'UE, y compris, le cas échéant, en anonymisant les informations partagées avec d'autres parties.**

2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les entreprises ferroviaires **et les exploitants d'installations de service** aient un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires **et les exploitants d'installations de service** concernés de manière transparente et non discriminatoire.
3. En ce qui concerne la gestion des capacités et la planification à long terme des opérations d'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.

#### *Article 4*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions établies 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 [...] qui échappent au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, qui ne peuvent être évités ou surmontés malgré toutes les mesures préventives et la diligence raisonnables déployées, qui ne peuvent être corrigés par des mesures raisonnablement envisageables pour eux sur le plan technique, financier ou économique, qui sont réellement survenus et sont objectivement vérifiables, et qui mettent le gestionnaire de l'infrastructure 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 qui mettent l'entreprise ferroviaire dans l'impossibilité de remplir ses obligations contractuelles à l'égard d'un ou de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure;
- 2) "interopérabilité": l'interopérabilité telle que définie à l'article 2, point 2), de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup>;

---

<sup>21</sup> 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*).

- 3) "parties [...]prenantes [...] opérationnelles [...]": [...] **les candidats, [...] les entreprises ferroviaires, [...] les gestionnaires de l'infrastructure, les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) 1370/2007, les exploitants d'installations** [...] de service et toute autre entité participant directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire;
- 4) "coordonnateur européen": le coordonnateur [...] **désigné au titre de** l'article [...] **52** du règlement [... nouveau règlement RTE-T];
- 4 bis) "corridors de transport européens": les corridors visés à l'article 11 du [nouveau règlement RTE-T];**
- 4 ter) "nœuds urbains": les nœuds urbains au sens de l'article 3, point 6, du [nouveau règlement RTE-T];**
- 4 quater) "réseau central": le réseau central au sens de l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]. Aux fins de l'article 55, paragraphe 3 bis, la référence au "réseau central" s'entend comme le réseau central défini à l'annexe IV du [nouveau règlement RTE-T];**
- 4 quinquies) "réseau central étendu": le réseau central étendu défini à l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]. Aux fins de l'article 55, paragraphe 3 bis, la référence au "réseau central étendu" s'entend comme le réseau central étendu défini à l'annexe IV du [nouveau règlement RTE-T];**
- 5) "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 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;
- 6) "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 et la concordance la plus proche possible avec les demandes;
- 7) "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;

- 8) "sillon": la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train d'un point à un autre à un moment donné, 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;
- 9) "spécification de capacités": un droit à capacités qui précise les caractéristiques commerciales et opérationnelles des capacités de l'infrastructure [...] **qui doivent être fournies par** le gestionnaire de l'infrastructure au **candidat concerné**, accompagné des informations suffisantes pour lui permettre de préparer des sillons spécifiques qui respectent ces caractéristiques;
- 10) "service ferroviaire multiréseau": un service de transport ferroviaire de marchandises 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 [...];
- 11) "droit à capacités multiréseau": l'ensemble des droits à capacités permettant la fourniture d'un service ferroviaire multiréseau;
- 12) "ventilation des capacités de l'infrastructure": l'attribution de parts de la capacité totale disponible d'un élément de l'infrastructure à différents types de services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure;
- 13) "horaire de service": les données actualisées en continu définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, s'exprimant sous la forme de droits à capacités attribués, pendant une période de validité de l'horaire de service;
- 14) "période de validité de l'horaire de service": la période pendant laquelle un horaire de service donné est valable;

**14 bis) "processus de planification glissante": une méthode de répartition des capacités au moins aux services de fret ferroviaire en dehors des délais du processus de répartition annuel;**

- 15) "travaux d'infrastructure": [...] **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;



- 16) "organisme de contrôle": l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE;
- 17) "incident": tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une perturbation du trafic ferroviaire [...];

**17 bis) "nœud": un site connectant plusieurs lignes ferroviaires dont aucune n'est exclue du champ d'application du chapitre I, articles 2 et 3, ou des chapitres II à V du présent règlement en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, du présent règlement;**

**17 ter) "modèle spécifique d'horaire": un système organisant pendant un certain laps de temps, généralement destiné à être reproduit à intervalles réguliers, la combinaison de sillons sur les tronçons et les nœuds d'un réseau ou d'une partie de réseau donné, y compris en ce qui concerne le trafic multiréseau et en tenant compte, le cas échéant, des connexions et des temps de transfert entre les services.**

# CHAPITRE II GESTION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE

## SECTION 1

### Principes généraux de la gestion des capacités de l'infrastructure

#### *Article 5*

#### **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 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 une section relative à l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires; une section sur la gestion des capacités; une section sur l'exploitation, y compris la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises; et une section sur la gestion des performances, conformément à l'annexe IV.
3. La prise de décision concernant la gestion des capacités visée au paragraphe 1, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des droits à capacités, 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 lui sont applicables.

**Cadre européen pour la gestion des capacités**

- 1.[...] **1. Au plus tard le [24 mois après 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 du chapitre II [...]
- 2.[...] **après consultation des parties prenantes opérationnelles, établissant des principes et des procédures 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 s'efforcent de suivre ces principes et procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire.**
- 3[...] **1 bis. Dans un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, le REGI présente au réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) un projet de cadre européen pour la gestion des capacités. Au plus tard quatre 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.**
- 2.** Le cadre européen pour la gestion des capacités comprend au moins les éléments énumérés à l'annexe III et est mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte de l'expérience des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, et sur la base des activités du REGI. **Lorsqu'il met à jour le cadre européen pour la gestion des capacités, le REGI présente un projet à l'ENRRB, en vue d'une recommandation.**
4. [...] **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 5, paragraphe 2,** du présent règlement, **les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités.** Ils expliquent, dans le document de référence du réseau, les motifs justifiant tout écart par rapport aux principes et procédures communs établis dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

## Article 7

### Candidats

1. Les candidats soumettent des demandes de capacités de l'infrastructure. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, 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. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords-cadres avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 31 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. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau [...], **conformément à l'annexe IV, point 2 c)**. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture 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.
3. La Commission peut adopter des actes d'exécution détaillant les critères à respecter pour **définir** les [...] **exigences visées au** paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

## Article 8

### *Gestion des capacités de l'infrastructure [...]*

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure [...] soient gérées conformément aux principes énoncés à l'article 26 de la directive 2012/34/UE et à l'article 2 du présent règlement à toutes les étapes du processus de gestion des capacités visé à l'article 5.
2. Lorsqu'ils prennent des décisions concernant des capacités [...] **de l'infrastructure**, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des orientations stratégiques relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure, fournies par les États membres conformément

à l'article 11, paragraphe 3 [...], **si les États membres ont fourni de telles orientations stratégiques, sans préjudice du paragraphe 4 dudit article.**

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 concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

3. [...] **2 bis.** Les gestionnaires de l'infrastructure planifient et répartissent **les capacités [...], dans toute la mesure du possible, en recherchant des solutions acceptables par les candidats concernés, tout en assurant l'utilisation globale optimale de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau sur le réseau concerné.**

**3.** Les gestionnaires de l'infrastructure **remédient aux conflits relatifs** aux capacités, dans toute la mesure du possible, au moyen du mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 36, auquel sont associés les candidats concernés et qui permet d'apporter des solutions par consensus aux besoins et demandes de capacités incompatibles.

4. Si le mécanisme visé au paragraphe 3 ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux besoins et aux demandes de capacités incompatibles, les gestionnaires de l'infrastructure [...] **remédient aux** conflits relatifs **aux capacités** par l'intermédiaire [...] **du mécanisme formel de résolution des conflits par consensus visé à l'article 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

## *Article 9*

### **Informations sur les capacités de l'infrastructure**

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 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 de répartition

décrits à la section 3 et en cas de modification des capacités attribuées au sens de la section 4.

Les gestionnaires de l'infrastructure publient sans délai toute mise à jour du plan des offres de capacités visé à l'article 18 et de l'horaire de service visé à l'article 30.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les informations visées au paragraphe 1 selon les modalités prévues à l'article 62, paragraphe 5[...].
3. À la demande des candidats, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent les informations visées au paragraphe 1 sur la base [...] **des besoins commerciaux et opérationnels concrets des candidats.**

#### *Article 10*

### **Restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure et d'infrastructures 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 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, 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, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 2, paragraphe 3, et à l'article 3.

En particulier, le gestionnaire de l'infrastructure tient compte de manière équilibrée de l'incidence des travaux d'infrastructure 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 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 54 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, 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 [...] **les exigences** figurant à l'annexe I, section 3.

**4 bis.** En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence majeure [...] **au sens de l'annexe I, section 3, point 0**, ceux-ci 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 la ligne concernée et sur les lignes de remplacement, **lorsque celles-ci existent**, et est reproduite dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

5. Les gestionnaires de l'infrastructure prennent en compte et atténuent l'incidence des travaux d'infrastructure sur le trafic transfrontière. Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent, conformément à l'article 53, **au moins en ce qui concerne** tous les travaux d'infrastructure sur les lignes **ferroviaires** [...] **qui font partie des corridors de transport européens**, et tous les autres travaux d'infrastructure ayant une incidence transfrontière significative.

La coordination porte notamment sur l'optimisation du calendrier des travaux d'infrastructure et la fourniture de capacités de remplacement sur la ligne concernée et sur les itinéraires de substitution, **lorsque ceux-ci existent**, en tenant compte des besoins opérationnels et commerciaux des candidats.

6. La réduction des capacités ou des performances des infrastructures 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. **Des telles restrictions de capacités ne donnent pas lieu à des pénalités au titre de l'article 40.** Les obligations d'information énoncées à l'article 9 s'appliquent à ces restrictions **de capacités**.

7. 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.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 71 pour modifier[...];

**a bis) la classification des restrictions de capacités et l'incidence sur le trafic énoncées à l'annexe I, section 3, point 0;**

**a) les délais de publication indiqués au point 1 de ladite section;**

**b) les délais pour la coordination des restrictions de capacités énoncées au point 4 de ladite section, lorsque ces éléments se sont révélés inefficaces ou ont entraîné des difficultés majeures de mise en œuvre, en vue de réduire davantage l'incidence des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure 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 et en tenant compte de l'expérience et des avis du REGI.**

#### **Article 10 bis**

#### **Refus ou retrait de droits à capacités 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 à capacités 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 10 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 à capacités 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. Dans le cas où un État membre soulève des préoccupations au sujet d'une décision adoptée par un autre État membre sur la base du paragraphe 1, les États membres concernés se coordonnent conformément à l'article 53 bis.**



## SECTION 2

# PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES CAPACITÉS

### *Article 11*

#### **Planification stratégique des capacités**

1. La planification stratégique des capacités comprend l'ensemble des activités figurant aux articles 12 à 25.
2. La planification stratégique des capacités donne lieu à la suite de documents de planification ci-après, qui fournissent un niveau de détail progressivement de plus en plus élevé sur les capacités disponibles:
  - a) la stratégie en matière de capacités visée à l'article 16;
  - b) le modèle de capacité visé à l'article 17;
  - c) le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

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

Les gestionnaires de l'infrastructure adoptent les documents de planification en tant que base pour la phase suivante du processus de planification.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 71 afin:

- (i) **de supprimer 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) de modifier [...] **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, 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 la présente section. **La Commission ne supprime pas de l'annexe I, section 1 les éléments correspondant aux éléments visés aux articles 16 à 18.**

3. Sous réserve du principe d'indépendance de gestion énoncé à l'article 4 de la directive 2012/34/UE, 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 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. Ces orientations sont compatibles avec les dispositions du présent règlement. Ces orientations 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, 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, **tels que les pratiques nationales en matière d'horaires de trains;**
- 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 visés à l'article [...] **[54]** du [nouveau règlement RTE-T];
- c) [...] les lignes directrices générales relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire, **y compris, le cas échéant, des orientations stratégiques concernant:**
  - i) **les volumes des différents types de trafic visés à l'article 12 que les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de prendre en compte dans le cadre du processus de planification stratégique;**
  - ii) **la mise en œuvre de modèles d'horaires spécifiques pour les services de transport de fret et de voyageurs, tels que l'horaire cadencé intégré;**
  - iii) **l'étendue des capacités pouvant être réservées par la voie d'accords-cadres ou d'une planification glissante;**
  - iv) **la mise en œuvre, par les gestionnaires de l'infrastructure, des règles de résolution des conflits prévues à l'article 37;**

dont le gestionnaire de l'infrastructure tient [...] **le plus grand** compte dans la planification stratégique des capacités, notamment à l'égard des infrastructures fortement utilisées et saturées visées à l'article 21 **et du processus de planification préalable visé aux articles 18 et 20**;

- 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.

Les États membres se coordonnent **conformément à l'article 53 bis** afin d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques respectives qu'ils fournissent en application du présent paragraphe en vue de soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de fret.

**Les gestionnaires de l'infrastructure justifient tout écart par rapport aux orientations fournies par les États membres conformément aux points c) et d) du présent paragraphe.**

**Les États membres peuvent prévoir que les éléments d'orientation visés au point c) du présent paragraphe sont contraignants.**

**Les États membres publient les orientations stratégiques adoptées en vertu du présent paragraphe, lorsque les États membres ont fourni de telles orientations. Les orientations stratégiques sont publiées en temps utile pour permettre la préparation de la planification stratégique des capacités.**

4. La planification stratégique des capacités ne comporte pas l'octroi de droits à capacités à des candidats individuels conformément à l'article 26.

## *Article 12*

### **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 17 et du plan des offres de capacités visé à l'article 18, 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 peut définir une liste **harmonisée** plus détaillée qui affine la distinction entre les divers types de services de transport ferroviaire. [...] **Cette liste** est intégrée dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette liste.**

3. Dans le cadre de la planification stratégique des capacités, et notamment du modèle de capacité visé à l'article 17 et du plan des offres de capacités visé à l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure indiquent les capacités préalablement planifiées permettant d'assurer la fourniture de services de transport multiréseaux, **y compris les services ferroviaires transfrontières. Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent conformément à l'article 53 lorsqu'ils indiquent les capacités préalablement planifiées permettant d'assurer la fourniture de services de transport 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, 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 qui en résulte, telle qu'elle ressort de l'analyse visée à l'article 15 du présent règlement;
- c) **des annonces de besoins en matière de capacités par les candidats et** des contributions résultant de la consultation des [...] **parties prenantes opérationnelles** conformément à l'article 13;

- d) de l'évolution attendue ou planifiée des capacités de l'infrastructure, 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 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.

**5 bis. Aux fins de la planification stratégique des capacités, les gestionnaires de l'infrastructure établissent une feuille de route stratégique définissant les éléments suivants:**

- a) la portée géographique de la stratégie en matière de capacités visée à l'article 16, du modèle de capacité visé à l'article 17 et du plan des offres de capacités visé à l'article 18;**
- b) les lignes de remplacement envisagées en cas de restrictions de capacités au sens de l'article 10 et dans le cadre de la planification des situations d'urgence visée à l'article 19.**

**Les États membres veillent à ce que la feuille de route stratégique figure dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.**

6. La planification stratégique des capacités comprend les lignes **ferroviaires** appartenant au **réseau** central et au réseau central étendu du RTE-T [...]. Les gestionnaires de

l'infrastructure, y compris ceux qui ne gèrent pas de lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu du RTE-T, peuvent décider d'inclure dans la planification stratégique des capacités d'autres lignes et nœuds du réseau qu'ils gèrent. Conformément à leurs orientations stratégiques respectives visées à l'article 11, paragraphe 3, les États membres peuvent également prévoir que les gestionnaires de l'infrastructure effectuent une planification stratégique des capacités sur d'autres lignes 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 des sections spécifiques du réseau. À cette fin, le réseau est représenté par des nœuds et des sections qui permettent de tenir compte des caractéristiques pertinentes de l'offre et de la demande de capacités.

[...] Les États membres veillent à ce que ces sections [...] soient indiquées dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

7. 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.
8. Les gestionnaires de l'infrastructure réexaminent et actualisent [...], le cas échéant, 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 variations de la demande de capacités de l'infrastructure en provenance du marché, notamment par le biais d'annonces de besoins 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 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.
9. Le REGI élabore **et inclut dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 du présent règlement** des lignes directrices définissant des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités. [...]

Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand 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 principes, procédures et méthodes communs établis dans les lignes directrices.

### *Article 13*

#### **Consultation des parties prenantes sur la planification stratégique des capacités**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent, **dans le cadre de 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 aux articles 16 à 18,** conformément [...] **au calendrier établi à l'annexe I, section 2.**
2. **Aux fins de cette consultation, les** [...] gestionnaires de l'infrastructure [...] **tiennent le plus grand compte des principes contenus dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.**  
  
**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 53 et, pour les questions européennes et transfrontières, à l'article 54.**

### *Article 14*

#### **Coordination des activités de planification stratégique des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent, **le cas échéant**, leurs activités liées à la planification stratégique des capacités conformément à l'article 53.

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 et la planification des situations d'urgence;
- b) la prise en compte appropriée des besoins de capacités pour les services ferroviaires multiréseaux, **y compris les services ferroviaires transfrontières**, 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, des organismes de contrôle et [...] de l'ENRRB [...], des coordonnateurs européens [...], des autorités des États membres et, **le cas échéant**, d'autres parties prenantes.

2. [...]

3. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de toute recommandation adoptée par le REGI conformément [...] **à l'article 54**. 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 15*

### **Analyse de l'évolution attendue du marché des transports**

1. [...] **Le coordonnateur du réseau réalise régulièrement une étude du marché des transports concernant l'évolution du réseau et du marché pour les services ferroviaires transfrontières. Le coordonnateur du réseau communique les résultats de cette étude aux États membres, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux autres parties prenantes, y compris les coordonnateurs européens. Le coordinateur 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 gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de cette étude du marché** afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement. [...]

2. Aux fins du présent règlement, [...] **l'étude** du marché des transports visée au paragraphe 1 sert notamment à éclairer la planification stratégique des capacités visée à l'article 11, la ventilation des capacités de l'infrastructure visée à l'article 25 et la répartition des capacités sur la base du mécanisme formel de règlement des conflits visé à l'article 37.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

#### *Article 16*

### **Stratégie en matière de capacités**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte une stratégie en matière de capacités dans laquelle il expose ses attentes 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 [...] **énumérés à l'annexe I, section 1.**
3. [...]
4. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore [...] **et** publie [...] la stratégie en matière de capacités en fonction du calendrier [...] **fixé** à l'annexe I, section 2. **En cas d'événements imprévus et importants, le gestionnaire de l'infrastructure met à jour la stratégie en matière de capacité en conséquence.**
5. [...]

## Article 17

### 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 annonces de besoins de capacités visées à l'article 12, paragraphe 4, point c) et** des activités de consultation et de coordination visées aux articles 13 et 14.

Le modèle de capacité permet une prise en compte équilibrée, d'une part, des besoins 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 et de renouveler [...] l'infrastructure ferroviaire et de la développer (modernisation des infrastructures existantes et construction de nouvelles infrastructures). Il sert [...] **de base** de communication, de consultation et de 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 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. Les gestionnaires de l'infrastructure [...], le cas échéant, **documentent et** 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. [...]
4. [...]

## Article 18

### Plan des offres de capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan des offres de capacités en vue de fournir des informations complètes sur:

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

Le plan des offres de capacités sert de base à la répartition des capacités.

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

**1 bis. 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 11 à 17 et selon le calendrier fixé à l'annexe I, section 2.**

2. 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 le mettent à jour en permanence jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service à laquelle ce plan se réfère. Le plan des offres de capacités est fourni pour chaque jour de la période de validité de l'horaire de service concernée.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure [...]

le cas échéant, **documentent et** 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.

4. Dans le plan des offres de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent mentionner des capacités de l'infrastructure 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 pouvant être sollicitées par les candidats, fixe les règles régissant leur répartition et définit la procédure à suivre pour les solliciter, conformément à l'article 20. Les caractéristiques, les règles et les processus de répartition spécifiées sont prises en compte pour l'attribution des capacités préalablement planifiées. **Dans le cadre de leurs orientations stratégiques au titre de l'article 11, paragraphe 3, point c), les États membres peuvent obliger les gestionnaires de l'infrastructure à procéder à une planification préalable des capacités de l'infrastructure sur certaines lignes et certains nœuds.**
5. 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 20, 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.

6. [...] **5 bis.** **Lorsqu'ils procèdent à la planification préalable des capacités [...], les gestionnaires de l'infrastructure [...] tiennent compte des critères énoncés à l'article 25, paragraphe 2 bis, points a) à f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Aux fins des capacités préalablement planifiées, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte** des résultats de la consultation des candidats effectuée conformément à l'article 13 et **de** la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure assurée conformément à l'article 14.

9. L'organisme de contrôle analyse le plan des offres de capacités et peut prendre une décision **dans les 30 jours suivant la publication du plan des offres de capacités final** imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités [...] lorsque [...] **l'analyse a [...] conclu que ce plan n'est conforme ni aux dispositions du présent règlement ou de la directive 2012/34, ni aux principes de transparence et de non-discrimination.**

10. Le REGI adopte des lignes directrices et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, 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 19*

#### **Planification des situations d'urgence**

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

La planification des situations 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 42, 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 la planification des situations d'urgence dans un plan d'urgence.

2. La planification des situations d'urgence comprend notamment:

- a) la désignation [...] **de lignes ferroviaires** de remplacement, **lorsque de telles lignes ferroviaires de remplacement existent**, permettant de dévier le trafic en cas d'indisponibilité des lignes **ferroviaires** faisant partie du réseau central et du réseau central étendu du RTE-T [...], et [...] **d'autres lignes et nœuds ferroviaires couverts par les documents de planification stratégique des capacités**;
- b) une planification indicative des capacités de l'infrastructure disponibles sur les [...] **lignes ferroviaires** de remplacement désignées conformément au point a), **lorsque de telles lignes ferroviaires de remplacement existent**, garantissant la transparence quant aux capacités de l'infrastructure disponibles sur ces lignes **et des caractéristiques techniques** qui peuvent être utilisées en cas d'incidents et, en particulier, de perturbations du réseau conformément à l'article 46;
- c) la définition 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 42 et au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à la cohérence de la planification des situations 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 visée à l'article 10.

4. Les résultats de la planification des situations d'urgence, en particulier la désignation des lignes de remplacement, **lorsque de telles lignes ferroviaires de remplacement existent**, conformément au paragraphe 2, point a), et la planification indicative des capacités sur les lignes de remplacement, **lorsque de telles lignes ferroviaires de remplacement existent**, conformément au paragraphe 2, point b), sont inclus dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

*Article 20*

**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 18 selon des critères et des procédures **équitable**s, transparents et non discriminatoires.

**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 11, paragraphe 3, lorsque celles-ci sont fournies et eu égard aux besoins du marché exprimés par les candidats.**

2. 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 être sollicitées par les candidats, les capacités réservées pour les travaux d'infrastructure et les capacités 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 créneaux prévus **pour les services de transport de fret et de voyageurs**.
3. 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 visé à l'article 6. 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 de tenir compte, dans le cadre du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36, des demandes de droits à capacités qui ne sont pas compatibles avec les capacités préalablement planifiées. **Les gestionnaires d'infrastructure tiennent le plus grand compte de ce cadre commun.**

4. Le REGI élabore et adopte des spécifications [...] pour les objets de planification des capacités **visés au paragraphe 2** 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 visé à l'article 6. [...] **Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces spécifications.**

*Article 21*

**Infrastructures fortement utilisées et saturées**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure déclarent sans délai [...] **que des sections ou nœuds d'infrastructure [...] sont** soit fortement utilisés, soit saturés si au moins une des conditions suivantes est remplie:
- a) l'utilisation [...] **des capacités l'infrastructure ferroviaire** a dépassé les valeurs seuils déterminant les infrastructures 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 résultats de la planification stratégique des capacités effectuée conformément à la présente section indiquent que les besoins de capacités exprimés lors des phases de planification stratégique des capacités dépassent les capacités disponibles aux fins de répartition au cours d'une période de validité donnée de l'horaire de service [...], **y compris en raison de travaux d'infrastructure d'une durée supérieure à douze mois et entraînant des restrictions de capacité programmées conformément à l'article 10.**

[...]

**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.**

**Le premier alinéa, point a), du présent paragraphe ne s'applique pas aux infrastructures de la liaison fixe transmanche, telles que régies par le traité concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, conclu par la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé à Canterbury le 12 février 1986, et par le contrat de concession conclu par 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.**

**1 bis. Le REGI élabore une méthode commune d'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Cette méthode est incluse dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette méthode.**

2. 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 et les périodes spécifiques auxquels elle se rapporte.
3. 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 est fortement utilisé ou saturé, sauf si les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies.
4. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée [...] **comme étant** fortement utilisée ou saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 22, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 23, **a été exécuté au cours des cinq années précédant la déclaration de l'infrastructure comme étant fortement utilisée ou saturée ou** a déjà été mis en œuvre.
5. Pour les éléments de l'infrastructure déclarés fortement utilisés ou saturés, les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18, en tenant compte des résultats de l'analyse des capacités visée à l'article 22.

**Pour les sections ou nœuds d'infrastructure déclarés saturés, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer des seuils d'utilisation spécifiques pour l'application de l'article 27, paragraphe 6.**

6. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné de résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure applique une procédure de ventilation ou de répartition des capacités de l'infrastructure [...] fondée sur des critères transparents et objectifs. Cette procédure est mise en œuvre conformément à l'article [...] **25** du présent règlement et est définie, avec les critères applicables, dans le document de référence du réseau.
7. [...] **Les États membres** [...] **veillent à ce que les nœuds ou sections** déclarés **comme étant** fortement utilisés ou saturés **soient indiqués** dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.
8. [...]



9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 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, afin** de garantir l'efficacité de la gestion des capacités sur les infrastructures 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.
- 10. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les principes clés de la méthode à développer par le REGI au titre du paragraphe 1 bis sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.**

## *Article 22*

### **Analyse des capacités dans le cas d'infrastructures 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 a été déclarée fortement utilisée ou saturée, **à moins qu'un plan de renforcement des capacités 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 qui empêchent que des besoins 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.

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 en termes de capacités, 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. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses, l'harmonisation des procédures d'exploitation et l'amélioration de l'infrastructure.

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 la section de l'infrastructure concernée fait partie d'un corridor de transport européen, conformément à l'article 54 **du présent règlement**.

Le gestionnaire de l'infrastructure rend publics les résultats de l'analyse des capacités. [...]

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte, **le cas échéant**, des résultats des éventuelles analyses des capacités effectuées 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 chargé du corridor de transport européen concerné.

### *Article 23*

#### **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 22, le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan de renforcement des capacités **pour les sections ou nœuds déclarés saturés**.

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;
- d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est **des mesures organisationnelles 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 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 saturée concernée conformément à l'article 13.

[...] **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.

[...]

4. Sans préjudice de l'article 40 du présent règlement, le gestionnaire de l'infrastructure cesse de percevoir des redevances pour l'infrastructure concernée en vertu de l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE dans l'un des cas suivants:
  - a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités;
  - b) il tarde à mettre en œuvre les actions 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 24*

#### **Infrastructure spécialisée**

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les capacités de l'infrastructure 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 remplacement adéquats et que, conformément à la procédure prévue à l'article 25, 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 infrastructures spécifiques 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 11, 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 par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles.

3. [...] **Les États membres veillent à ce que les infrastructures** désignées conformément au paragraphe 2 [...] **soient** indiquées dans [...] le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de [...] la directive (UE) 2016/797 [...].

#### *Article 25*

#### **[...] Ventilation des capacités de l'infrastructure [...] déclarées comme étant fortement utilisées ou saturées**

1. Lorsqu'un élément de l'infrastructure a été déclaré [...] **comme étant** fortement utilisé ou saturé au cours d'une future période de validité de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure [...] **peut ventiler** la capacité de cet élément de l'infrastructure dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18 se rapportant à la période de validité de l'horaire de service concernée.
2. Lorsqu'il ventile les capacités de l'infrastructure conformément au paragraphe 1, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément **aux orientations stratégiques visées** à l'article [...]

[...] **11, paragraphe 3, lorsque les États membres ont fourni de telles orientations et ont prévu de les rendre contraignantes, et** tiennent compte des besoins de capacités propres aux services ferroviaires multiréseaux.

**2 bis. En vue de ventiler les capacités de l'infrastructure conformément au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure évaluent d'autres options de ventilation sur la base, entre autres, des critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux ci-après, sous réserve de la disponibilité des données:**

- a) le coût d'exploitation supporté par les exploitants et les paramètres techniques des services de transport ferroviaire et leurs répercussions sur les prix à payer par les clients des services de transport ferroviaire;
- b) les coûts liés au temps pour les 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 et des temps de transfert pour les services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret;
- d) les incidences sur l'environnement, telles que les émissions de gaz à effet de serre et le bruit;
- e) le volume de personnes et de fret transportés;
- f) l'utilisation du réseau d'infrastructure.

---

En procédant à l'évaluation des autres options de ventilation, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des procédures mises au point par le REGI et visées au paragraphe 2 ter.

2 ter. Le REGI élabore et adopte une procédure équitable, transparente et non discriminatoire pour l'évaluation des autres options de ventilation, et l'inclut dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les procédures comportent les étapes suivantes:

- a) définir des fourchettes de valeurs standard pour les services ferroviaires comme base d'évaluation initiale;
- b) concevoir des scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction des différents types de services de transport ferroviaire;
- c) évaluer et classer les scénarios sur la base de méthodes objectives, transparentes et non discriminatoires eu égard aux critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux énoncés au paragraphe 2 bis, et permettant de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques;
- d) sélectionner le scénario le mieux classé sur la base de l'évaluation visée au point c) et modifier en conséquence le plan des offres de capacités.

## SECTION 3

### Programmation et répartition des capacités

#### *Article 26*

#### **Droits à capacités**

1. Les candidats peuvent introduire auprès du gestionnaire de l'infrastructure, sur la base du droit public ou privé, une demande visant à obtenir des droits [...] **portant sur des capacités relatives à** 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 [...] **des droits portant sur les capacités relatives à** 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 visé à l'article 6. **Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces caractéristiques.**

2. Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits à capacités attribués sous la forme de spécifications de capacités en droits à capacités 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 à capacités 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 à capacités 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 31 et 33.
4. Sauf disposition contraire du présent règlement, les droits et les obligations respectifs du gestionnaire 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[...] **6. Une fois attribué à un candidat, un droit à capacités 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 notifié 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.**

7. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure 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.
6. [...]

#### *Article 27*

### **Méthodes de répartition des capacités**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure accordent des droits à capacités aux candidats en appliquant les processus de répartition visés aux articles 31 à 34.
- Toute modification de capacités attribuées est également considérée comme une répartition de capacités.
- 4. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure au moyen d'outils et de services numériques conformément à l'article 62, pour la totalité du trajet aller-retour sur demande.**
- 5. Lorsqu'ils sollicitent ou modifient des capacités attribuées, les candidats et les gestionnaires de l'infrastructure se conforment à l'article 39.**

**6. Le gestionnaire de l'infrastructure annule un droit à capacités dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil à définir dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à un cas de force majeure. Le REGI définit les fourchettes des seuils d'utilisation et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte des fourchettes des seuils d'utilisation définies par le REGI.**

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

**6 bis. Conformément aux critères et procédures visés à l'article 20, paragraphe 1, lorsque ceux-ci sont applicables, un gestionnaire de l'infrastructure peut refuser de répartir des capacités dans le cas de demandes incompatibles avec sa planification stratégique des capacités. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure met tout en œuvre pour fournir des capacités de remplacement au candidat. Tout refus est communiqué sans délai au candidat. Le candidat a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle conformément à l'article 63, paragraphe 2.**

**6 ter. Les gestionnaires de l'infrastructure informent au moins une fois par an l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis 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.**

## **Article 28**

### **Attribution des droits à capacités multiréseaux**

**2[...].0. Les candidats ont le droit de solliciter des droits à capacités multiréseaux au moyen des processus de répartition visés aux articles 31 à 34, y compris pour la totalité des trajets aller-retour, et d'obtenir une réponse à leur demande, en un seul endroit et en une seule opération [...], conformément à l'article 62, paragraphe 5.**

Les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent à la répartition des capacités pour les services ferroviaires multiréseaux, et en particulier les services internationaux de fret ferroviaire et les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

[...]



3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]

*Article 28*

*[...]*

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure reçoit une demande de droits à capacités multiréseaux [...], il se coordonne avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés conformément à l'article 53.
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 à capacités multiréseaux, qui est notifié sans délai au candidat après réception de la demande;
  - b) la conformité du droit à capacités multiréseaux 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 à capacités multiréseaux, et en particulier du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36 et du mécanisme formel de règlement des conflits visé à l'article 37;
  - d) la coordination des modifications éventuelles apportées aux droits à capacités multiréseaux attribués conformément [...] **à la section 4** en vue de garantir à tout moment l'intégrité des droits à capacités multiréseaux.

Si les gestionnaires de l'infrastructure ne désignent pas 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.[...][...] **2 bis. Un gestionnaire de l'infrastructure [...] n'annule pas un droit à capacités multiréseaux au titre de l'article 27, paragraphe 6, sans coordination préalable avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés.**

**Si le gestionnaire de l'infrastructure annule, [...] conformément à l'article 27, paragraphe 6, des droits à capacités multiréseaux [...], il en informe l'organisme de contrôle. Si le droit à capacités multiréseaux annulé touche au trafic transfrontière, l'organisme de contrôle en informe les organismes de contrôle concernés ainsi que l'ENRRB.**

4. [...]

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 visé à l'article 6.

**Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces procédures et méthodes.**

#### *Article 29*

### **Coopération en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service**

1. [...] <sup>22</sup>[...]

**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**

---

<sup>22</sup> [...]

**que spécifié à l'annexe II du [nouveau règlement RTE-T], y compris celles situées dans les nœuds urbains définis à l'article 3, point f), de ce règlement, coopèrent en vue d'assurer, le cas échéant, la cohérence de la répartition des capacités relatives à l'infrastructure et 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 à capacités sur l'infrastructure ferroviaire et dans les installations de service visées au paragraphe 1.
4. Aux fins du paragraphe 3, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants [...] **d'installations de service** coordonnent les capacités et fournissent des droits à capacités, 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.
5. Les exploitants d'installations de service visés au paragraphe 1 mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure les informations [...] sur les capacités disponibles, dans un format numérique conformément à l'article 62, **paragraphe 5 et aux calendriers de l'annexe I.**
6. [...]
7. [...]
6. **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.**

### *Article 30*

#### **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 32, en tenant compte des droits à capacités attribués par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31 et dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 33.

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 33, des capacités réparties dans le cadre du processus ad hoc visé à l'article 34, des modifications apportées aux droits à capacités conformément à l'article 39 et des reprogrammations opérées dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises conformément à l'article 41.

#### *Article 31*

#### **Répartition des capacités par la voie d'accords-cadres**

1. Un candidat a le droit de demander des capacités de l'infrastructure pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

**1 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure indiquent, dans ces 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 3 et 4. **Cela n'empêche pas le gestionnaire 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 4.**

**1 ter. Des accords-cadres peuvent être conclus entre plusieurs gestionnaires de l'infrastructure et un candidat dans le cas où ils couvrent plus d'un réseau.**

Les accords-cadres précisent les droits à capacités octroyés sous la forme de spécifications de capacités au sens de l'article 26, paragraphe 1, point a). Ils ne peuvent pas comprendre de droits à capacités 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 faisant intervenir le trafic transfrontière, les organismes de contrôle concernés se coordonnent.**

2. Un candidat qui est partie à un accord-cadre demande la conversion des spécifications de capacités figurant dans l'accord-cadre en sillons correspondants conformément audit accord. **Cette conversion est effectuée conformément à l'article 26, paragraphe 2.**

3. Les gestionnaires de l'infrastructure [...] **veillent à ce que les** accords-cadres [...] **soient compatibles** avec les documents de planification de la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2 [...], **lorsqu'ils sont disponibles, et avec les orientations stratégiques visées à l'article 11, paragraphe 3, lorsque les États membres ont fourni de telles orientations et ont prévu de les rendre contraignantes.**

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** [...].

4. L'accord-cadre ne fait 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 les intègrent dans le document de référence du réseau.

5. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire [...]. **Ces changements ne sont pas considérés comme des modifications des droits à capacités faisant l'objet de pénalités en vertu de l'article 40. Les autres modifications des droits à capacités attribués par la voie d'accords-cadres font l'objet de pénalités conformément à l'article 40.**

6. [...]

7. 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 [...], **y compris une amélioration significative de la qualité du service.**

8. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 24 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de 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.
9. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent les capacités réparties par la voie d'accords-cadres dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.
10. Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.
11. 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 [...] **de conclusions 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 72, paragraphe 3.

## *Article 32*

### **Répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit [...] l'horaire de service, **visé à l'article 30**, pour une période de validité donnée de l'horaire de service sur la base des éléments suivants:
  - a) les demandes de droits à capacités reçues dans le cadre du processus de répartition annuel;
  - b) les droits à capacités relatifs à la période de validité concernée de l'horaire de service et accordés par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31;
  - c) les droits à capacités relatifs à la période de validité concernée de l'horaire de service et accordés dans le cadre du processus de planification glissante conformément à l'article 33.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités par attribution simultanée, en vue de satisfaire, dans la mesure du possible, toutes les demandes de capacités de

l'infrastructure visées au paragraphe 1, sous réserve [...] **du paragraphe 6** et [...] **de l'article 27, paragraphe 6 bis**. 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.

3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. Les droits à capacités accordés dans le cadre du processus de répartition annuel peuvent comprendre:
  - a) des sillons;
  - b) des spécifications de capacités.

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

7. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier du processus de répartition figurant à l'annexe I, section 4.
8. [...]
9. [...]
10. 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, 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.
11. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

### *Article 33*

#### **Répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités 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 18.

**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 le gestionnaire de l'infrastructure de répartir les capacités demandées par le biais de la 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 concernée par d'autres candidats ou services.**

2. Les droits à capacités 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 à capacités accordés sous la forme de spécifications de capacités en sillons, conformément à l'annexe I, section 6.

**2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats peuvent décider conjointement de modifier les spécifications de capacité 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 à capacités faisant l'objet de pénalités en vertu de l'article 40. Les autres modifications des droits à capacités attribués par le biais du processus de planification glissante font l'objet de pénalités conformément à l'article 40.**

3. Sans préjudice de l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités réservées au processus de planification glissante sur la base du principe du **"premier arrivé, premier servi"** [...].
4. [...]



5. [...]
6. Après notification à l'organisme de contrôle [...], le gestionnaire de l'infrastructure refuse les demandes relevant de la planification glissante lorsqu'elles [...] répondent aux caractéristiques des capacités normalement réparties par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31. L'organisme de contrôle informe l'ENRRB de ces [...] **refus et** veille à l'application cohérente du présent paragraphe.

#### *Article 34*

#### **Répartition des capacités dans le cadre du processus ad hoc**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond sans tarder 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 présentées à tout moment pendant la période de validité de l'horaire de service. Conformément à l'article 9, 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 à capacités accordés dans le cadre du processus ad hoc prennent la forme de sillons.

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

#### *Article 35*

#### **Programmation des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure**

1. [...] **0 bis. Lorsqu'ils programment des** travaux d'infrastructure [...] **conformément au présent** article [...], **les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier et les exigences établis à l'annexe I, section 3.**

- 2[...] **0 ter.** Lorsqu'ils programment des travaux d'infrastructure, 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.[...] **1. Les gestionnaires de l'infrastructure programment dès que possible** les restrictions de capacité résultant de travaux d'infrastructure [...] **qui ne figurent pas dans le plan des offres** [...] de capacités visé à l'article [...] **18**.
4. Lorsque la programmation d'une restriction de capacités résultant de travaux d'infrastructure nécessite une modification, au sens de l'article 39, d'un droit à capacités 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 à capacités en question. Il propose aux candidats concernés des droits à capacités de remplacement ou entame une coordination avec ces candidats afin de convenir de droits à capacités de remplacement.
5. [...]
6. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent [...] les restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure, **dès que ceux-ci sont programmés** dans le modèle de capacité [...] **ou** dans le plan des offres de capacités, [...] **quel que soit** le moment auquel ils sont programmés.

#### *Article 36*

#### **Mécanisme de résolution des conflits par consensus et coordination des demandes**

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la répartition simultanée des capacités, à des demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure, il s'efforce, par la coordination des demandes, de faire en sorte que toutes les exigences soient remplies au mieux.
2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure **s'efforce de répondre à toutes les demandes par la voie de la coordination et** peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées. Le gestionnaire de l'infrastructure définit les limites applicables dans son document de référence du réseau. Le REGI fournit des lignes directrices concernant la définition de ces limites et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

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 sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes itinéraires;
  - b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes itinéraires;
  - c) les autres sillons proposés sur les itinéraires concernés, conformément au paragraphe 2;
  - d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Sans préjudice de l'article [...]3, paragraphe **1 bis**, 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.

4. Les principes régissant la coordination de demandes **concurrentes** de capacités pour les services ferroviaires nationaux sont exposés dans le document de référence du réseau.
5. [...]
6. [...]
7. **En cas de conflit faisant intervenir au moins une [...] demande** de capacités multiréseaux, le mécanisme de résolution des conflits par consensus prévu aux paragraphes 1, 2 et 3 est mis en œuvre conformément à l'article 53 et fait intervenir le coordonnateur du réseau.
8. Le REGI prépare des lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour [...] **les conflits faisant intervenir au moins une demande de capacités multiréseaux et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces lignes directrices.**

**Mécanisme formel de résolution des conflits [...]**

1. Lorsque le mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 36 n'a pas permis de résoudre le conflit de capacités, [...] **le gestionnaire de l'infrastructure donne la priorité aux demandes qui sont compatibles avec les capacités préalablement planifiées définies dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18. Par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure peut soit accepter, soit rejeter les demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités.**

**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'annexe I, section 1.**

**Lorsqu'il rejette des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure informe sans délai le candidat concerné de son intention de rejeter sa demande. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure met tout en œuvre pour fournir des capacités de remplacement au candidat. Le candidat a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, paragraphe 9 de la directive 2012/34/UE.**

- 1 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure règlent les conflits, qui n'ont pas été résolus conformément au paragraphe 1, par une procédure équitable, transparente et non discriminatoire, conformément aux orientations stratégiques visées à l'article 11, paragraphe 3, lorsque les États membres ont fourni de telles orientations et ont prévu de les rendre contraignantes.**

**Si l'application de ces orientations ne permet pas de résoudre le conflit, les gestionnaires de l'infrastructure résolvent les conflits par une procédure équitable, transparente et non discriminatoire, en tenant compte de la procédure établie par le REGI au titre du paragraphe 1 ter.**

- 1 ter. Le REGI élabore et adopte les procédures visées au paragraphe 1 bis et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les procédures comportent les étapes suivantes:**

- 0) définir des fourchettes de valeurs standard pour les services ferroviaires comme base d'évaluation initiale;**
- a) concevoir des scénarios alternatifs pour la répartition 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 présentant des caractéristiques comparables;

- b) évaluer et classer les scénarios visés au point a) sur la base de méthodes objectives, transparentes et non discriminatoires eu égard aux critères socio-économiques, opérationnels et environnementaux énoncés au paragraphe 1 quater, et permettant de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques;
- c) sélectionner le scénario le mieux classé sur la base de l'évaluation visée au point b) et modifier en conséquence le plan des offres de capacités.

1 quater. Les procédures établies par le REGI en vertu du paragraphe 1 ter évaluent d'autres choix possibles pour l'utilisation des capacités de l'infrastructure sur la base, notamment, des critères socioéconomiques, opérationnels et environnementaux ci-après, sous réserve de la disponibilité des données visées au paragraphe 1 ter, point 0):

- a) le coût d'exploitation supporté par les exploitants et les paramètres techniques des services de transport ferroviaire et leurs répercussions sur les prix à payer par les clients des services de transport ferroviaire;
- b) les coûts liés au temps pour les 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 et des temps de transfert pour les services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret;
- d) les incidences sur l'environnement, telles que les émissions de gaz à effet de serre et le bruit;
- e) le volume de personnes et de fret transportés;
- f) les paramètres techniques relatifs à une utilisation efficace de l'infrastructure, tels que l'homogénéité du trafic, la longueur des trains ou les fréquences de circulation.

2. Dans le cadre du [...] mécanisme formel de résolution des conflits, les demandes de droits à capacités multiréseaux sont prises en considération dans leur intégralité. Lorsque différents paramètres nationaux s'appliquent, [...] conformément au paragraphe 1 ter, point b), ces paramètres sont utilisés sur les sections respectives.

3. En cas de demandes concurrentes de capacités relatives à des services ferroviaires présentant des caractéristiques et un profil socio-économique similaires, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités [...] de manière à accorder l'accès au plus grand nombre de candidats possible. [...] **Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent, à cette fin, répartir les capacités au moyen d'enchères. La méthode de répartition des capacités appliquée en vertu du présent paragraphe** est [...] sous réserve de l'approbation **préalable** de l'organisme de contrôle.

### Article 38

#### Calendrier du processus de répartition des capacités

1. **Aux fins de la mise en œuvre des articles 31 à 34, le** [...] gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier des processus de répartition des capacités figurant **respectivement** à l'annexe I, sections 4, 5, 6 et 7.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des dates limites différentes de celles figurant dans le présent règlement et à l'annexe VI, point 2 b), de la directive 2012/34/UE, si [...]:
  - 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 un effet important sur le calendrier de répartition des capacités en général [...]; **ou**
  - **l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers a un effet important sur le calendrier de répartition des capacités en général, 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 qui ne sont pas concernés par ces sillons internationaux.**
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier **les dates limites et durées fixées à l'annexe I, sections 4, 5, 6 et 7 [...], et à adapter, dans les limites du cadre défini aux articles 31 à 34, 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 39

##### Modifications des droits à capacités après la répartition

1. Les gestionnaires de l'infrastructure ne peuvent modifier les droits à capacités 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 à capacités attribués, l'article 40 s'applique. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour sans délai l'horaire de service visé à l'article 30.
  2. Les gestionnaires de l'infrastructure [...]limitent dans toute la mesure du possible les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition, conformément aux [...]principes énoncés à l'article 2, paragraphe 3. **Les candidats limitent également dans toute la mesure du possible leurs demandes de modification relative à ces droits après la répartition.**
  3. Les modifications des droits à capacités comprennent les cas où le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas autoriser un train à circuler selon le droit à capacités attribué et dispose de suffisamment de temps pour proposer au candidat un droit à capacités de remplacement après l'avoir informé de la nécessité de la modification.
- 3 bis bis. Une annulation de droits à capacités constitue également un type spécifique de modification.**
- 3 bis. En cas de modification des droits à capacités, [...]**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. [...]
4. Les règles et procédures à appliquer **par le gestionnaire de l'infrastructure** en cas de modification d'un droit à capacités prennent en compte l'incidence de cette modification pour le candidat du point de vue commercial et de l'exploitation. À cet effet, les **gestionnaires de l'infrastructure peuvent classer** les modifications [...]et recenser les

**catégories de modifications ayant une incidence majeure, en tenant compte des procédures adoptées par le REGI sur la base du** paragraphe 8 [...].

5. En cas de modification d'un droit à capacités multiréseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés déploient tous les efforts raisonnables pour assurer la cohérence des droits à capacités sur l'intégralité du trajet du train.

Le gestionnaire de l'infrastructure qui apporte une modification au droit à capacités multiréseau [...] coordonne l'attribution d'un droit à capacités 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 peut consister soit en l'attribution d'un droit à capacités multiréseau de remplacement, soit en la notification de l'indisponibilité de droit à capacités de remplacement.

6. [...]

7. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure modifie un droit à capacités attribué, il en informe sans délai le candidat et l'entreprise ferroviaire concernés.

Le gestionnaire de l'infrastructure propose au candidat des droits à capacités 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. Le cas échéant, ces informations font référence au plan des offres de capacités visé à l'article 18 et à la planification des situations d'urgence visée à l'article 19.

8. Le REGI élabore et adopte des procédures [...] **uniformes** pour gérer les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Ces procédures [...] **prévoient des critères pour établir** la différence entre les modifications [...] **en fonction de leur** incidence pour les candidats et les entreprises ferroviaires du point de vue commercial et de l'exploitation [...], **y compris des** critères [...] pour qualifier [...] les modifications comme ayant une **incidence majeure** [...].

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier **les durées établies** à 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 tient compte de l'expérience des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats.**



**[...] Pénalité en cas de modifications des droits à capacités**

1. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure ou un candidat ne respecte pas ses engagements relatifs à un droit à capacité attribué et que cela entraîne une modification qualifiée de majeure conformément à l'article 39, **paragraphe 4[...], il** verse une **pénalité** à l'autre partie.

**Aux fins du présent article, le fait que les entreprises ferroviaires n'utilisent pas un droit à capacités attribué est considéré comme équivalent à une annulation après l'heure de départ du train concerné.**

2. La [...] **pénalité** prévue au paragraphe 1 n'est pas due en cas de force majeure. **En cas de droits à capacités multiréseaux, une annulation pour cause de force majeure sur un réseau donné est considérée comme une annulation pour cause de force majeure des droits à capacités sur l'ensemble de l'itinéraire qu'il couvre.**

**2 bis. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure, conformément aux articles 10 et 35, planifie et programme une restriction de capacités relevant du champ d'application de l'annexe I, section 3, et respecte le calendrier et les exigences qui y sont énoncés, la pénalité visée au paragraphe 1 n'est pas due.**

**2 ter. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure retire des droits à capacités conformément à des mesures prises par les États membres en vertu de l'article 10 bis, la pénalité visée au paragraphe 1 n'est pas due.**

**3. Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans leur document de référence du réseau les conditions donnant lieu à une pénalité eu égard aux lignes directrices adoptées par le REGI conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe.**

3.[...] Après avoir consulté **les candidats et** l'ENRRB, le REGI [...] **peut adopter des lignes directrices pour la définition** de conditions **uniformes** [...] donnant lieu **à une pénalité en tenant** compte des règles **et des procédures** établies [...] **au titre de** l'article 39, paragraphes 4 et 8. Le REGI intègre ces **lignes directrices** dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. L'ENRRB publie un avis sur [...] **ces lignes directrices** définies par le REGI.

4. Après approbation par l'organisme de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure font figurer dans le document de référence du réseau les niveaux des [...] **pénalités** à verser par les candidats.

Après proposition du gestionnaire de l'infrastructure et consultation des candidats [...], l'organisme de contrôle définit les niveaux des [...] **pénalités** à verser par le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure fait figurer cette information dans le document de référence du réseau.

Les niveaux de [...] **pénalité** sont tels qu'ils incitent efficacement le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats à respecter l'utilisation prévue des capacités et à limiter autant que possible les perturbations. Ces niveaux sont proportionnés et non discriminatoires.

[...] Ces niveaux tiennent compte, en particulier, des règles **et procédures établies au titre de** [...] l'article 39, paragraphes 4 et 8 [...] [...].

**Le niveau des pénalités est modulé jusqu'à deux fois le niveau des redevances d'accès aux voies sur la base, au minimum, des critères suivants:**

**a) l'incidence de la modification des droits à capacités,**

**b) le moment de la notification de la modification par la partie à l'origine de la modification à l'autre partie,**

**c) lorsque la modification est causée par le gestionnaire de l'infrastructure, la qualité des capacités de remplacement fournies en termes d'itinéraires, d'horaires, de caractéristiques techniques et d'autres aspects pertinents, lorsqu'il existe une capacité de remplacement, ou**

**d) lorsque la modification est causée par le candidat, la possibilité ou non que les capacités soient réattribuées et utilisées par un autre candidat.**

**Aux fins de l'application du cinquième alinéa du présent paragraphe, un État membre peut définir des barèmes de modulation. Ces barèmes sont conformes aux conditions fixées au troisième alinéa du présent paragraphe. Les États membres s'efforcent de se coordonner conformément à l'article 53 bis.**

5. [...] **Un droit** à capacités multiréseau [...] **est considéré comme un droit à capacités unique.** L'obligation de verser une [...] **pénalité** au candidat s'applique au(x) gestionnaire(s) de l'infrastructure responsable(s) de la modification apportée au droit à capacités, en tenant compte du droit à capacités dans son ensemble et, si plusieurs gestionnaires de l'infrastructure sont responsables, de la part de leurs réseaux dans le droit à capacités en termes de longueur. La [...] **pénalité** reçue pour l'ensemble du droit à capacités ne dépasse pas [...] **le double de celle qui est** due pour le droit à capacités attribué par le gestionnaire de l'infrastructure.
6. Les organismes de contrôle **concernés** statuent sur les litiges liés aux raisons d'une modification de droit à capacités ou [...] **liés à des retards de versement d'une pénalité**, et rendent leur décision au plus vite, dans un délai [...] **de six semaines** après avoir recueilli toutes les informations nécessaires pour évaluer la cause de la modification. 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.

**Dans le cas de droits à capacités multiréseaux, un candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle responsable du gestionnaire de l'infrastructure qui assure la fonction de point de contact unique, conformément à l'article 28. Cet organisme de contrôle responsable en informe les autres organismes de contrôle concernés et l'ENRRB.**

7. **Sans préjudice de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF), modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, en particulier l'appendice E de ladite convention, le cas échéant, et du droit, prévu par le droit national et le droit de l'Union, de faire appel de toute décision prise en vertu du présent article, le paiement d'une pénalité par la partie à l'origine de la modification des droits à capacités en vertu du présent article éteint les réclamations d'ordre financier de l'autre partie liées à la même modification.**

#### **Article 40 bis**

#### **Actes d'exécution relatifs aux modifications des droits à capacités et pénalité**

**Si le REGI n'adopte pas les procédures visées à l'article 39, paragraphe 8, ou si les conditions visées à l'article 40, paragraphe 3, [dans un délai de 24 mois à compter de la date d'application visée dans la partie introductive de l'article 77, paragraphe 2] ou si ces procédures et conditions ne permettent pas une mise en œuvre uniforme de l'article 39 ou de l'article 40, que ce soit pour des raisons liées au contenu de ces procédures et conditions ou pour des raisons liées à un défaut de mise en œuvre par les gestionnaires de l'infrastructure, l[...]** la Commission peut adopter des actes d'exécution qui définissent [...] le classement des modifications apportées aux droits à capacités et [...] **les conditions donnant lieu au paiement de pénalités**. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

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

1. En cas de perturbation du réseau, comme visé à l'article 46, ou de situation de crise, comme visé à l'article 47, 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 19 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, de manière transparente et non discriminatoire, des lignes directrices concernant la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau. Le REGI fournit 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 fournit 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 36 et du **mécanisme** [...] formel de résolution des conflits visé à l'article 37. Le REGI intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour [...] **la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises** visé à l'article [...] **44**.
3. En cas de reprogrammation, les gestionnaires de l'infrastructure **mettent tout en œuvre pour ne pas** modifier ni annuler unilatéralement les droits à capacités existants aux fins de la gestion des perturbations. [...]
- 4. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats définissent des mesures prévoyant le remplacement de certains droits à capacités en cas de perturbation du réseau. Il est fait référence à ces mesures dans les plans d'urgence visés à l'article 19.**
- 5. En cas de perturbation du réseau affectant le trafic sur plusieurs réseaux, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent la répartition des capacités de remplacement conformément à l'article 53 et eu égard au cadre européen pour la**

**coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.**

**6. Si le REGI n'adopte pas les lignes directrices concernant la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau [dans un délai de 24 mois à compter de la date d'application visée dans la partie introductive de l'article 77, paragraphe 2] ou si les lignes directrices ne permettent pas une mise en œuvre uniforme du présent article, que ce soit pour des raisons liées au contenu de ces lignes directrices ou pour des raisons liées à un défaut de mise en œuvre par les gestionnaires de l'infrastructure,** la Commission peut adopter un acte d'exécution définissant les critères et les procédures de reprogrammation, y compris les modifications unilatérales, par les gestionnaires de l'infrastructure, aux fins de la gestion des perturbations du réseau, des droits à capacités attribués. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

4. [...]

5. [...]

### CHAPITRE III

## GESTION DU TRAFIC, DES PERTURBATIONS ET DES CRISES

### *Article 42*

#### **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 et à la directive (UE) 2016/797 ainsi qu'aux spécifications énoncées dans les actes d'exécution adoptés en vertu de cette 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 46;
- c) la gestion du trafic dans les situations de crise, visées à l'article 47.

2. [...]
3. 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 crises 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 62.

#### *Article 43*

### **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 42, paragraphe 1, points a), b) et c), du présent règlement.
2. Les règles et procédures mentionnées 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, il met en œuvre [...] **le** plan d'urgence **élaboré** conformément à l'article 19. En cas de perturbation 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 transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.
4. Lorsqu'ils établissent les règles et procédures mentionnées au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44. [...]
5. En cas de force majeure et de nécessité absolue, motivée par un incident rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les droits à capacités attribués peuvent être retirés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.  
  
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. [...]

#### *Article 44*

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

1. **Au plus tard le [24 mois après l'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 42 [...], établissant des lignes directrices concernant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre ces lignes directrices pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises. Ils expliquent, dans le document de référence du réseau, les motifs justifiant tout écart par rapport à ces lignes directrices.**
- 1 bis.** Le REGI élabore le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, en coopération avec les parties prenantes



opérationnelles et les parties intéressées au moyen du processus de consultation visé à l'article 54, et en tenant compte des travaux de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" établie [...] **conformément à l'article 3, paragraphe 1, point d)**, du règlement (UE) [...] **2021/2085**.

2. [...] **1 ter. Le REGI présente à l'ENRRB, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, un projet de [...] cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises. Au plus tard quatre mois après avoir reçu le projet élaboré par le REGI, l'ENRRB lui présente une recommandation sur le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, 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 transfrontière du trafic, des perturbations et des crises.**
3. **Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises comprend au moins les éléments énumérés à l'annexe V et est mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte de l'expérience des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, et sur la base des activités du REGI. Lorsqu'il met à jour le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, le REGI présente un projet à l'ENRRB, en vue d'une recommandation.**

#### *Article 45*

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

Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent la gestion du trafic conformément à l'article 53 [...]. **Ce faisant, ils tiennent le plus grand compte du [...]** cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

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 pertinentes et actualisées soient échangées de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats [...] 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 selon les dispositions de l'article 62.

#### *Article 46*

### **Perturbations 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 le plus grand compte de la méthode commune visée au paragraphe 5 bis.**

Si la durée et les effets estimés répondent aux critères pour la déclaration de perturbations du réseau figurant à l'annexe VI, les gestionnaires de l'infrastructure concernés déclarent une perturbation du réseau et mettent en œuvre les mesures prévues à l'article 43.

2. Lorsque [...] **la perturbation du réseau** a ou est susceptible d'avoir des effets sur plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure [...] **sur laquelle** s'est [...] **produite la perturbation du réseau** déclare une perturbation multiréseau et coordonne les mesures conformément aux articles [...] **45 et 53, tout en tenant le plus grand compte du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.**

3. [...]

**2 bis. Lorsque la perturbation du réseau a des effets sur une ligne faisant partie d'un corridor de transport européen, 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 30 jours pendant toute la durée de la perturbation.**

**Le coordonnateur du réseau présente ce rapport 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 [...].

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, tire des conclusions sur l'efficacité de la gestion de ces incidents, consulte les parties prenantes opérationnelles [...], **en tenant compte des lignes directrices adoptées par le REGI** conformément à l'article 54, **paragraphe 1**, et fait rapport au REGI [...].

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 transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.**

**5 bis. Le REGI définit une méthode commune 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 transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette méthode commune, de ce contenu minimal et de ce modèle.**

*Article 47*

**Situations de crise**

1. **Sans préjudice de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, d[...]**ans les situations de crise **ou de risque imminent de crise** [...] liées à la sécurité publique, à des épidémies, à des catastrophes naturelles [...], **à l'environnement, à la** défense [...] **ou à la** sécurité, 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:
- a) l'annulation de droits à capacités sans [...] **pénalité conformément à l'article 40**;
  - 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 19. Il coordonne les mesures d'urgence avec les autres États membres **conformément à l'article 53 bis**.

**Le contenu et la durée des mesures d'urgence sont limités à ce qui est strictement nécessaire 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 établissant un cadre de mesures d'urgence et de résilience pour le marché intérieur] s'applique**, [...] **l'État membre concerné** notifie également [...] **au bureau central** de liaison [...] **désigné par cet État membre conformément** à l'article [...] **[5]** [...] dudit règlement [...] **les mesures adoptées conformément au présent article**.
3. [...] **Les points de contact désignés conformément** à l'article 60 [...] **fournissent** des informations sur les mesures d'urgence à la Commission, au REGI, aux autres

gestionnaires de l'infrastructure 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 53, tout en en tenant compte des lignes directrices adoptées par le REGI conformément à l'article 54, paragraphe 1.** Lorsque ces derniers assurent la coordination par l'intermédiaire de structures dédiées à cet effet conformément à l'article 53, paragraphe 2, point a), la Commission et les États membres concernés interviennent.
5. **Lorsque les mesures d'urgence ont des effets importants sur le trafic transfrontière et à** [...] la demande de la Commission, 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. [...]
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 à capacités attribués si nécessaire. Les autorités publiques concernées [...] **s'exposent à une pénalité en cas de modification des droits à capacités. Les règles établies à** [...] l'article 40 **s'appliquent mutatis mutandis à cette pénalité.**

#### *Article 48*

### **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 relatives à ce service figurant à l'annexe VIII.

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

2. Les informations sont rendues accessibles conformément à l'article 62.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe VIII 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 49*

#### **Principes généraux de l'évaluation des performances**

1. Conformément à l'article 7 septies, 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 REGI coopère à cette fin avec [...] les coordonnateurs européens et l'ENRRB.**
2. [...] **Les** gestionnaires de l'infrastructure fixent leurs propres objectifs de performance [...] **définis conformément à l'article 50, paragraphe 2, point c)**, dans le plan **d'entreprise** visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, en tenant compte des objectifs fixés dans les accords contractuels 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 nouveau règlement RTE-T].**

---

**Les gestionnaires de l'infrastructure** mettent en place et exécutent des procédures pour contrôler les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et en rendre compte, pour déterminer les causes des déficiences en termes de performances 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 50 du présent règlement. [...]

3. [...]

**3. Lorsque leurs propres objectifs de performance sont concernés, les gestionnaires de l'infrastructure contrôlent aussi les performances des services de transport ferroviaire.**

*Article 50*

**Cadre européen pour l'évaluation des performances**

1. [...] **Au plus tard le [24] mois après l'entrée en vigueur du présent règlement) [...], le REGI élabore et adopte un "cadre européen pour l'évaluation des [...] performances" établissant des principes et des procédures communs, après consultation des parties prenantes opérationnelles.** Ce cadre tient compte, en particulier, des principes définis à l'article 2, paragraphe 3, [...] **et à l'article 42, paragraphe 3, ainsi que des priorités opérationnelles énoncées à [l'article [...] 19 du nouveau règlement RTE-T [...]], et des actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 15, paragraphe 6, de la directive 2012/34/UE. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre ces principes et procédures communs. Ils expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux principes et procédures communs établis dans le cadre européen pour l'évaluation des performances.**

**1 bis. Le REGI présente à l'ENRRB, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, un projet de cadre européen pour l'évaluation des performances. Au plus tard quatre mois après avoir reçu le projet élaboré par le REGI, l'ENRRB lui présente 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.**

2. Le cadre européen 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 VII;

- b) des indicateurs de performance permettant de suivre les progrès accomplis dans la résolution des 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 définir les objectifs de performance au niveau des gestionnaires de l'infrastructure;
- d) des procédures pour suivre et évaluer les éléments visés aux points a) à c), ainsi que la mise en œuvre de mesures correctives et la réalisation des objectifs de performance [...].
3. Sur la base du paragraphe 2, point d), le REGI réexamine régulièrement le cadre européen pour l'évaluation des performances ainsi que [...] sa mise en œuvre **par les gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, met à jour** ce cadre. **Lorsqu'il met à jour le cadre européen pour l'évaluation des performances, le REGI présente un projet à l'ENRRB, en vue d'une recommandation.**
4. [...]
5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées pour les éléments visés au paragraphe 2, points b) à d), conformément à la procédure [...] **d'examen** visée à l'article 72, paragraphe [...]. **3. Lorsqu'elle élabore les projets d'actes d'exécution,** la Commission tient compte des travaux menés par le REGI conformément au paragraphe 3 [...], **ainsi que de la section autonome du rapport européen sur l'évaluation des performances [...] visée à l'article 51, paragraphe 2.**

#### *Article 51*

#### **Rapport européen sur l'évaluation des performances**

1. Sans préjudice de l'article 15 de la directive 2012/34/UE et [...] <sup>23</sup> **des actes d'exécution adoptés sur la base dudit article**, le REGI prépare et publie, au plus tard le [[...] **30** mois après l'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 50 du présent règlement. **Le REGI prépare et** publie chaque année [...] **une mise à jour du rapport.**

---

<sup>23</sup> [...]



2. [...] **L'ENRRB** prépare une section autonome du rapport, contenant son 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 [nouveau règlement RTE-T].** 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 53 et au mécanisme de consultation visé à l'article 54 du présent règlement.

*Article 52 [...]*

# CHAPITRE V

## RÉSEAU EUROPÉEN DE COORDINATION

### Article 53

#### Coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux et avec les autres parties prenantes concernées **au moins** pour ce qui est des responsabilités et des tâches qui leur sont confiées par le présent règlement.
2. [...]
- 2.** En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure:
  - a) adoptent des structures organisationnelles, des procédures et des outils, selon les besoins, y compris les outils numériques mentionnés à l'article 62;
  - 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 auxquels il est fait référence à l'article 60;
  - 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 [...];
  - 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.

**La coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure 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.**

**Lorsque le REGI ou le coordonnateur du réseau participent à la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, ils veillent à ce que les aspects transfrontières soient dûment pris en compte.**

3. [...]

4. [...]

5. [...]

#### **Article 53 bis**

#### **Coordination entre les États membres**

- 1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, ou aux fins de promouvoir le trafic transfrontière en traitant les questions relatives à la capacité, les États membres se coordonnent entre eux. Ils définissent notamment, le cas échéant, 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, conformément au principe de subsidiarité, 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 [nouveau règlement RTE-T];**
  - c) inviter la Commission européenne 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 54

**Le REGI élabore, adopte et met en œuvre des lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées.**

- 0. 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 1.**
- 1. 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 visé à l'article 6, dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et dans le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50. [...] Ces lignes directrices sont élaborées 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 60.**
2. Lorsque le REGI adopte un avis ou une recommandation susceptible d'avoir une incidence **substantielle** sur les [...] candidats, ainsi que les autres parties prenantes opérationnelles et parties intéressées, il publie un projet pour consultation des parties concernées. Les parties concernées se voient accorder [...] **au moins deux semaines** pour formuler des observations sur le projet [...] **d'avis ou de recommandation.** Les autorités des États membres sont associées [...] **si nécessaire.**
3. Le REGI tient compte des observations formulées par les parties concernées **lorsqu'il élabore les lignes directrices visées** [...] au paragraphe [...] **1 et** lorsqu'il adopte l'avis final ou la recommandation **finale visés au paragraphe 2.** 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 55

### **Organisation du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure**

1. Aux fins du présent règlement, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure **(REGI)** visé à l'article 7 *septies* de la directive 2012/34/UE est organisé conformément au présent article.

2. Tous les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire qui sont responsables des lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu RTE-T[...] sont membres du REGI. Ils désignent un représentant et un suppléant.

3. [...] **Les** gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire qui ne [...] **sont** pas [...] **responsables des lignes visées** au paragraphe 2, **et ne sont par conséquent pas membres du REGI**, peuvent [...] participer aux délibérations du REGI **sans droit de vote**. **Ils peuvent présenter des déclarations pour examen par le REGI**.

**3 bis. 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, sans droit de vote, à condition que ces États ou parties appliquent le présent règlement en vertu d'un accord international conclu avec l'Union et conformément aux conditions fixées dans ledit accord.**

**Le REGI conclut des arrangements de travail définissant les modalités de la participation des gestionnaires de l'infrastructure concernés.**

**3 ter. Sans préjudice du paragraphe 3 bis, le REGI peut, sur une base ad hoc, inviter des gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers à participer à ses réunions en qualité d'observateurs, sans droit de vote.**

**3 quater. Les membres du REGI fournissent au REGI les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.**

4. Après avoir consulté la Commission[...], le REGI adopte et publie son règlement intérieur. Il organise ses activités conformément à ce règlement intérieur.

5. Le REGI prend ses décisions à la majorité [...] **des deux tiers de ses membres**, sauf disposition contraire prévue dans son règlement intérieur. Tous les membres appartenant à un même État membre disposent ensemble d'une voix. En l'absence d'un **représentant** membre, le suppléant est autorisé à exercer le droit de vote.

6. Le REGI se réunit à intervalles réguliers. Il élit un président parmi ses membres [...] **suivant la procédure de vote visée au paragraphe 5.**
7. La Commission est membre du REGI sans droit de vote. Elle appuie les travaux du REGI et en facilite la coordination **entre les membres du REGI.**
8. Le REGI définit son programme de travail, qui couvre [...] une période de deux ans **au minimum et de cinq ans au maximum.** Le REGI consulte les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles [...], **suivant** les [...] **lignes directrices** visées à l'article 54, à propos du projet de programme de travail [...], **ainsi que la** Commission, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'entreprise commune "Système ferroviaire européen" et, le cas échéant, d'autres parties prenantes.

#### *Article 56*

#### **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 par le présent règlement, **Ces tâches ne peuvent pas être déléguées.** Ces tâches consistent, en particulier, pour le REGI, à:
  - a) adopter le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6;
  - b) adopter le cadre européen pour la coordination **de la gestion transfrontière** du trafic, **des perturbations** et des crises visé à l'article 44;
  - c) adopter le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50;
  - c bis) adopter une structure commune pour le document de référence du réseau et un calendrier commun pour la consultation, visés à l'article 61;**
  - d) adopter des avis et de recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure conformément aux dispositions du présent règlement et de sa propre initiative;
  - e) [...] [...]
  - f) [...] organiser, **avec la contribution du coordonnateur du réseau,** la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53.

2. [...]

**Le REGI ne dispose d'aucun pouvoir d'élaboration des politiques ou de réglementation.**

**1 bis. Le REGI met en place des groupes de travail pour assurer la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes opérationnelles, y compris les entreprises ferroviaires, les exploitants d'installations de service et les opérateurs de transport intermodal, ainsi que la consultation de ces parties prenantes opérationnelles. Les membres des groupes de travail peuvent émettre un avis sur toute proposition du REGI ayant des conséquences sur les parties prenantes opérationnelles. Ils peuvent aussi émettre des avis de leur propre initiative à l'intention du REGI.**

#### *Article 57*

### **Transparence**

1. Le REGI veille à ce que la liste de ses membres, [...] **son** fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux soient mis à disposition du public sur son site web. 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 l'article 53.
2. Le REGI invite à ses réunions[...] les coordonnateurs européens et, le cas échéant, les représentants des États membres, en vue d'étudier les questions liées au développement de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coopération avec les coordonnateurs européens, comme indiqué dans le [nouveau règlement RTE-T].[...]

#### *Article 58*

### **Coordonnateur du réseau**

1. [...] **Le REGI** désigne [...], au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], une entité impartiale et compétente pour exercer les fonctions visées à l'article 59. Cette entité est nommée [...] coordonnateur du réseau.

**Les membres du REGI fournissent au coordonnateur du réseau les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.** Avant de nommer le coordonnateur du réseau, les [...] **les membres du REGI** [...] **consultent** la Commission quant à l'entité désignée et aux éléments suivants:

- a) les modalités et conditions de la nomination du coordonnateur du réseau;
- b) les conditions de révocation de la nomination **et de nomination d'un nouveau coordonnateur**;
- c) la procédure de suivi régulier de ses travaux et d'évaluation de l'efficacité de ses tâches;
- d) les autres tâches et missions opérationnelles du coordonnateur du réseau.

**Les aspects couverts par les points a) à c) du présent paragraphe sont régis par le règlement intérieur du REGI adopté conformément à l'article 55. Les tâches et missions opérationnelles du coordinateur du réseau visées au point d) du présent paragraphe sont précisées dans l'acte par lequel le REGI nomme le coordonnateur du réseau.**

- 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, ainsi qu'un rapport annuel sur la mise en œuvre du programme de travail. **Le REGI approuve le programme de travail annuel et le rapport annuel avant leur adoption.**

#### *Article 59*

#### **Tâches et responsabilités du coordonnateur du réseau**

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

- a) il assure le secrétariat et prépare les réunions, documents, décisions et avis du REGI[...] [...], **en particulier en contribuant** à la préparation du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50;
- c) il contribue à la coordination opérationnelle entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53;



- 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**;
- d bis) il contribue à la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la planification stratégique des capacités conformément à l'article 14 en élaborant des modèles d'horaire spécifiques facilitant des sillons multiréseaux compétitifs sur de longues distances**;
- e) il sert de point de contact, pour [...] **la fourniture d'informations**, [...] notamment celles [...] liées à des incidents ferroviaires ou à des restrictions temporaires de capacités;
- f) il sert de premier point de contact [...], en fournissant aux acteurs concernés les contacts de gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties prenantes opérationnelles[...];
- g) [...]

#### *Article 60*

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

1. Afin de se coordonner entre eux conformément à l'article 53, 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.
- 1 bis. Pour chaque corridor de transport européen, les gestionnaires de l'infrastructure qui gèrent une partie de l'infrastructure de ce corridor de transport européen peuvent désigner un point de contact unique servant d'interface centrale entre eux et les autres entités participant aux activités de coordination, conformément à l'article 53, paragraphe 2, point a).**
- 1 ter. Le point de contact unique désigné visé au paragraphe 1 bis sert de point de contact auprès des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles pour le lancement ou la modification de services de transport ferroviaire transfrontières ou pour l'organisation d'un soutien à des activités ad hoc, notamment pour faire face aux situations de crise visées à l'article 47.**

**1 quater. Le point de contact unique désigné visé au paragraphe 1 bis surveille la répartition des demandes de capacités multiréseaux sur les lignes ferroviaires faisant partie des corridors de transport européens jusqu'à la fin de l'horaire de service annuel.**

2. Les gestionnaires de l'infrastructure informent sans délai le REGI de tout changement dans les points de contact afin que cela soit consigné dans les publications mentionnées à l'article 57, paragraphe 1[...].

*Article 61*

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

1. 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 IV 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. 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 6 du présent règlement**, du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises **visé à l'article 44 du présent règlement**, et du cadre européen pour l'évaluation des performances, visé[...] **à l'article 50** du présent règlement.
3. [...]Les gestionnaires de l'infrastructure [...]expliquent dans le document de référence du réseau **les raisons de l'écart par rapport à la structure et au calendrier visés au paragraphe 1 et par rapport aux cadres européens visés au paragraphe 2**, et ils [...] informent l'organisme de contrôle compétent et le REGI **de ces raisons**.

### 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 sont conformes aux exigences relatives au processus de planification et de répartition des capacités énoncées au chapitre II du présent règlement et aux exigences définies dans la directive (UE) 2016/797 et dans les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. 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 77, paragraphe 2, point d), à condition que ces outils permettent aux gestionnaires de l'infrastructure de se conformer aux exigences susmentionnées.**

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 **ont fournis** 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 déployées progressivement**;
  - 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[...];
  - d) veillent à l'harmonisation des données avec celles du registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.**

3. [...]

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[...] candidats 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 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[...], **en particulier aux fins de la gestion de la répartition des capacités**.

**5 bis. Au plus tard le [6 mois après la date d'application visée au paragraphe 77 (2) (d)], le REGI fournit des lignes directrices sur les exigences fonctionnelles et techniques applicables à l'échange d'informations au titre du paragraphe 5 entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et, le cas échéant, les exploitants d'installations de service, en tenant compte des travaux de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen".**

# CHAPITRE VI

## SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE DE LA GESTION DES CAPACITÉS ET DU TRAFIC

### SECTION 1

#### Organismes de contrôle

##### *Article 63*

##### **Responsabilités des organismes de contrôle**

1. **Les États membres veillent à ce que** [...]es fonctions et les pouvoirs prévus à l'article 56 de la directive 2012/34/UE s'exercent également 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'exposées aux chapitres II à V **du présent règlement** et vérifie le respect du présent règlement de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats.
2. [...] **Un** candidat [...], ou 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 dès lors qu'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, III, IV et V du présent règlement [...].

## **SECTION 2**

### **Réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire**

#### *Article 64*

#### **Coopération des organismes de contrôle au sein du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (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.**

Lorsqu'il agit dans le cadre du présent règlement, l'ENRRB assume les tâches et responsabilités et organise ses travaux comme décrit à la section 2 du présent chapitre.

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 leur utilisation dans plusieurs États membres, l'organisme de contrôle 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 [...] **ayant une incidence sur les services ferroviaires transfrontières**, les organismes de contrôle concernés coopèrent sous la coordination de l'ENRRB lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. 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 tiennent compte de tout avis et toute recommandation adoptés par l'ENRRB et lui fournissent ces décisions.

**4 bis. Lorsque la coopération visée au paragraphe 4 aboutit à des décisions divergentes par les organismes de contrôle concernés, ils fournissent à l'ENRRB une explication exposant les différences.**

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.
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 menées par les organismes de contrôle conformément au présent règlement.
7. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées dans le présent article, qui ont été 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 64 bis

**Organisation et structure du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire  
(ENRRB)**

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

**a) un conseil des organismes de contrôle (ci-après dénommé le "conseil");**

**b) un secrétariat.**

**Les organismes de contrôle assurent le fonctionnement du secrétariat.**

**SECTION 2[...]**

[...]

*Article 65*

**Tâches et responsabilités de l'ENRRB**

1. Outre les tâches qui lui incombent en vertu de la directive 2012/34/UE, l'ENRRB assume également les tâches et responsabilités définies dans le présent règlement. **L'ENRRB rend publics tout avis et toute recommandation qu'il a adoptés. L'ENRRB ne dispose d'aucun pouvoir 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 prévu à l'article 64 et promeut l'harmonisation des décisions de ces organismes en ce qui concerne les services ferroviaires [...] **transfrontières**.
3. [...] **4. Les candidats peuvent informer** l'ENRRB [...]
4. [...] [...] **sur les questions** relevant du champ d'application du présent règlement [...] **qui sont susceptibles d'affecter** l'accès aux infrastructures ferroviaires ou leur usage dans plusieurs États membres. Lorsque l'ENRRB reçoit [...] **de telles informations**, il les transmet sans délai 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.**

- 5.[...] 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 concernant[...] **la question en objet.** Il peut prolonger ce délai pour les cas particulièrement complexes.
6. L'ENRRB élabore des principes et pratiques communs pour[...] **l'adoption, par les organismes de contrôle, des** décisions que sont habilités à prendre les **dits** organismes[...] en vertu du présent règlement.
- 7. L'ENRRB formule des recommandations sur le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, sur le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et sur le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50, avant leur adoption par le REGI.**
- 8. L'ENRRB prépare une section autonome du rapport européen sur l'évaluation des performances visé à l'article 51, contenant son évaluation et des recommandations sur la performance des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire. Il adresse des conseils à la Commission et aux coordonnateurs européens sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.**
- 9. L'ENRRB adresse ses avis ou recommandations à la Commission sur toute lacune du processus de coordination visé à l'article 14 et, à la demande de la Commission, sur les mesures d'urgence adoptées par les États membres ayant une incidence significative sur le trafic transfrontière visées à l'article 47, paragraphe 5.**
- 10. L'ENRRB soumet son avis ou sa recommandation au REGI sur les lignes directrices élaborées par le REGI en ce qui concerne la définition des conditions donnant lieu à une pénalité, telles que visées à l'article 40, paragraphe 3.**

[...]

**Rôle et organisation du conseil [...]**

1. [...] **Les** organismes de contrôle[...] **de chaque** État membre disposant d'un réseau ferroviaire en service[...]

2.[...][...] **sont** membres **du conseil. Ils désignent un représentant et un suppléant au conseil.**

**Les représentants** sont le directeur, ou un directeur adjoint, de l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE. [...] **Le** suppléant **est désigné** parmi les membres de [...] **la** gouvernance ou de [...] **la** direction **de l'organisme de contrôle** ou, lorsque cela n'est pas possible, parmi son personnel.

3. Les membres du conseil[...] agissent de manière indépendante et objective dans l'intérêt de l'Union, sans tenir compte d'aucun 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.

4. Le secrétariat de l'ENRRB rend publique une liste actualisée des **représentants des** membres du conseil et de leurs suppléants, accompagnée de leurs déclarations d'intérêt.

**5. Après avoir consulté la Commission, le conseil adopte et publie son règlement intérieur. Le règlement intérieur peut établir des modalités de vote plus détaillées, notamment la procédure de vote pour les questions urgentes.**

**6. 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.**

**7. La Commission est membre du conseil sans droit de vote. Elle coordonne et soutient ses travaux et lui adresse des recommandations, le cas échéant.**

**8. Le secrétariat fournit les services nécessaires à l'organisation des réunions et des travaux du conseil.**

**9. Conformément à son règlement intérieur, le conseil peut décider de créer des groupes de travail chargés d'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 68*

#### **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 67,** des avis ou des recommandations **de l'ENRRB** à propos des plaintes ou des enquêtes[...] **transmises** par[...] un ou plusieurs organismes de contrôle conformément[...] à l'article **64, paragraphe 3;**
  - b) élabore et adopte un rapport annuel sur les activités de l'ENRRB;
  - c) constitue des groupes de travail et désigne leur président respectif.

#### *Article 69 [...]*

*[...]*

[...]

## CHAPITRE VII DISPOSITIONS FINALES

### Article 71

#### 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 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 38, paragraphe 3, à l'article 39, paragraphe 9, [...] et à l'article [...] 48, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [1<sup>er</sup> janvier [...] 2029]. 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 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 38, paragraphe 3, à l'article 39, paragraphe 9, et à l'article 48, 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 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 21, paragraphe 9, de l'article 38, paragraphe 3, de l'article 39, paragraphe 9, et de l'article 48, 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 les 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 72

### 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[...]**3**. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article [...]**5** du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
- 3.[...]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 73

### Rapport et évaluation

**Au plus tard [...]****le [10 ans après l'entrée en vigueur du présent règlement],** la Commission évalue l'incidence 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'incidence du présent règlement sur les performances des services d'infrastructure ferroviaire;
- b) l'incidence du présent règlement sur le développement des services **de transport** ferroviaire, notamment des services internationaux, à longue distance et de fret;

**b bis) les incidences financières et administratives du présent règlement sur les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes opérationnelles, les organismes de contrôle et les autorités des États membres;**

c) les travaux du [...] **REGL**, 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 6, du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44** [...] **et du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50;**

[...]

**e) le fonctionnement des critères socioéconomiques, opérationnels et environnementaux et la nécessité de présenter, le cas échéant, une proposition de modification éventuelle des articles 25 et 37.**

#### *Article 74*

#### **Modifications de la directive 2012/34/UE**

1. La directive 2012/34/UE est modifiée comme suit:

a) à l'article 1<sup>er</sup>, 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'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;

**d bis) l'article 27, 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 la fourniture 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.";**

- e) l'article 36 est supprimé;
  - f) les articles 38 à 54 sont supprimés;
  - g) à l'annexe IV, les points 1) et 3) sont supprimés;
  - h) 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 75*

#### **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 [[...]13 décembre [...]2031].
3. **La Commission présente au Conseil et au Parlement européen, au plus tard le [2 ans après la date visée à l'article 77, paragraphe 2, premier alinéa], un rapport sur le suivi des dispositions transitoires visées à l'article 75.**



## Article 76

### Abrogation

1. Le règlement (UE) n° 913/2010 est abrogé avec effet au [...] **8** décembre 2029].
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 77

### 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. Il est applicable à partir du [1<sup>er</sup> janvier [...] **2029**]. Toutefois:
  - a) les articles 1<sup>er</sup>, 2 et 3, le chapitre II, à l'exception de l'article 9, paragraphes 1 et 2, et de l'article 27, paragraphe 4, ainsi que le chapitre III, à l'exception de l'article 48, du présent règlement ne s'appliquent 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 [...] **13** décembre [...] **2031**];
  - b) l'article 9, paragraphes 1 et 2, est applicable à partir du [1<sup>er</sup> janvier [...] **2030**];
  - c) [...] [...]
  - d) **l'article 27, paragraphe 4, et les articles 28**, 48 et 62 sont applicables à partir du [...] **31** décembre [...] **2029**];
  - e) l'article 74 est applicable à partir du [...] **13** décembre [...] **2031**].

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

Fait à [...]....

*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

#### (VISÉE AUX ARTICLES 11, 16, 18 ET 38)

1. ÉLÉMENTS A FOURNIR QUE DOIVENT PREPARER LES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE DANS LE CADRE DE LA PLANIFICATION STRATEGIQUE DES CAPACITES VISEE AUX ARTICLES 11, 16, 17 ET 18

Élément à fournir	Contenu
Stratégie en matière de capacités (article 16)	<ul style="list-style-type: none"><li>– <b><u>Portée géographique de la stratégie en matière de capacités: lignes comprises dans la planification stratégique des capacités en application de l'article 12, paragraphe 6</u></b></li><li>– Développement prévu d'infrastructures physiques, y compris les constructions nouvelles, modernisations, renouvellements et fermetures/déclassement, <b><u>avec le détail des caractéristiques de ces infrastructures</u></b></li><li>– Évolution prévue de la demande de services de transport ferroviaire</li><li>– Orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités par les États membres, [...] <b><u>lorsque les États membres ont fourni de telles orientations</u></b></li><li>– Capacités attribuées par la voie d'accords-cadres et capacités <b><u>pouvant être</u></b> requises pour fournir des services de transport dans le cadre de contrats de service public</li><li>– [...] <b><u>Informations relatives à la disponibilité et à l'utilisation des infrastructures ferroviaires, y compris des infrastructures</u></b> déclarées fortement utilisées ou saturées</li><li>– [...] <b><u>Travaux d'infrastructure planifiés entraînant des restrictions de capacités [...] avant une incidence majeure</u></b></li></ul>
Modèle de capacité (article 17)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Toutes les informations figurant dans la stratégie en matière de capacités, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage</li><li>– [...] <b><u>Volume total</u></b> des capacités disponibles, <b><u>y compris les capacités multiréseaux</u></b>, pour les candidats <b><u>par section du réseau, y compris le volume des capacités disponibles par</u></b> segment du marché du transport ferroviaire <b><u>pour différents segments des services de transport ferroviaire</u></b></li></ul>

	<p>et/ou par processus de répartition</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Volume des capacités [...] <b><u>réservées aux restrictions de capacités résultant de</u></b> travaux d'infrastructure par incidence sur le trafic <b><u>estimé</u></b> [...]</li> <li>- [...] <b><u>volume, comme indiqué</u></b> à [...] <b><u>la section 3 de l'annexe I.</u></b></li> <li>- Détail géographique: ventilation en sections de planification appropriées reflétant les caractéristiques de l'infrastructure et de la demande</li> <li>- Couverture temporelle: une période de validité de l'horaire de service</li> <li>- Détail temporel: au moins une vue d'ensemble annuelle (restrictions de capacités) et un ou plusieurs jours représentatifs (capacités disponibles pour les demandes)</li> </ul>
<p>Plan des offres de capacités (article 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les informations figurant dans la stratégie en matière de capacités, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage</li> <li>- [...] <b><u>Capacités disponibles pour attribution aux candidats pour la période de validité de l'horaire de service à laquelle se réfère le plan des offres de capacités:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i) <b><u>le cas échéant en vertu de l'article 18, paragraphe 4, et conformément à l'article 18, paragraphes 4 et 5, les capacités préalablement</u></b> planifiées disponibles pour les demandes, <b><u>y compris les capacités multiréseaux,</u></b> définies sous la forme d'objets de planification de capacité <b><u>conformément à l'article 18, paragraphe 5;</u></b></li> <li><b><u>ii) les capacités qui n'ont pas été préalablement planifiées par le gestionnaire de l'infrastructure;</u></b></li> <li><b><u>iii) les capacités qui sont disponibles dans les installations de service visées à l'article 29, paragraphe 1</u></b></li> </ul> </li> <li>- Capacités <b><u>non disponibles pour attribution aux candidats:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b><u>i) les restrictions de capacité,</u></b> définies sous la forme d'objets de planification de capacité, <b><u>y compris les restrictions de capacité visées au point 1, section 3, de la présente annexe;</u></b></li> <li><b><u>ii) les capacités déjà attribuées par la voie</u></b></li> </ul> </li> </ul>

	<p><u>d'accords-cadres conformément à l'article 31 ou du processus de planification pluriannuelle glissante conformément à l'article 33;</u></p> <p><u>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;</u></p> <p><u>iv) les autres capacités déjà attribuées, lors de la mise à jour du plan des offres de capacités pendant l'horaire de service auquel se réfère ledit plan.</u></p> <p>– Capacités de remplacement disponibles pendant les restrictions de capacités</p> <p>– Capacités de remplacement disponibles en cas de perturbations du réseau</p> <p>– <u>Restrictions applicables à l'utilisation des infrastructures spécialisées visées à l'article 24.</u></p>
--	--

## 2. CALENDRIER DE LA GESTION STRATEGIQUE DES CAPACITES VISEE AUX ARTICLES 11, 16, 17 ET 18

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.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des dates limites plus rapprochées. Ces dates limites **plus rapprochées** sont [...] **coordonnées par le REGI** et figurent dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

La consultation des parties prenantes **concernant les questions européennes et transfrontières** est effectuée conformément à l'article 54 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 53.**

Élément à fournir	Étape intermédiaire	Date limite (au plus tard)
Stratégie en matière de capacités (article 16)	[...] <b>Lancement</b> de la <b>phase de</b> la stratégie en matière de capacités	X-60
	Première consultation des parties prenantes <b>opérationnelles</b>	X-58
	<b>Publication du projet de stratégie</b>	<b>X-39</b>
	[...] <b>Seconde</b> consultation des parties prenantes <b>opérationnelles sur le</b>	X[...] -38

	<b><u>projet de stratégie</u></b>	
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-36
Modèle de capacité (article 17)	Début de la préparation	X-36
	[...] <b><u>Annonces des besoins de capacités par les candidats et candidats potentiels et consultation des parties prenantes opérationnelles</u></b>	X-24
	Publication du projet de modèle de capacité	X-21
	Coordination avec les candidats et les parties prenantes opérationnelles	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 18)	Début de la préparation	X-18
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X-14
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 1, 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
	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 attribuées	Jusqu'à X + 12 sans délai

Remarque:

(1) "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.

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 16)	Publication du projet de stratégie [...]	X-38
	<b><u>Consultation des parties prenantes opérationnelles sur le projet de stratégie</u></b>	<b><u>X-37</u></b>
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-36

3. **CALENDRIER ET EXIGENCES POUR LA COORDINATION, LA CONSULTATION ET LA PUBLICATION DES RESTRICTIONS DE CAPACITES RESULTANT DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE VISES AUX ARTICLES 10 ET 35**

0. **Les restrictions de capacité sont classées en fonction de leur durée en nombre de jours consécutifs et de leur incidence sur le trafic (volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour qui est annulé, dévié ou remplacé par d'autres modes de transport) selon le tableau suivant.**

	<b><u>Durée</u></b>	<b><u>Incidence sur le trafic</u></b>
<b><u>Incidence majeure</u></b>	<b><u>Plus de 30 jours consécutifs</u></b>	<b><u>Plus de 50 %</u></b>
<b><u>Incidence élevée</u></b>	<b><u>Plus de 7 jours consécutifs</u></b>	<b><u>Plus de 30 %</u></b>
<b><u>Incidence moyenne</u></b>	<b><u>7 jours consécutifs ou moins</u></b>	<b><u>Plus de 50 %</u></b>
<b><u>Incidence mineure</u></b>	<b><u>Non spécifié</u></b>	<b><u>Plus de 10 %</u></b>

1. En ce qui concerne les restrictions [...] de capacités des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions de vitesse temporaires, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit ("restrictions de capacités"), [...] **qui ont une incidence élevée ou majeure**, 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, **dans la mesure où ils sont connus à cette date**, et une seconde fois, sous une forme actualisée, au moins douze mois avant ladite modification. [...]

2. Dans le cadre de la coordination entre eux, les gestionnaires de l'infrastructure [...] discutent [...] conjointement de ces restrictions de capacités, si leur incidence ne se limite pas à un seul réseau, avec les candidats intéressés et les principaux exploitants d'installations de service concernés lorsqu'elles sont publiées pour la première fois.
3. Lorsqu'il publie les restrictions de capacités pour la première fois conformément au point 1, le gestionnaire de l'infrastructure lance une consultation sur les restrictions de capacités avec les candidats et les principaux 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 qui sont soumis au présent règlement** consultent une deuxième fois les candidats et les principaux 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 qui sont soumis au présent règlement**, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions de capacités qui pourraient entraîner une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport.

La coordination préalable à la seconde publication s'achève:

- (a) au plus tard 18 mois avant la modification de l'horaire de service [...] **pour les restrictions de capacités ayant une incidence majeure;**
- (b) au plus tard 13 mois et 15 jours avant la modification de l'horaire de service [...] **pour les restrictions de capacités ayant une incidence élevée;**
- (c) au plus tard 13 mois et 15 jours avant la modification de l'horaire de service [...] **pour les restrictions de capacités ayant une incidence moyenne.**

Le cas échéant, les entités assurant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53, paragraphe[...] **4**, invitent les candidats opérant sur les lignes concernées et les principaux exploitants d'installations de service concernés à participer à cette coordination.

5. En ce qui concerne les restrictions de capacités [...] **ayant une incidence mineure** 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 ferroviaires, 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, conformément au point [...] **2**) de l'annexe IV[...].



7. [...]Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de ne pas appliquer les délais visés aux points 1 à 5 si la restriction de capacités est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté, si l'application de ces délais peut s'avérer inefficace au regard des coûts occasionnés ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, ainsi que dans le cas de toute autre restriction de capacités qui ne fait pas l'objet d'une consultation conformément à d'autres dispositions de la présente annexe, le gestionnaire de l'infrastructure consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés.
8. Les informations que doit fournir le gestionnaire de l'infrastructure lorsqu'il agit conformément aux points 1, 5 et 7 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; et
  - (d) le cas échéant, la capacité des itinéraires de détournement.

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 IV[...]. 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 9 et 62.

9. 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 alternatifs 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.

L'analyse des scénarios alternatifs de restrictions de capacités comprend des situations concernant plus d'un gestionnaire de l'infrastructure. Dans ce cas, les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent la planification du scénario alternatif de restriction de capacités conformément à l'article 53.

10. 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.
11. Le REGI publie les informations requises au point 8 sur son site internet.
12. [...]

**4. CALENDRIER POUR LA REPARTITION DES CAPACITES DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE REPARTITION ANNUEL VISEE AUX ARTICLES 32 ET 38**

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

<b>Étape intermédiaire ou période</b>	<b>Date limite ou durée<sup>(1)</sup></b>
Période de validité de l'horaire de service	[...] <b><u>Du deuxième samedi de décembre à minuit au deuxième samedi de décembre de l'année suivante à minuit</u></b>
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	Conformément aux sections 2 et 3 de la présente annexe
Date limite à laquelle les candidats peuvent introduire des demandes de droits à capacités	X-8,5
Préparation du projet d'horaire de service	X-6,5
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter un projet d'offre de capacités aux candidats	
Finalisation de la coordination avec les candidats	X-[...] <b><u>5,5</u></b>
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter une offre de capacités finale aux candidats	X-[...] <b><u>4.5</u></b>
Publication de l'horaire de service [...]	X-[...] <b><u>4,25</u></b>
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure	

peuvent attribuer des droits à capacités aux candidats	
Conversion des spécifications de capacités en sillons ferroviaires	À spécifier [...] <b>par les gestionnaires de l'infrastructure en tenant compte</b> du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6
Remarque:	
(1) "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X")	

[...]

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

**5. CALENDRIER POUR LA REPARTITION DES CAPACITES PAR LA VOIE D'ACCORDS-CADRES VISEE AUX ARTICLES 31 ET 38**

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

Période	Durée <sup>(1)</sup>
Période de validité standard des accords-cadres	5 ans
Conversion des spécifications de capacités en sillons	Entre X-8,5 et X-6,5 (conjointement avec la coordination dans le cadre du processus de répartition annuel visé à la section 4)
Remarque:	
(1) "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.	

**6. CALENDRIER POUR LA REPARTITION DES CAPACITES DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE PLANIFICATION GLISSANTE VISEE AUX ARTICLES 33 ET 38**

Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier suivant durant le processus de planification glissante[...]:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée <sup>(1)</sup>
Première date possible pour l'introduction des demandes de capacités par les candidats en vue de la répartition dans le	4 mois avant la première circulation du train

cadre du processus de planification glissante	
Dernière date possible pour l'introduction des demandes de capacités par les candidats en vue de la répartition dans le cadre du processus de planification glissante	1 mois avant la première circulation du train
Durée maximale des droits à capacités octroyés lors de la répartition dans le cadre du processus de planification glissante	36 mois avant la première circulation du train
Conversion des spécifications de capacités en sillons pour les droits à capacité octroyés conformément à l'article 33, paragraphe 2, point a)	Entre X-8,5 et X-6,5 (conjointement avec la coordination dans le cadre du processus de répartition annuel visé à la section 4)
Conversion des spécifications de capacités en sillons pour les droits à capacité octroyés conformément à l'article 33, 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 6
<b><u>Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits à capacités dans le cadre du processus de planification glissante</u></b>	<b><u>15 jours</u></b>
Remarque:  (1) "X-m" signifie "m" mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service ("X"), conformément à la section 4.	

4. [...]

#### 7. CALENDRIER POUR LA REPARTITION DES CAPACITES DANS LE CADRE DU PROCESSUS AD HOC VISEE AUX ARTICLES 34 ET 38

Lorsqu'il répartit les capacités de l'infrastructure 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 à capacités portant sur un seul réseau	[...] <b><u>5 jours</u></b>
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits à capacités	[...] <b><u>8 jours</u></b>

multiréseaux	
--------------	--

## 8. CALENDRIER DES MODIFICATIONS DES CAPACITES ATTRIBUEES VISEES A L'ARTICLE 39

Lorsqu'il modifie des droits à capacités de l'infrastructure, 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 à capacités de remplacement portant sur un seul réseau	[...] <b><u>5</u> jours</b>
Délai maximal dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure concernés pour proposer des droits à capacités multiréseaux de remplacement	[...] <b><u>8</u> jours</b>

## ANNEXE II

[...]

### Seuils pour la déclaration des infrastructures fortement utilisées et saturées visées à l'article 21

1. [...] [...]

Utilisation	Classification	Utilisation des capacités	Période de référence
Trafic hétérogène	Fortement utilisée	> [...] <b>85</b> % 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	> [...] <b>90</b> % 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

[...]

#### Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte dans toute la mesure du possible de la méthode visée à l'article 21, paragraphe 1 bis, pour déterminer l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

"Trafic homogène" signifie que les trains sur le tronçon concerné présentent généralement des caractéristiques similaires en ce qui concerne l'utilisation de la capacité, 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.

2. [...]

### ANNEXE III

## CONTENU DU CADRE EUROPÉEN POUR LA GESTION DES CAPACITÉS VISÉ À L'ARTICLE 6

Le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 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 de l'infrastructure ferroviaire	Article 12, paragraphe 2
Principes, procédures et méthodes communs pour la planification stratégique des capacités, y compris pour la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et la consultation des parties prenantes[...], <b><u>y compris les annonces de besoins en matière de capacités</u></b>	Article 12, <b><u>paragraphes 4 et 9</u></b> , article 13, article 14, <b><u>article 17, paragraphe 1, et article 54</u></b>
<b><u>Lignes directrices définissant les procédures et méthodes à utiliser pour l'analyse du marché des transports</u></b>	<b><u>Article 15, paragraphe 3</u></b>
Modalités de publication du plan des offres de capacités et processus de consultation des candidats	Article 18, paragraphe 10
Règles et procédures régissant l'attribution des capacités préalablement planifiées figurant dans le plan des offres de capacités	Article 20, paragraphe 3
<b><u>Méthode commune d'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire</u></b>	<b><u>Article 21, paragraphe 1 a)</u></b>
Caractéristiques des spécifications de capacités	Article 26, paragraphe 1
Fourchettes de seuils d'utilisation applicables à l'annulation de droits à capacités inutilisés	Article 27, paragraphe 6
Procédures et méthodes de coordination pour la répartition des droits à capacités multiréseaux, y compris les exigences minimales de qualité	Article 28, paragraphe 5
Lignes directrices concernant <b><u>la définition</u></b> des limites relatives aux différences entre les demandes de capacités présentées par les candidats et les capacités d'infrastructure proposées par les	Article 36, paragraphe 2

gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre du processus de résolution des conflits par consensus	
<b><u>Lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux</u></b>	<b><u>Article 36, paragraphe 8</u></b>
<b><u>Procédures et méthodes de résolution des conflits sur les capacités d'infrastructure sur la base de critères socioéconomiques et environnementaux</u></b>	<b><u>Article 37, paragraphe 1</u></b> <b><u>ter</u></b>
Procédures de gestion des modifications apportées aux droits à capacités après la répartition	Article 39, paragraphe 8
[...] <b><u>Lignes directrices concernant la définition des conditions</u></b> donnant lieu à [...] des <b><u>pénalités</u></b> liées aux modifications apportées aux droits à capacités	Article 40, paragraphe 3
[...]	[...]



## ANNEXE IV

### 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, l[...]e document de référence du réseau visé dans ledit article contient les informations suivantes:

- (1) Une section exposant la nature de l'infrastructure 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 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 36, y compris le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus, et le mécanisme formel de résolution des conflits visé à l'article 37;
  - (f) la structure et le niveau des [...] **pénalités** pour les modifications apportées aux droits à capacités;
  - (g) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est fortement utilisée ou saturée;
  - (h) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
  - (i) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 6.

- (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, dans la directive (UE) 2016/797, dans la directive (UE) 2016/798 et dans la directive 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 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 44.
- (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 correctives pour améliorer les performances;
  - (c) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 50.

## ANNEXE V

### CONTENU DU CADRE EUROPÉEN POUR LA COORDINATION DE LA GESTION TRANSFRONTIÈRE DU TRAFIC, DES PERTURBATIONS ET DES CRISES VISÉ À L'ARTICLE 44

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

<b>Élément</b>	<b>Référence(s)</b>
Principes communs pour la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises 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 43
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 42, article 43, <b><u>article 44, paragraphe 2, article 45</u></b> et article 46[...]
Règles et procédures communes pour la gestion et l'attribution des capacités en cas de perturbations du réseau et de situations de crise	Article 41, paragraphes 1 <b><u>et 2</u></b>
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 45
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 45, article [...] <sup>62</sup>
[...]	[...]
[...] <b><u>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</u></b>	[...] Article 46, paragraphe <b><u>5 bis</u></b>
[...] <b><u>Lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées concernant les questions européennes et transfrontières</u></b>	Article [...] <b><u>54, paragraphe 1</u></b>

## ANNEXE VI

### Perturbations du réseau visées à l'article 46

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"><li>– Au moins 50 % des trains sur la section touchée qui sont exploités sur un seul réseau doivent faire l'objet d'un traitement opérationnel</li><li>– Moins de 50 % des trains sur la section touchée qui sont exploités sur plus d'un réseau nécessitent ou devraient nécessiter un traitement opérationnel</li></ul>
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"><li>– Au moins 50 % des trains sur la section touchée qui sont exploités sur plus d'un réseau nécessitent ou devraient nécessiter un traitement opérationnel</li></ul>

Les conditions relatives à la durée et à l'incidence probable sur le trafic sont cumulatives.

## ANNEXE VII

[...]

### CONTENU DU CADRE EUROPÉEN POUR L'ÉVALUATION DES PERFORMANCES VISÉ À L'ARTICLE 50

<b>Domaine de performance</b>	<b>Points pertinents (à titre indicatif)</b>
Infrastructures et équipements	<ul style="list-style-type: none"><li>– Capacités et potentiel des infrastructures physiques et de leurs équipements, y compris le déploiement des normes RTE-T</li><li>– Réductions des capacités ou du potentiel de l'infrastructure dues à un report du renouvellement, de l'entretien ou de la réparation de l'infrastructure</li></ul>
Capacités d'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"><li>– Offre de capacités en termes de quantité et de qualité</li><li>– Utilisation des capacités, capacités inutilisées pour répondre à la croissance du trafic</li><li>– Cohérence entre les capacités disponibles (prévues ou non) et les besoins du marché, <b><u>au niveau d'un seul réseau et au niveau multiréseau</u></b></li><li>– Stabilité de l'offre de capacités, notamment dans le cadre des travaux d'infrastructure</li><li>– Saturation de l'infrastructure</li><li>– Durée prévue des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières</li></ul>
Gestion du trafic	<ul style="list-style-type: none"><li>– 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</li><li>– Annulations de trains</li><li>– Durée réelle des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières</li></ul>
Gestion des perturbations et gestion des crises	<ul style="list-style-type: none"><li>– Part du trafic qui pourrait être déviée ou reprogrammée pendant la perturbation ou la crise</li><li>– Incidence des perturbations sur le trafic ferroviaire au</li></ul>

	<p>niveau des retards et annulations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Incidence des perturbations sur les exploitants de services ferroviaires et sur leurs clients</li> <li>– Points spécifiques relevés (qualitatifs)</li> </ul>
Déploiement et performance des services, outils et interfaces numériques	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Soutien aux processus liés à la gestion des capacités, à la gestion du trafic et à la gestion des perturbations</li> <li>– Exhaustivité et qualité des informations et des données fournies</li> <li>– Alignement sur l'architecture européenne développée dans le cadre de[...] <b><u>l'entreprise commune "Système ferroviaire européen"</u></b> et sur les spécifications techniques pertinentes conformément à la directive (UE) 2016/797</li> </ul>
Respect de la réglementation; surveillance réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Indicateurs de processus permettant de contrôler le respect des règles et procédures</li> <li>– Plaintes déposées auprès des organismes de contrôle et de l'ENRRB</li> </ul>

## ANNEXE VIII

### Informations à fournir aux parties prenantes opérationnelles visées à l'article 48

Les informations suivantes sont fournies, **le cas échéant**, conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution pertinents [...] **adoptés sur cette base, et sous réserve des responsabilités respectives des parties prenantes au sens du règlement (UE) n°1305/2014 de la Commission et du règlement (UE) n°454/2011 modifié, en application de** l'article 48:

#### Informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure:

- Numéro [...] du train
- Suivi des trains
- **Répartition des sillons**
- **Informations sur la circulation du train et prévision de circulation du train**
- **Informations relatives aux interruptions de service**
- **Échange de données pour l'amélioration de la qualité**

#### Informations fournies par les autres parties prenantes opérationnelles:

- Données des lettres de voiture
- Demande de sillon [...]
- Préparation du train
- Informations sur la circulation du train et prévision de circulation du 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 IX [...]**

[...]

[...]



## ANNEXE X

### Tableaux de correspondance

#### 1. TABLEAU DE CORRESPONDANCE POUR LES DISPOSITIONS SUPPRIMEES DE LA DIRECTIVE 2012/34/UE

<b>Directive 2012/34/UE</b>	<b>Présent règlement</b>
Article 2, paragraphe 6	Article [...] <b>38</b> , paragraphe 2
Article 3, point 20	Article 21 <b>et annexe II</b>
Article 3, point 22	[...] <b>Articles 36 et 37</b>
Article 3, point 23	<b>Article 4, point 5, et</b> article 31
Article 3, point 27	Article 4, point 8
Article 3, point 28	Article 4, point 13
Article 7 <i>ter</i> , paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 7 <i>ter</i> , paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 7 <i>ter</i> , paragraphe 3	Article 3, paragraphe 3, et article 2, paragraphe 3, point b)
Article 36	Article 40
Article 38, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1, deuxième alinéa, et article 26, paragraphe 6
Article 38, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 38, paragraphe 3	Article 26, paragraphe 4
Article 38, paragraphe 4	Article 26, [paragraphe 7]
Article 39, paragraphe 1	Article 11, paragraphe 3
Article 39, paragraphe 2	Article [...]3, <b>paragraphe 1 bis</b> )
Article 40, paragraphe 1	Article 14 [...], <b>article 28</b> et article [...]53
Article 40, paragraphe 2	Article 55, paragraphe 7, article 57, paragraphe 2, article 63, paragraphe 1 [...], article 64, paragraphes 1 et 7

Article 40, paragraphe 3	Article 55 [...], paragraphes [...] 2 et [...] <b>5</b>
Article 40, paragraphe 4	Article 57, paragraphe 1
Article 40, paragraphe 5	
Article 41, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2
Article 41, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 3
Article 42, paragraphe 1	Article 31, paragraphe 1
Article 42, paragraphe 2	Article 31, paragraphe 4
Article 42, paragraphe 3	Article 31, paragraphe 5
Article 42, paragraphe 4	Article 31, paragraphe 5[...]
Article 42, paragraphe 5	Article 31, paragraphe 7, et annexe I, section 5
Article 42, paragraphe 6	Article 31, paragraphe 8
Article 42, paragraphe 7	Article 31, paragraphe 10
Article 42, paragraphe 8	Article 31, paragraphe 11
Article 43, paragraphe 1	Article 38, paragraphe 1, article 32, paragraphes 6, 7 et 8 [...], article 33, paragraphes 1 et 2, <b><u>et annexe I, sections 2, 4, 5, 6 et 7</u></b>
Article 43, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 8, article 11, paragraphe 2, article 21, paragraphe 9, article 38, paragraphe 3, article 39, paragraphe 9
Article 43, paragraphe 3	[...]
Article 44, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 44, paragraphe 2	Article 32, paragraphes 7 et [...] 8
Article 44, paragraphe 3	Article 31, paragraphe 2
Article 44, paragraphe 4	Articles 28 <b><u>et article 62, paragraphe 5</u></b>
Article 45, paragraphe 1	Article 32, paragraphe 2
Article 45, paragraphe 2	Article [...] <b>25</b>
Article 45, paragraphe 3	Article 32, paragraphe 10

Article 45, paragraphe 4	Article 32, paragraphe 11
Article 46, paragraphe 1	Article 8, <b><u>paragraphes 2 bis et 3</u></b> , [...] article 20, paragraphe 3 [...] <b><u>et</u></b> article [...] <b><u>36, paragraphe 1</u></b>
Article 46, paragraphe 2	Article 36, paragraphe 2
Article 46, paragraphe 3	Article 36, paragraphe 3
Article 46, paragraphe 4	Article 36, paragraphe 4
Article 46, paragraphe 5	Article 36, paragraphe[...] <b><u>2</u></b>
Article 46, paragraphe 6	Article [...] <b><u>37</u></b>
Article 47, paragraphe 1	Article 21, paragraphe 1, <b><u>et annexe II</u></b>
Article 47, paragraphe 2	Article 21, paragraphe 4
Article 47, paragraphe 3	Article 21, [paragraphe <b><u>6</u></b> ], et article 25, paragraphe 1
Article 47, paragraphe 4	Article 8, paragraphes 1[...] <b><u>et</u></b> 2[...], et article 11, paragraphe 3
Article 47, paragraphe 5	Article 8, paragraphe 1, et [...] <b><u>article 33</u></b>
Article 47, paragraphe 6	Article 21, paragraphe 6
Article 48, paragraphe 1	Article 34, paragraphe 1
Article 48, paragraphe 2	Article 18, paragraphe 4
Article 49, paragraphe 1	Article 24, paragraphe 1
Article 49, paragraphe 2	Article 24, paragraphe 2
Article 49, paragraphe 3	Article 24, paragraphe 3
Article 50, paragraphe 1	Article 22, paragraphe 1
Article 50, paragraphe 2	Article 22, paragraphe 2
Article 50, paragraphe 3	Article 22, paragraphe 1
Article 51, paragraphe 1	Article 23, paragraphe 1
Article 51, paragraphe 2	Article 23, paragraphes 1 et 2
Article 51, paragraphe 3	Article 23, paragraphe 4

Article 51, paragraphe 4	Article 23, paragraphe 5
Article 52, paragraphe 1	Article 12, paragraphe 8
Article 52, paragraphe 2	Article 27, paragraphe 6
Article 53, paragraphe 1	Article 35, paragraphe 1
Article 53, paragraphe 2	Article 10, paragraphes 2 et 4, article 35, paragraphe 4
Article 53, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 1
Article 54, paragraphe 1	Article 43, paragraphe 3
Article 54, paragraphe 2	Article 43, paragraphe 5
Article 54, paragraphe 3	Article 43, paragraphe 6

## 2. TABLEAU DE CORRESPONDANCE POUR LE REGLEMENT (UE) N° 913/2010

Règlement (UE) n° 913/2010	Présent règlement
Articles 1 <sup>er</sup> à 7	
Article 8	Article 55, paragraphes 1 à 4, 6, 7 et 8, et article 56, paragraphe 1, points a) à c) et f), et paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1, article 22, paragraphes 3 et 4, article 23, paragraphe 3, et article 57
Article 9, paragraphe 1, points a), c), d), e), et article 9, paragraphes 2, 3, 4 et 5	
Article 9, paragraphe 1, point b)	Article 15 et article 22, paragraphes 3 et 4
Article 10	
Article 11	Article 55, paragraphes 1 à 4, 6, 7 et 8
Articles 12 à 18	
Article 19	Article 49 et article [...] <b><u>65, paragraphes 7 et 8</u></b>
Articles 20 à 25	