

COM(2023) 443 FINAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 26 septembre 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 26 septembre 2023

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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

Bruxelles, le 13 juillet 2023
(OR. en)

11718/23

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

**TRANS 305
CODEC 1346**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	12 juillet 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 443 final
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 443 final.

p.j.: COM(2023) 443 final



Strasbourg, le 11.7.2023
COM(2023) 443 final

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)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• **Justification et objectifs de la proposition**

Le rail est un mode de transport respectueux de l'environnement. En 2020, le transport ferroviaire représentait 5,1 % du transport de passagers et 11,5 % du transport de marchandises entre les pays de l'UE, mais seulement 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dans l'UE. Cela s'explique par la très grande efficacité énergétique du transport ferroviaire – qui ne représente que 1,9 % de la consommation d'énergie des transports – et par le fait que l'essentiel du trafic ferroviaire circule sur des lignes électrifiées. Le transport ferroviaire est si respectueux de l'environnement et présente tellement d'autres avantages, tels que son niveau élevé de sécurité, qu'il est constamment encouragé par les politiques de l'UE.

La présente proposition constitue une action clé du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente. Son objectif principal est d'établir un cadre permettant une 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. La réalisation de cet objectif est essentielle pour assurer la contribution du secteur des transports à la décarbonation.

Afin de garantir le niveau élevé de coordination nécessaire à une exploitation sûre et à une utilisation performante du réseau, le trafic et la capacité ferroviaires doivent être gérés efficacement par les gestionnaires de l'infrastructure, ce qui se fait principalement au niveau des réseaux nationaux. Dans le même temps, les services ferroviaires transfrontières nécessitent un niveau de coordination entre les réseaux qui existe rarement actuellement. À cette fin, la proposition définira des mécanismes de coordination entre les gestionnaires nationaux de l'infrastructure et les autres acteurs intervenant dans l'exploitation de services ferroviaires transfrontières. La proposition permettra une répartition plus efficace des capacités de l'infrastructure ferroviaire, en introduisant une certaine souplesse dans le processus et en accordant aux gestionnaires de l'infrastructure un rôle plus important dans la détermination des besoins en matière de transport. Par exemple, les gestionnaires de l'infrastructure pourront réserver certaines capacités en vue d'une attribution ultérieure, ce qui sera bénéfique pour les services de fret ferroviaire, qui ne peuvent pas toujours être programmés suffisamment à l'avance pour s'inscrire dans le calendrier annuel prévu. La proposition prévoit des mesures incitant tant les gestionnaires de l'infrastructure que les entreprises ferroviaires à honorer leurs engagements en matière de capacité et à éviter les changements à bref délai, qui sans cela auraient des répercussions négatives sur les autres utilisateurs du réseau. La numérisation des processus liés aux capacités contribuera à rendre les services plus efficaces et à améliorer leur qualité. Elle donnera également aux gestionnaires de l'infrastructure les outils leur permettant de faire face à des événements imprévus. La proposition vise à faire en sorte que le processus de numérisation dans tous les États membres soit cohérent et se traduise par une meilleure coordination des services ferroviaires dans l'ensemble de l'UE.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition modifie les règles relatives à la capacité de l'infrastructure ferroviaire et à la gestion du trafic, au suivi des performances du transport ferroviaire, à la coordination des parties prenantes et à l'attribution des capacités au trafic ferroviaire dans le cadre d'une

chaîne de transport intermodal. Elle se rapporte donc au marché et à l'exploitation ferroviaires, régis par la directive 2012/34/UE. La proposition porte sur un aspect essentiel de l'exploitation ferroviaire, à savoir la planification et la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, actuellement couvertes par deux textes juridiques, la directive 2012/34/UE et le règlement (UE) n° 913/2010. Elle prévoit également une meilleure coordination des services ferroviaires dans l'ensemble de l'UE et une surveillance réglementaire adéquate. Elle est conforme aux principes importants énoncés dans la directive 2012/34/UE, tels que l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de services de transport ferroviaire, la facilitation d'un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et aux installations de service ferroviaires, la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la surveillance du marché ferroviaire. La proposition abrogera et remplacera le règlement (UE) n° 913/2010 et déplacera les dispositions pertinentes relatives à la gestion des capacités de la directive 2012/34/UE vers le nouveau règlement.

Les aspects de la planification des infrastructures de transport couverts par le règlement (UE) n° 913/2010 ont été intégrés dans la proposition de révision du règlement RTE-T publiée par la Commission en 2021.

La proposition complète plusieurs aspects de la politique ferroviaire et de la politique des transports de l'UE. Il s'agit notamment de la politique concernant le marché ferroviaire définie dans la directive 2012/34/UE et les lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, de la politique en matière d'infrastructures de transport fondée sur le règlement RTE-T, de l'interopérabilité ferroviaire définie dans la directive sur l'interopérabilité et les prescriptions techniques pertinentes pour l'interopérabilité du système ferroviaire ainsi que de la politique en matière de transport intermodal mise en œuvre au moyen de la directive sur les transports combinés et d'autres instruments.

- Cohérence avec les autres politiques de l'Union

La communication sur le pacte vert pour l'Europe a confirmé l'objectif de l'UE de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 ainsi que la nécessité de réduire les émissions des transports de 90 % d'ici à 2050. Elle a préconisé d'adopter des mesures plus fortes en vue d'encourager le recours au transport intermodal et de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle des 75 % du fret intérieur passant actuellement par la route, en reconnaissant que «[d]es mesures devront être mises en place en vue d'une gestion plus efficace et d'une augmentation de la capacité des voies ferroviaires». Parmi les jalons de la stratégie de mobilité durable et intelligente figuraient une augmentation du trafic de fret ferroviaire de 50 % d'ici à 2030 et de 100 % d'ici à 2050, ainsi que le doublement du trafic de voyageurs sur le réseau à grande vitesse d'ici à 2030 et son triplement d'ici à 2050. La stratégie mentionnait la nécessité de renforcer la coordination et la coopération transfrontières entre les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, de mieux gérer le réseau ferroviaire dans son ensemble et d'utiliser les nouvelles technologies pour stimuler le fret ferroviaire. Dans la stratégie, la Commission a annoncé qu'elle proposerait une révision des règles relatives à la répartition des capacités ferroviaires conformément aux initiatives en cours dans le secteur ferroviaire. Dans le plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière, la Commission a exposé plus en détail ses intentions, en annonçant qu'elle travaillerait à une initiative visant à améliorer les processus d'attribution des capacités et de gestion du trafic, en vue d'une meilleure coordination de l'attribution des capacités au sein du système ferroviaire global, englobant à la fois les services de transport de voyageurs et de marchandises.

L'initiative contribue également à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 13 («Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions»), car une meilleure gestion des capacités stimulera le développement des services ferroviaires et permettra de mieux les adapter aux besoins des clients, ce qui accroîtra la disponibilité et l'utilisation du rail en tant que mode de transport respectueux de l'environnement.

La présente proposition législative fait partie du paquet «Écologisation du transport de marchandises», constitué de propositions couvrant plusieurs modes de transport. Ce paquet constitue un élément important de la stratégie de mobilité durable et intelligente et fait partie du programme de travail de la Commission pour 2023. Son objectif est de faire progresser la décarbonation du transport de marchandises, de promouvoir le transport intermodal et d'achever l'espace ferroviaire unique européen. Il comprend, outre la présente proposition:

- la révision de la directive sur les transports combinés (directive 92/106/CEE du Conseil);
- la révision de la directive relative aux poids et dimensions (directive 96/53/CE du Conseil);
- la proposition «CountEmissionsEU» relative à l'harmonisation de la comptabilisation des émissions des transports.

Les mesures introduites par la présente proposition législative compléteront les améliorations de la capacité de l'infrastructure ferroviaire envisagées par la proposition de révision du règlement RTE-T. Cette révision comprend l'achèvement des chaînons manquants sur le réseau ferroviaire du RTE-T, le déploiement accéléré du système européen de gestion du trafic ferroviaire et l'ajout d'exigences en matière d'infrastructure ferroviaire pour le transport intermodal. Parallèlement, des actions visant à éliminer les obstacles à l'interopérabilité continueront d'être mises en œuvre dans le cadre du pilier technique de l'espace ferroviaire unique européen.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE). Les transports constituent une politique relevant de compétences partagées. Cela signifie que l'UE et ses États membres sont en mesure de légiférer et d'adopter des actes juridiquement contraignants dans le domaine des transports. Les États membres exercent leur propre compétence lorsque l'UE n'exerce pas ou a décidé de ne pas exercer sa propre compétence.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

L'UE a déjà adopté une législation sur la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire, à savoir la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (en particulier son chapitre IV) et le règlement (UE) n° 913/2010 relatif aux corridors de fret ferroviaire (en particulier son chapitre IV). Cela correspond à l'objectif politique visant à créer un espace ferroviaire unique européen, dans lequel les entreprises ferroviaires sont en mesure de fournir des services de transport, y compris des services transfrontières, sur un réseau de plus en plus intégré et interopérable.

Une action de l'UE est nécessaire pour supprimer les obstacles dans la législation de l'UE qui empêchent la mise en œuvre d'initiatives sectorielles visant à moderniser la gestion des capacités. Les incitations et les systèmes d'amélioration des performances pourraient, en principe, être repensés à l'échelle nationale, mais ils ne posséderaient pas la portée nécessaire

pour résoudre les problèmes transfrontières. Une coordination internationale plus efficace ne peut être assurée sans prévoir de droits et obligations juridiques clairs, qui doivent être harmonisés, du moins dans une certaine mesure, dans l'ensemble de l'UE. Enfin, s'il n'est pas traité au niveau de l'UE, le manque d'harmonisation/d'interopérabilité des outils numériques pourrait entraîner le déploiement de systèmes divergents et incompatibles dans les différents États membres.

L'action de l'UE permettra de mettre en place des instruments efficaces et efficients pour coordonner la planification stratégique des capacités de l'infrastructure, remédier aux lacunes potentielles dans le mandat des organismes de contrôle en ce qui concerne le trafic ferroviaire transfrontière et introduire des règles harmonisées encourageant la réduction des annulations et des modifications des demandes de capacité.

- **Proportionnalité**

L'intervention vise à remédier aux lacunes des règles de l'UE en matière de gestion des capacités, recensées dans l'évaluation du règlement (UE) n° 913/2010 relatif aux corridors de fret ferroviaire (ci-après le «règlement CFF»). Ces lacunes ne peuvent être traitées qu'au niveau de l'UE. Les options considérées touchent à des questions de coordination transfrontière relatives à la gestion des capacités et du trafic, aux travaux d'infrastructure et aux systèmes d'amélioration des performances qui ont une incidence sur le trafic transfrontière et ne peuvent donc pas être traitées à l'échelle nationale ou bilatérale, ainsi qu'à leur surveillance réglementaire. Le règlement proposé renforcera la coordination transfrontière, tant pour les gestionnaires de l'infrastructure que pour les organismes de contrôle ferroviaire, mais il laisse la responsabilité de la répartition des capacités aux gestionnaires nationaux de l'infrastructure. Des options plus radicales, qui auraient inclus la centralisation de certaines parties du processus de gestion des capacités, ont été écartées dans l'analyse d'impact.

- **Choix de l'instrument**

L'objectif de la proposition législative est d'améliorer le cadre existant de répartition des capacités ferroviaires et d'introduire de nouvelles règles et procédures en matière de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de gestion du trafic ferroviaire pour les services ferroviaires nationaux et internationaux, y compris pour la gestion des crises et la gestion des performances. Pour ce faire, la proposition législative abrogera le règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (le «règlement CFF») et les dispositions de la directive 2012/34/UE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire¹. Des règles et procédures révisées régissant la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire seront instaurées sous la forme d'un règlement.

Dans la mesure où il établira un cadre harmonisé et directement applicable pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire, un règlement est plus efficace qu'une directive pour atteindre les objectifs de l'initiative. Un règlement éliminera les différences entre les règles et pratiques nationales qui entravent actuellement l'utilisation efficiente des capacités de l'infrastructure ferroviaire, en particulier sur les lignes transfrontières. Il garantira également la mise en œuvre uniforme, dans l'espace ferroviaire unique européen, des nouvelles mesures envisagées dans la proposition. Cela est particulièrement important et pertinent étant donné que les services ferroviaires transfrontières

¹ Notamment la section 3 du chapitre IV de la directive 2012/34/UE.

(en particulier le fret ferroviaire) souffrent d'un manque de fiabilité, de ponctualité et de prévisibilité.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

En 2018, la Commission a élaboré un rapport sur l'application du règlement CFF², suivi, en 2021, d'une évaluation³.

Les conclusions générales de l'évaluation sont que les structures des corridors ont été peu utilisées et que la gestion séparée des capacités sur les corridors de fret ferroviaire et sur le reste du réseau n'est pas efficiente. Dans l'ensemble, il ressort de l'évaluation que, d'une manière générale, les objectifs du règlement CFF n'ont pas été atteints.

Elle a mis en évidence quatre faiblesses majeures dans le règlement CFF et son application.

Premièrement, le recours à des guichets uniques et à des sillons ferroviaires préétablis a été moins important que prévu. L'approche fondée sur un guichet unique n'a pas donné de bons résultats, car elle a restreint la coordination à des corridors individuels plutôt que de l'étendre à l'ensemble du réseau ferroviaire. Cela signifie que les opérateurs de services de fret devaient encore interagir avec les différents gestionnaires de l'infrastructure s'ils souhaitaient obtenir un sillon comprenant des parties situées en dehors des lignes du corridor. Par conséquent, au lieu de simplifier la procédure, les guichets uniques constituaient une couche administrative supplémentaire.

Deuxièmement, le règlement CFF ne répondait pas à la nécessité d'harmoniser les outils et procédures utilisés à l'échelle nationale pour gérer les capacités de l'infrastructure ferroviaire. Cela aurait contribué à améliorer la gestion des capacités de l'infrastructure pour le fret ferroviaire transfrontière. Le règlement CFF n'imposait pas l'utilisation d'outils numériques spécifiques, et l'application «Path Coordination System», élaborée par les parties prenantes du secteur ferroviaire et introduite pour soutenir la coordination entre les candidats qui sollicitent des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les guichets uniques, apportait une solution incomplète.

Troisièmement, les parties prenantes n'ont pas assuré de suivi approfondi des performances des services de fret ferroviaire afin d'élaborer et de mettre en œuvre des plans efficaces pour améliorer les performances. Le règlement CFF incluait expressément la surveillance des performances parmi les tâches des comités de gestion des corridors de fret, mais l'évaluation a montré qu'un certain nombre d'aspects importants, tels que la ponctualité de porte à porte, ont été négligés dans le suivi des performances.

Enfin, des progrès insuffisants ont été accomplis en ce qui concerne l'amélioration de la gestion du trafic et de la coordination avec les terminaux de fret. Pour charger et décharger le fret, les trains de marchandises ont besoin de capacités dans des installations désignées

² COM(2018) 189 final du 16 avril 2018. Ce rapport a été précédé d'un rapport de la Cour des comptes européenne (Cour des comptes européenne, «Le transport ferroviaire de marchandises dans l'Union européenne: toujours pas sur la bonne voie», rapport spécial n° 8/2016, Office des publications de l'Union européenne, 2016).

³ SWD(2021) 134 final du 2 juin 2021.

appelées terminaux. Un problème majeur est le manque de coordination et d'alignement entre les capacités disponibles sur le réseau ferroviaire et la disponibilité des capacités dans les terminaux. Pour remédier à cette situation, le règlement CFF a institué un groupe consultatif d'opérateurs de terminaux au sein des comités de gestion des corridors et a imposé l'élaboration et la mise en œuvre de procédures de coordination des capacités entre les terminaux et le réseau ferroviaire. Toutefois, il semble que les opérateurs de terminaux n'aient eu qu'une influence limitée sur les décisions des comités de gestion des corridors. Par conséquent, la coordination avec les terminaux n'est pas optimale, ce qui entraîne un manque de ponctualité et de fiabilité des trains de marchandises.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a associé activement les parties intéressées et procédé à des consultations approfondies tout au long du processus d'analyse d'impact.

Des activités de consultation ont été réalisées en 2022. Elles ont inclus:

- une consultation sur l'appel à contributions⁴,
- une consultation publique ouverte⁵,
- deux réunions de groupes de réflexion, gérées par des contractants externes,
- des enquêtes et des entretiens, gérés par des contractants externes,
- deux événements avec les parties prenantes: l'une avec les gestionnaires de l'infrastructure (organisée par la Commission par l'intermédiaire de PRIME⁶) et l'autre avec les entreprises ferroviaires (organisée par la Commission par l'intermédiaire de la plateforme du dialogue avec les entreprises ferroviaires⁷).

Parmi les parties prenantes consultées figuraient les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires (voyageurs et fret), les membres des comités exécutifs et de gestion des corridors de fret ferroviaire, les opérateurs de terminaux, les transitaires, les représentants des ministères des chemins de fer des États membres, les organismes nationaux de contrôle ferroviaire, les organisations non gouvernementales, les universitaires et les citoyens.

Les résultats des activités de consultation ont été utilisés afin d'évaluer le niveau global de soutien à l'initiative et la pertinence des problèmes recensés que la proposition législative vise à résoudre, d'évaluer la pertinence des mesures envisagées et le niveau de soutien à ces mesures et d'apporter une expertise supplémentaire à l'évaluation des incidences économiques, sociales et environnementales des mesures.

Les réponses à l'appel à contributions et à la consultation publique ouverte ont montré que la plupart des répondants étaient d'accord avec l'inventaire des problèmes et que les parties prenantes étaient largement favorables à l'initiative dans son ensemble.

⁴ [Transport international de marchandises et de passagers – augmentation de la part du trafic ferroviaire \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/eu-press/press-releases/2022/02/101222_en.pdf)

⁵ [Transport international de marchandises et de passagers – augmentation de la part du trafic ferroviaire \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/eu-press/press-releases/2022/02/101222_en.pdf)

⁶ Plateforme pour les gestionnaires européens d'infrastructure ferroviaire (PRIME) pour la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure et les services de la Commission.

⁷ Un forum pour les entreprises ferroviaires, auquel participent les services de la Commission et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Globalement, les parties prenantes consultées ont également évalué positivement les mesures proposées dans le cadre de l'initiative. Par exemple, les parties prenantes consultées soutiennent massivement l'introduction de procédures de répartition des capacités plus souples et plus fiables en fonction des besoins du marché (inspirées du projet de révision des horaires pour une gestion intelligente des capacités, communément appelé «projet de TTR»). Elles soutiennent également l'introduction de mesures visant à encourager le développement et l'utilisation d'outils numériques pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic.

Les points de vue des parties prenantes sur les options examinées dans l'analyse d'impact étaient toutefois plus variés, la plupart des gestionnaires de l'infrastructure préférant l'approche retenue dans l'option consistant à atteindre les objectifs de la proposition par la coopération entre les différents gestionnaires de l'infrastructure, tandis que de nombreuses entreprises ferroviaires privilégient l'approche préconisée dans l'option consistant à confier la coordination de la gestion des capacités et du trafic à une entité centrale.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Une étude a été réalisée par un contractant externe afin d'étayer l'analyse d'impact de la proposition. Cette étude, lancée en décembre 2021, s'est achevée en février 2023. Elle a fourni à la Commission des informations précieuses, notamment sur la meilleure manière de concevoir les options envisageables et d'évaluer leurs incidences attendues, ainsi que de recueillir l'avis des parties prenantes directement concernées.

- **Analyse d'impact**

Les mesures prévues dans la présente proposition s'appuient sur les résultats d'une analyse d'impact. Le rapport d'analyse d'impact⁸ a reçu un avis favorable du comité d'examen de la réglementation de la Commission⁹. Dans son avis, le comité a formulé plusieurs recommandations sur la manière de présenter les arguments dans le rapport d'analyse d'impact. Ces recommandations ont été prises en considération; l'annexe 1 du rapport d'analyse d'impact fournit un résumé de la manière dont cela a été fait.

Quatre options ont été examinées dans le contexte de l'analyse d'impact.

L'option n° 1 constitue une évolution du cadre juridique actuel, consistant à maintenir l'approche par corridors de la coordination transfrontière des capacités et de la gestion du trafic selon les modalités prévues par le règlement CFF.

En revanche, les options n° 2, 3 et 4 adoptent une «approche de réseau» dans laquelle le champ d'application des mesures de gestion de la capacité et du trafic excède le cadre des lignes de corridor¹⁰ et prévoient une harmonisation et une modernisation plus complètes des règles et procédures relatives à la gestion des capacités et du trafic. La principale différence entre ces options réside dans la rigueur et l'ambition des exigences, ainsi que dans le degré de centralisation du processus décisionnel.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Toutefois, l'accent continuera d'être mis sur les lignes les plus stratégiques, afin d'éviter une surréglementation sur les lignes d'importance régionale et/ou à faible densité de trafic.

L'option n° 2 repose sur une coopération volontaire entre les gestionnaires de l'infrastructure, avec des structures de coordination centralisées inexistantes ou très limitées au niveau de l'UE.

L'option n° 3 étend l'option n° 2, dont elle reprend la plupart des mesures, en confiant des responsabilités supplémentaires en matière d'harmonisation à des organismes de coordination au niveau de l'UE, constitués, dans toute la mesure du possible, d'entités existantes.

L'option n° 4 élargit le mandat de l'organisme de coordination prévu dans l'option n° 3 en y ajoutant des tâches opérationnelles et décisionnelles, telles que la compétence pour prendre des décisions finales en cas de désaccord ou de non-alignement entre les gestionnaires de l'infrastructure, et la mise en place d'une fonction européenne de gestion du trafic pour la gestion des incidents majeurs («cellule de crise»).

Lors de l'évaluation, l'option n° 3 a été considérée comme étant l'option privilégiée, car elle assure le meilleur équilibre entre les objectifs à atteindre, le degré de proportionnalité de l'intervention, ses coûts et avantages et la crédibilité de l'évaluation des incidences.

En établissant un cadre harmonisé et directement applicable pour la gestion de l'infrastructure et du trafic ferroviaires, la proposition législative contribuera à la réalisation de l'objectif général visant à accueillir des volumes de trafic plus importants sur le réseau ferroviaire, dans l'intérêt tant des voyageurs que du fret ferroviaire. La capacité supplémentaire résultant de la proposition devrait accroître le trafic ferroviaire (exprimé en trains-kilomètres) de 4 %, ce qui représente près de 250 millions de trains-kilomètres de capacité supplémentaire. Sur le plan financier, on estime que cette capacité supplémentaire générera une valeur économique de 2,5 milliards d'EUR pour les entreprises ferroviaires. Pour les consommateurs finals, la capacité supplémentaire résultant de la présente proposition législative permettra aux voyageurs de bénéficier d'un plus grand nombre de liaisons et de fréquences de service plus élevées pour les liaisons existantes. De même, sur le segment du fret, les expéditeurs de fret bénéficieront d'un plus grand choix. La proposition rendra également le processus de répartition des capacités plus efficient en introduisant des mesures visant à améliorer la stabilité des sillons attribués, ce qui permettra aux entreprises ferroviaires de réaliser des économies de coûts d'environ 420 millions d'EUR et aux gestionnaires de l'infrastructure d'économiser un montant similaire. La proposition améliorera également la coordination transfrontière des restrictions temporaires de capacités, ce qui rendra le transport ferroviaire plus fiable. Les différentes mesures de la proposition devraient également conduire à une amélioration de la ponctualité, se traduisant par un gain économique estimé à 658 millions d'EUR pour les entreprises ferroviaires. Une fiabilité et une ponctualité accrues rendront les services de fret ferroviaire plus attrayants pour les transitaires, ce qui contribuera à accroître la compétitivité du fret ferroviaire par rapport au transport routier. De même, les voyageurs subiront moins d'annulations et bénéficieront d'une plus grande ponctualité. Conjugués à l'augmentation attendue des liaisons disponibles, ces avantages contribueront à améliorer la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au transport aérien sur le segment des voyageurs, en particulier sur les liaisons transfrontières où l'instauration d'un cadre harmonisé pour la gestion des capacités et du trafic devrait apporter une valeur ajoutée significative. Enfin, la proposition devrait également donner lieu à des économies de coûts administratifs pour les autorités publiques nationales grâce à la mise en œuvre d'un cadre juridique harmonisé pour la gestion des capacités et du trafic ferroviaires et à la suppression progressive des corridors de fret ferroviaire. Ces économies sont estimées à 2,6 millions d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050.

La proposition législative devrait également avoir une incidence positive sur l'emploi dans le secteur ferroviaire (estimée à environ 42 000 emplois supplémentaires par an en moyenne par rapport au scénario de référence), grâce à l'augmentation des capacités de l'infrastructure disponibles et à l'augmentation du trafic ferroviaire qui en découlerait.

Enfin, la proposition législative devrait avoir des incidences modestes mais positives sur l'environnement et le climat (selon les estimations, l'option privilégiée devrait entraîner une diminution des émissions de CO₂ d'environ 26 millions de tonnes sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence).

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition législative présente une importante dimension liée aux impératifs d'une réglementation affûtée, car elle vise à rationaliser et à actualiser les règles relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire afin de mieux répondre aux besoins des différents segments du marché ferroviaire, en particulier le fret transfrontière. La proposition remplacera le cadre juridique existant en matière de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de gestion du trafic ferroviaire figurant dans le règlement CFF et dans certaines parties de la directive 2012/34/UE par un cadre unique et directement applicable à l'ensemble du réseau de l'UE.

L'option privilégiée devrait permettre aux autorités publiques, grâce à la mise en œuvre d'un cadre juridique harmonisé pour la gestion des capacités et du trafic ferroviaires et à la suppression des corridors de fret ferroviaire, de réduire leurs coûts administratifs à raison d'un montant estimé à 2,6 millions d'EUR par rapport au scénario de référence, en valeur actuelle sur la période 2025-2050. L'initiative facilitera la tâche des candidats participant à des services ferroviaires transfrontières, lorsqu'ils sollicitent des capacités, en améliorant l'efficacité de la répartition des capacités. Elle réduira également les coûts administratifs pour les gestionnaires de l'infrastructure, à raison d'un montant estimé à 8,2 millions d'EUR par rapport au scénario de référence, en valeur actuelle sur la période 2025-2050.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est sans effet sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'option privilégiée aura une incidence budgétaire pour la Commission.

La proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen s'accompagne de trois activités de coordination complémentaires pour lesquelles la Commission apportera un cofinancement.

Premièrement, un cofinancement de l'UE sera fourni pour soutenir la coordination des gestionnaires de l'infrastructure par le coordonnateur du réseau. La proposition législative exige également que les différents gestionnaires de l'infrastructure soutiennent les activités du coordonnateur du réseau en les cofinçant.

Deuxièmement, la Commission fournira un soutien sous la forme d'un cofinancement afin de contribuer à la mise en place d'un secrétariat pour la coopération des organismes de contrôle nationaux, qui sont également tenus d'assurer le cofinancement du secrétariat.

Troisièmement, la proposition législative prévoit la création d'un groupe indépendant d'experts ferroviaires chargé de conseiller la Commission européenne, l'«organe d'évaluation des performances», dont la mission consistera à examiner les performances de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires. La Commission fournira un financement pour couvrir l'intégralité des coûts supportés par les membres de l'organe d'évaluation des performances aux fins de leur participation.

Un budget de 5,5 millions d'EUR est affecté chaque année à ces trois activités de coordination.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

Les services de la Commission suivront la mise en œuvre et l'efficacité de cette proposition au moyen de plusieurs actions et d'indicateurs afin de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs opérationnels. Ces indicateurs et objectifs opérationnels seront élaborés sur la base de l'avis de l'organe d'évaluation des performances. Les données seront fournies par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, en particulier l'organe opérationnel chargé de soutenir ses travaux (le coordonnateur du réseau), qui participera également à la définition des objectifs opérationnels.

La Commission s'attend également à recevoir des données et des analyses sur l'évolution et la mise en œuvre du marché ferroviaire de la part du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire.

Ces indicateurs de performance seront élaborés afin de suivre les effets des mesures de la proposition. Toutefois, ils devraient également refléter certaines synergies avec d'autres propositions et politiques de l'UE dans le domaine des transports, telles que la proposition de révision du règlement RTE-T.

La proposition fournira la base juridique pour l'élaboration de règles, de procédures et de modèles plus détaillés, qui seront définis dans des actes non législatifs. La période de mise en œuvre doit donc également couvrir l'entrée en vigueur des actes non législatifs découlant de la proposition. La Commission procédera à une évaluation cinq ans après la fin de la période de mise en œuvre afin de vérifier dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints.

• Documents explicatifs (pour les directives)

Sans objet.

• Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

Le chapitre I contient des dispositions générales. Il décrit l'objet de la proposition de règlement, qui établit des règles visant à permettre de gérer les capacités de l'infrastructure ferroviaire et le trafic ferroviaire de manière à optimiser l'utilisation du réseau, en améliorant ainsi la qualité des services et en accueillant des volumes de trafic plus importants. Il définit le champ d'application de la proposition de règlement. Il établit également les responsabilités générales des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les principes qu'ils doivent respecter dans l'exercice de leurs fonctions, et formule des définitions qui sont importantes pour le règlement proposé.

Le chapitre II énonce les règles générales applicables à la gestion des capacités. La section 1, consacrée aux principes généraux, définit les trois étapes du processus de planification et de répartition des capacités: la planification stratégique des capacités (examinée plus en détail à la section 2 du chapitre II), la programmation et la répartition des capacités (section 3) ainsi que l'adaptation et la reprogrammation des capacités (section 4). Ce chapitre prévoit des obligations en vertu desquelles les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus d'élaborer conjointement un cadre européen pour la gestion des capacités. Des dispositions spécifiques portent sur la gestion des capacités de l'infrastructure limitées et des restrictions de capacités résultant des travaux sur l'infrastructure et des dégradations de l'infrastructure.

Le chapitre III introduit des obligations en matière de gestion du trafic, de gestion des perturbations et de gestion des crises et impose aux gestionnaires de l'infrastructure d'élaborer conjointement un cadre européen pour la coordination transfrontière sur ces questions. Des dispositions spécifiques garantissent qu'en cas de crise, les États membres peuvent appliquer des mesures d'urgence pour la gestion des capacités et du trafic ferroviaires.

Le chapitre IV introduit un cadre d'évaluation des performances. Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'UE, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) est chargé de surveiller différents aspects des performances et de produire des rapports publics annuels sur les performances. Un organe d'évaluation des performances nouvellement créé formulera des conseils et des recommandations sur les questions liées aux performances.

Le chapitre V contient des dispositions relatives à la structure organisationnelle de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure. Le REGI, établi en vertu de la directive 2012/34/UE, est renforcé et sera soutenu par un coordonnateur du réseau et par des points de contact désignés pour les gestionnaires de l'infrastructure. Ce chapitre contient également des règles relatives à la numérisation de la gestion des capacités.

Le chapitre VI contient des dispositions relatives à la surveillance réglementaire de la gestion des capacités et du trafic, élargissant les missions et les responsabilités du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB) en ce qui concerne les questions européennes et transfrontières. À cette fin, le ENRRB disposera d'un conseil des organismes de contrôle, qui servira d'organe décisionnel, et d'un secrétariat qui l'assistera.

Le chapitre VII contient des dispositions finales concernant les actes délégués et l'évaluation future du règlement. Il contient des modifications de la directive 2012/34/UE et abroge le règlement CFF ainsi que les articles spécifiques de la directive 2012/34/UE que le nouveau règlement remplace. Des mesures transitoires sont envisagées afin d'assurer une migration sans heurts vers le nouveau cadre juridique.

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 européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»³ 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. Elle 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»⁴ 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.

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ 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].

⁴ 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].

- (2) La communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente⁵ 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 doit devenir plus attrayant par son accessibilité financière, sa fiabilité et une meilleure adaptation des services aux besoins des voyageurs et des expéditeurs de fret.
- (3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil⁶ 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 Conseil⁷ 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) Les 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 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 des capacités crée davantage de possibilités de services ferroviaires et améliore la fiabilité de ceux-ci. Le règlement devrait offrir aux gestionnaires de l'infrastructure suffisamment de souplesse pour gérer efficacement les capacités, tout en veillant à ce que toutes les entreprises ferroviaires soient traitées sans discrimination 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.
- (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 et d'assurer une flexibilité à court terme pour le trafic de fret afin de

⁵ 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].

⁶ 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).

⁷ 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).

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 seront tenus d'assigner des priorités pour l'utilisation des sections saturées. Sans préjudice des principes de priorité généraux fixés par les États membres dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure, les gestionnaires de l'infrastructure devraient prendre des décisions sur les priorités en utilisant des méthodes transparentes et harmonisées qui précisent de quelle manière les facteurs sociaux, économiques et environnementaux ont été pris en considération et influencent leur décision.
- (9) La planification stratégique des capacités devrait améliorer l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en anticipant la demande de services ferroviaires 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 les plans stratégiques établis pour l'offre de capacités et, dans le même temps, veiller 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 et le plan des offres de capacités doit être régulièrement mis à jour afin de refléter la demande réelle.

- (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.
- (14) Une part importante du transport de fret ferroviaire est s'effectue 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 et une plus grande harmonisation des règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il y a donc lieu de renforcer le rôle du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure afin de le charger d'élaborer des lignes directrices pour la mise en œuvre harmonisée 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 réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure 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 réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devraient fournir des lignes directrices que les gestionnaires de l'infrastructure devraient s'efforcer d'observer, tout en conservant la responsabilité de leurs décisions opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient justifier tout écart par rapport aux cadres mis au point par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure. Il est considéré que cette approche garantit 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 cinq ans d'application du présent règlement, la Commission devrait évaluer 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 l'adoption d'actes de droit dérivé

destinés à remplacer certains éléments des cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure.

- (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.
- (19) Une surveillance continue de la qualité de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires 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. Pour la mise en place d'un tel système et l'analyse de ses résultats, la Commission devrait pouvoir faire appel à des experts indépendants sous la forme d'un organe d'évaluation des performances. Cet organe devrait être en mesure de fournir des avis indépendants à la Commission dans tous les domaines influençant les performances des services ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure.
- (20) Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, les gestionnaires de l'infrastructure, en étroite coopération avec la Commission, l'organe d'évaluation des performances et les parties prenantes concernées, devraient établir et mettre en œuvre un cadre commun pour l'évaluation des performances. Ce cadre devrait garantir 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 garantir 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. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient réexaminer régulièrement ce cadre, en travaillant de concert au sein du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure et en tenant compte de l'avis de l'organe d'évaluation des performances et de la Commission, afin de s'assurer qu'il est adapté à son objectif.

- (21) Afin de garantir un cadre européen efficace pour la coordination des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, établi par la directive 2012/34/UE, devrait devenir plus opérationnel. Il devrait inclure des mécanismes décisionnels permettant aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire de l'UE de coordonner efficacement la planification stratégique des capacités de l'infrastructure ferroviaire.
- (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 du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire, en vue d'élaborer des pratiques communes pour prendre les décisions que le présent règlement les habilite à prendre. À cette fin, le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire devrait accomplir des tâches de coordination et adopter des recommandations et des avis non contraignants, qui 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, en ce qui concerne le plan directeur visé à l'article 86, paragraphe 5, et le pilier «Système» visé à l'article 85, paragraphe 2, point c), et par l'intermédiaire du groupe de déploiement visé à l'article 97 du règlement (UE) 2021/2085.
- (25) Il est nécessaire de prévoir le mécanisme permettant de fixer des critères, des principes et des procédures relatifs à la gestion des capacités, à la coopération entre les parties prenantes du secteur ferroviaire et à la coordination au niveau de l'UE, pour les gestionnaires de l'infrastructure et dans le domaine de la surveillance réglementaire. Ce mécanisme exige que les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle ferroviaire élaborent et mettent en œuvre, en coopération avec les parties prenantes concernées, des cadres et des lignes directrices européens. À la suite d'une évaluation de l'élaboration et de la mise en œuvre des cadres européens et lorsque l'application volontaire de lignes directrices sectorielles ne permet pas d'atteindre le niveau nécessaire de cohérence réglementaire, la Commission devrait disposer des moyens de remédier à ces insuffisances réglementaires au moyen d'actes d'exécution ou d'actes délégués, le cas échéant.

- (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 les 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 délais pour les modifications des capacités attribuées et l'élaboration de solutions de remplacement pour les candidats; le calendrier de la coordination, de la consultation et de la publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure; la définition des infrastructures fortement utilisées et saturées et des procédures et méthodes de calcul du degré d'utilisation des capacités; les critères permettant de détecter et de déclarer les perturbations du réseau; les informations à fournir aux parties prenantes opérationnelles; et les domaines dans lesquels les gestionnaires de l'infrastructure devraient coordonner leur action ainsi que les modalités spécifiques de cette coordination. 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»⁸. 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; les procédures, critères et méthodes communs pour la gestion des capacités limitées, la planification des mesures d'urgence et la répartition des capacités au-delà de la période couverte par l'horaire de service; l'approche commune relative aux compensations versées en cas de modification des capacités attribuées; les critères et procédures communs pour la reprogrammation; et la définition des éléments techniques d'un système de suivi des performances des services ferroviaires et connexes, y compris les méthodes et les exigences en matière de données et leur réexamen. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁹.
- (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

⁸ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁹ 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).

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° 913/2010¹⁰ 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 les dispositions de la directive 2012/34/UE relatives à la répartition des capacités et de les remplacer par le présent règlement.
- (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 du cadre réglementaire établi par la directive 2013/34/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 débuter parallèlement à l'application des règles du cadre actuel. Il y a donc lieu 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 la publication d'une stratégie sur les capacités cinq ans avant l'entrée en vigueur d'un horaire de service donné. 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 [9 décembre 2029]. Toutes les parties prenantes devraient entamer sans délai les préparatifs nécessaires en vue de se conformer au nouveau cadre,

¹⁰ SWD(2021) 134 final du 2 juin 2021.

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 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 1^{er}, 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. Les chapitres II à V du présent règlement ne s'appliquent pas à l'infrastructure ferroviaire ou aux services ferroviaires qui sont 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, 8 *bis* et 10, de ladite directive pendant la durée de validité des exclusions en question.
4. Le présent règlement ne s'applique pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

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 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 responsabilités conformément aux paragraphes 1 et 2, les gestionnaires de l'infrastructure:

- a) font une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, conformément à l'article 26 de la directive 2012/34/UE;
- 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 à celles-ci, y compris lors de travaux, en vue de favoriser une concurrence loyale;
- d) rendent possible la continuité du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux;
- 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 et des services de transport en étroite coopération avec les exploitants du secteur ferroviaire;
- 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.
2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les entreprises ferroviaires 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 concernées 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 compte, dans toute la mesure du possible, 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 ou inhabituels 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 Conseil¹¹;
- 3) «partie prenante opérationnelle», un candidat, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure, un exploitant d'installation de service ferroviaire, un prestataire de services associés au transport ferroviaire et toute autre entité participant directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire;
- 4) «coordonnateur européen», le coordonnateur visé à l'article 51 du règlement [... 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 pertinentes pour le candidat concerné et qui fournit au gestionnaire de l'infrastructure suffisamment d'informations pour lui permettre de préparer des sillons spécifiques qui respectent ces caractéristiques;
- 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

¹¹ 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).

destinations différentes, à condition que tous les wagons ou voitures pénètrent dans au moins un réseau exploité par un autre gestionnaire de l'infrastructure;

- 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;
- 15) «travaux d'infrastructure», les interventions effectuées sur l'infrastructure ferroviaire aux fins du développement, de l'entretien, du renouvellement et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire au sens 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.

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.

Article 6

Cadre européen pour la gestion des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre des principes et des procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. À cette fin, le REGI élabore et adopte un «cadre européen pour la gestion des capacités» conformément aux dispositions du chapitre II au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].
2. Le cadre européen pour la gestion des capacités définit 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, les entreprises ferroviaires et les autres candidats, les exploitants d'installations de service ferroviaire et les autres parties prenantes opérationnelles.
3. 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.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, en particulier des éléments indiqués à l'annexe IV du présent règlement. 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 désignent une entreprise ferroviaire pour conclure 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, comme indiqué à l'annexe IV, point 1 b). 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 l'application du 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 limitées

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure limitées 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 limitées, 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.

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 à la nécessité de se conformer aux orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure planifient et répartissent les capacités limitées, dans toute la mesure du possible, au moyen du mécanisme de règlement 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 gèrent les capacités limitées ou résolvent les conflits en recourant à des procédures objectives, transparentes et non discriminatoires.

Ces procédures consistent à évaluer les choix possibles pour l'utilisation des capacités de l'infrastructure sur la base des critères socioéconomiques et environnementaux suivants, sous réserve de la disponibilité des données:

- a) le coût d'exploitation supporté par les exploitants de services de transport ferroviaire et ses répercussions sur les prix à payer par les clients des services de transport ferroviaire;
- b) les coûts en 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;
- d) les émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques locaux, de bruit et autres coûts externes des services de transport ferroviaire et de leurs solutions de remplacement probables;
- e) les implications pour la sécurité et la santé publique des services de transport ferroviaire et de leurs solutions de remplacement probables.

5. Le REGI élabore et adopte les procédures visées au paragraphe 4 et les intègre dans le cadre de l'UE pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les procédures comportent les étapes suivantes:
 - a) concevoir des scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction des différents types de services de transport ferroviaire, impliquant, dans la mesure du possible, la fourniture de capacités de remplacement sur d'autres itinéraires ou l'offre d'horaires de substitution présentant des caractéristiques comparables;
 - b) évaluer et classer les scénarios sur la base de méthodes objectives et transparentes tenant compte des critères socioéconomiques et environnementaux énoncés au paragraphe 4;
 - c) sélectionner le scénario le mieux classé sur la base de l'évaluation visée au point b) et modifier en conséquence la définition du modèle de capacité et le plan des offres de capacités.
6. Le REGI élabore les méthodes visées au paragraphe 5, point b). Les paramètres de ces méthodes permettent de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques. Le REGI intègre ces méthodes dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.
7. Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du cadre visé au paragraphe 6, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les procédures, critères et méthodes spécifiques à appliquer pour la gestion des capacités limitées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Article 9

Informations sur les capacités de l'infrastructure

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent aux parties intéressées, et notamment aux candidats, aux candidats potentiels et aux organismes de contrôle, 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, et contribuent à l'élaboration des spécifications correspondantes conformément à l'article 62, paragraphe 3.
3. À la demande des candidats, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent les informations visées au paragraphe 1 sur la base de spécifications concrètes relatives aux besoins commerciaux et opérationnels («analyses de faisabilité»). Pour les services transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent ces demandes et y répondent en un seul endroit et en une seule opération ou par l'intermédiaire d'une interface unique.

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

1. Sans préjudice des articles 7, 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 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/CE 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 le calendrier figurant à l'annexe I, section 3.

En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence majeure sur les capacités dont peuvent disposer les candidats, 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 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 coordonnent, conformément à l'article 53, tous les travaux d'infrastructure sur les lignes visées à l'article 53, paragraphe 3, 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, 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. Les obligations d'information énoncées à l'article 9 s'appliquent à ces restrictions.
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 conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, section 3, en vue de réduire l'incidence des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure sur le trafic ferroviaire, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

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 croissant d'informations 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 documents à établir 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 conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, sections 1 et 2, afin de garantir l'efficacité du processus de planification stratégique 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 du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire pour la mise en œuvre de la présente section.

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 peuvent couvrir/contenir en particulier:

- a) les objectifs généraux de la politique ferroviaire nationale pertinents pour la planification stratégique des capacités au regard du champ d'application du présent règlement;
- b) les perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire, en tenant compte des plans et stratégies pertinents au niveau national ou régional et des plans de travail des corridors de transport européens visés à l'article 53 du [nouveau règlement RTE-T];
- c) les exigences générales et les lignes directrices relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire de l'infrastructure tient compte dans la planification stratégique des capacités, notamment à l'égard des infrastructures fortement utilisées et saturées visées à l'article 21;
- 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 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 marchandises.

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 gestion stratégique des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de manière équilibrée, équitable 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 dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le 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 marchandises;
 - 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, le REGI peut définir une liste plus détaillée qui affine la distinction entre les divers types de services de transport ferroviaire. Afin de favoriser la cohérence transfrontière du processus de planification stratégique, une liste harmonisée est incluse dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

3. Dans le cadre de la planification stratégique des capacités, et notamment dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le 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.

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 contributions résultant de la consultation des candidats actuels et potentiels 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.
6. La planification stratégique des capacités comprend les lignes appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T au sens de l'article 6 et de l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent y inclure d'autres lignes et nœuds du réseau qu'ils gèrent.
- 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.
- Ces nœuds et sections sont indiqués dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.
7. La planification stratégique des capacités porte sur une période couvrant au moins les cinq années à venir. 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 régulièrement les résultats de la planification stratégique des capacités en tenant compte, en particulier, des éléments suivants:
 - a) développement de l'infrastructure ferroviaire;
 - b) variations de la demande de capacités de l'infrastructure en provenance du marché;
 - c) résultats des processus de répartition décrits aux sections 3 et 4 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) enseignements tirés de la gestion du trafic assurée conformément au chapitre III;
 - e) résultat de la gestion des perturbations et des crises assurée conformément au chapitre III;
 - f) résultats de l'examen des performances effectué conformément au chapitre IV.
9. Le REGI élabore des lignes directrices définissant des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités. Il intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 du présent règlement. Ces lignes directrices devraient contenir au moins les éléments énumérés à l'annexe III du présent règlement. 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 toutes les parties prenantes opérationnelles sur la planification stratégique des capacités conformément à l'article 7 *sexies* de la directive 2012/34/UE.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent toutes les parties prenantes opérationnelles exploitant des services ferroviaires multiréseaux sur la planification stratégique des capacités conformément aux articles 53 et 54.

Article 14

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

1. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent 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 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 du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ci-après l'«ENRRB»), des coordonnateurs européens et, le cas échéant, des autorités des États membres et d'autres parties prenantes.
2. Le REGI tient compte de toute plainte pertinente des candidats ou candidats potentiels concernant les documents de planification visés à l'article 11, paragraphe 2, et demande des informations supplémentaires aux entités participant à la coordination conformément à l'article 53 et aux parties prenantes opérationnelles consultées conformément à l'article 54, avant d'adopter un avis ou une recommandation visant à améliorer la cohérence de ces documents de planification. Le REGI communique son avis sur les projets de documents de planification à l'ENRRB ou l'informe de l'absence d'adoption d'un avis. L'ENRRB procède conformément à l'article 65, paragraphe 3.
 3. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de toute recommandation adoptée par le REGI conformément au paragraphe 2. Lorsque les gestionnaires de l'infrastructure ne suivent pas la recommandation, ils en expliquent les raisons dans les documents de planification. 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. Les gestionnaires de l'infrastructure et le REGI surveillent et analysent régulièrement les marchés des transports afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement. Les gestionnaires de l'infrastructure communiquent les résultats de cette analyse aux autres parties prenantes à des fins similaires, y compris aux coordonnateurs européens.
2. Aux fins du présent règlement, l'analyse 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. Le REGI réalise une étude du marché européen des transports couvrant le transport de voyageurs et de marchandises dans un contexte multimodal au plus tard le [31 décembre 2028]. L'étude a notamment pour objet d'établir:

- a) des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises pour tous les modes de transport dans l'Union;
 - b) des estimations relatives au potentiel d'augmentation du volume du transport ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et les conditions nécessaires pour réaliser cette croissance;
 - c) si possible, une ventilation géographique des projections relatives aux flux de transport, destinée à étayer la planification stratégique des capacités.
4. Le REGI consulte les candidats, les clients des services de transport ferroviaire et leurs associations, les autorités publiques nationales et de l'UE sur le cahier des charges de l'étude, notamment quant à la finalité de l'étude et au processus de participation des parties prenantes.
 5. Le REGI réexamine et actualise l'étude en tant que de besoin et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans.

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 d'outil de communication, de consultation et de coordination entre les parties prenantes opérationnelles.

2. La stratégie en matière de capacités contient des informations sur le développement futur de l'infrastructure ferroviaire, des perspectives concernant l'évolution de la demande à l'égard des divers services de transport ferroviaire et toute autre information utile sur la disponibilité et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.
3. La stratégie en matière de capacités comprend 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.

La feuille de route stratégique figure dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore, publie et met régulièrement à jour la stratégie en matière de capacités en fonction du calendrier et du contenu prévus à l'annexe I, section 2.
5. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur la stratégie en matière de capacités conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 14.

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 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 d'instrument de communication, de consultation et de coordination de la planification stratégique des capacités entre les parties prenantes opérationnelles.

2. Le modèle de capacité fournit au moins des informations sur le volume total des capacités disponibles par section du réseau et sur les parts de capacités réservées aux différents segments des services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure. Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent et publient le modèle de capacité pour chaque période de validité de l'horaire de service et mettent régulièrement à jour le modèle de capacité en fonction du contenu et du calendrier prévus à l'annexe I, sections 1 et 2.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient les divergences éventuelles entre le modèle de capacité et la stratégie en matière de capacités pour la même période de validité de l'horaire de service. S'il y a lieu, la stratégie en matière de capacités est révisée en fonction de l'évolution de la situation depuis son adoption ou sa dernière mise à jour.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur le modèle de capacité conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 14.

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 pour attribution aux candidats;
- b) les capacités de l'infrastructure non disponibles pour attribution.

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

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 élaborent le plan des offres de capacités sur la base des résultats du processus de planification stratégique des capacités visé aux articles 11 à 17 et à l'annexe I, sections 1 et 2.

Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient les divergences éventuelles 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 procédures de répartition spécifiées sont prises en compte pour l'attribution des capacités préalablement planifiées.
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. Sous réserve du paragraphe 7, le plan des offres de capacités comprend les éléments suivants:
 - a) 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:
 - i) capacités qui n'ont pas été préalablement planifiées par le gestionnaire de l'infrastructure;
 - ii) capacités qui ont été préalablement planifiées par le gestionnaire de l'infrastructure;
 - b) capacités non disponibles pour attribution aux candidats:
 - i) capacités réservées pour des travaux d'infrastructure ayant une incidence commerciale et opérationnelle importante sur les candidats et les entreprises ferroviaires au sens de l'annexe I, section 3;
 - ii) capacités réservées pour des fenêtres de temps régulières permettant la programmation ultérieure de travaux d'infrastructure ayant une incidence limitée;
 - iii) capacités déjà attribuées par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31 ou du processus de planification pluriannuelle glissante conformément à l'article 33;
 - iv) capacités réservées à des fins autres que celles visées aux points i), ii) et iii), qui sont clairement indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le plan des offres de capacités indique les restrictions applicables à l'utilisation des infrastructures spécialisées visées à l'article 24.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le plan des offres de capacités les éléments énumérés au paragraphe 6, point b), se rapportant à l'infrastructure ferroviaire qu'ils gèrent.

Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le plan des offres de capacités tous les éléments énumérés au paragraphe 6 pour toutes les lignes et tous les nœuds

appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T tels qu'ils sont définis dans le [nouveau règlement RTE-T].

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent inclure dans le plan des offres de capacités les éléments visés au paragraphe 6 pour les autres lignes et nœuds du réseau qu'ils gèrent.

8. Lorsqu'ils procèdent à la planification préalable des capacités conformément au paragraphe 6, point a ii), les gestionnaires de l'infrastructure suivent les principes énoncés à l'article 8, paragraphe 4.

Les gestionnaires de l'infrastructure assurent la planification préalable des capacités sur la base des orientations stratégiques formulées par les États membres conformément à l'article 11, paragraphe 3, 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 imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités. La décision de l'organisme de contrôle tient compte des avis ou recommandations éventuels émis, le cas échéant, par le REGI.
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 d'itinéraires de substitution permettant de dévier le trafic en cas d'indisponibilité des lignes faisant partie du réseau central RTE-T et du réseau central étendu, conformément à l'article 6 et à l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T];
 - b) une planification indicative des capacités de l'infrastructure disponibles sur les itinéraires de substitution désignés conformément au point a), garantissant la transparence quant aux capacités de l'infrastructure disponibles sur ces lignes

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 conformément au paragraphe 2, point a), et la planification indicative des capacités sur les lignes de remplacement conformément au paragraphe 2, point b), sont inclus dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.
 5. La Commission adopte des actes d'exécution détaillant la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 2, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Article 20

Critères et procédures régissant l'attribution 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 transparents et non discriminatoires.
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 compatibilité technique entre le matériel roulant et l'infrastructure, les paramètres et le nombre de créneaux prévus.
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

réserve 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.

4. Le REGI élabore et adopte des spécifications formelles pour les objets de planification des capacités dans un format lisible par l'être humain et lisible par machine. Le REGI intègre ces spécifications dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent article, le REGI fournit à la Commission des informations sur d'éventuelles modifications à apporter aux spécifications techniques d'interopérabilité prévues par la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, conformément à l'article 62, paragraphe 3, du présent règlement.

Article 21

Infrastructures fortement utilisées et saturées

1. Les gestionnaires de l'infrastructure déclarent sans délai qu'un élément de l'infrastructure est soit fortement utilisé, soit saturé si au moins une des conditions suivantes est remplie:
 - a) l'utilisation des capacités a dépassé les valeurs seuils déterminant les infrastructures fortement utilisées ou saturées pendant les périodes de référence indiquées à l'annexe II, point 1, 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 pour attribution au cours d'une période de validité donnée de l'horaire de service;
 - c) des travaux d'infrastructure entraînant des restrictions de capacités programmées conformément à l'article 10 entraînent un manque de capacités.
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 d'attribution 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 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 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.

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 d'attribution des capacités de l'infrastructure limitées fondée sur des critères transparents et objectifs. Cette procédure est mise en œuvre conformément à l'article 8 du présent règlement et est définie, avec les critères applicables, dans le document de référence du réseau.
7. Les gestionnaires de l'infrastructure indiquent les infrastructures déclarées fortement utilisées ou saturées dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.
8. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau et respectent les mesures et critères éventuels adoptés conformément au paragraphe 7.
9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe II 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 du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire pour la mise en œuvre du présent article.

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.

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.

Le gestionnaire de l'infrastructure rend publics les résultats de l'analyse des capacités. Le REGI veille à ce que ces publications soient facilement accessibles.

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte 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.

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 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.

Il peut être soumis à l'approbation préalable de l'État membre.

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

Le coordonnateur européen du corridor de transport européen concerné tient compte du plan de renforcement des capacités dans son plan de travail visé à l'article 53 du [nouveau règlement RTE-T].

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 en vertu de celle-ci.
2. Lorsqu'il existe des itinéraires de substitution 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 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 infrastructures désignées conformément au paragraphe 2 sont indiquées dans le document de référence du réseau, dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797, dans la stratégie en matière de capacités, dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

Article 25

Ventilation des capacités de l'infrastructure en fonction de critères socioéconomiques et environnementaux

1. Lorsqu'un élément de l'infrastructure a été déclaré fortement utilisé ou saturé au cours d'une future période de validité de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure ventile 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 à l'article 8.

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

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 d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en contrepartie d'une redevance prévue au chapitre IV, section 2, de la directive 2012/34/UE.

Les gestionnaires de l'infrastructure attribuent aux candidats le droit d'utiliser les capacités de l'infrastructure sous l'une des formes suivantes:

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

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.

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 délais fixés à l'annexe I, points 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 travail 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 des États membres.
5. 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. Une fois affecté 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 l'attribution ultérieure de capacités.

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.

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.

2. Les candidats ont le droit de solliciter des droits à capacités multiréseaux, et d'obtenir une réponse à leur demande, en un seul endroit et en une seule opération. 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.

Les gestionnaires de l'infrastructure attribuent et gèrent les droits à capacités multiréseaux conformément à l'article 28.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées.

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 les droits à capacités multiréseaux, le REGI établit une interface unique ou un système commun conformément à l'article 62, afin de gérer la répartition des capacités en un seul endroit et en une seule opération.

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 fixer dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat. 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.

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

7. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure annule, conformément au paragraphe 6, des droits à capacités multiréseaux, l'organisme de contrôle responsable de ce gestionnaire de l'infrastructure en informe les organismes de contrôle concernés et l'ENRRB.

Article 28

Coordination de l'attribution des droits à capacités multiréseaux

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure reçoit une demande de droits à capacités multiréseaux conformément à l'article 27, paragraphe 2, il se coordonne avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés conformément à l'article 53.

2. La coordination assure notamment:
 - 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 multiréseau avec les critères de qualité minimaux concernant la cohérence entre les réseaux et des aspects tels que les itinéraires, les horaires, la disponibilité pour différents jours de circulation et l'état d'avancement de l'attribution;
 - c) l'exécution cohérente du processus d'attribution des droits 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 au point 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 gestionnaire de l'infrastructure sur le réseau duquel est situé le premier lieu de départ assure la fonction de point de contact unique pour les demandes de renseignements liées à la demande de capacités concernée.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ne fournissent pas de droits à capacité de moindre qualité en réponse aux demandes de droits à capacités multiréseaux par rapport aux demandes de capacités portant sur un seul réseau.
4. Aux fins de la compensation prévue pour les modifications des droits à capacités au sens de l'article 40, un droit à capacités multiréseau est considéré comme un droit à capacités unique. Ainsi, une annulation pour cause de force majeure sur un réseau donné est considérée comme une annulation pour cause de force majeure du droit à capacités sur l'ensemble de l'itinéraire qu'il couvre.
5. Le REGI définit les procédures et méthodes détaillées pour la mise en œuvre 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.

Article 29

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

1. Les exploitants d'installations de service qui fournissent des informations indicatives sur les capacités disponibles des installations de service conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission¹² coopèrent avec les gestionnaires de l'infrastructure pour permettre à ces derniers de proposer des sillons comprenant des capacités d'installations ferroviaires. Les autres exploitants d'installations de service peuvent conclure un accord avec les gestionnaires de l'infrastructure pour la fourniture conjointe de capacités.

¹² Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire (JO L 307 du 23.11.2017, p. 1).

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 ferroviaire, 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, à la demande ou en temps réel si nécessaire, les informations sur les capacités disponibles, dans un format numérique conformément à l'article 62.
6. Aux fins du présent article et conformément à l'article 62, le REGI fournit des lignes directrices sur les exigences fonctionnelles et techniques applicables à l'échange d'informations entre les exploitants d'installations ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure aux fins du présent article. Sans préjudice de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177, les exploitants d'installations de service peuvent demander à être exemptés de l'application du présent article. Ces demandes sont soumises à l'organisme de contrôle et sont dûment motivées. Les organismes de contrôle peuvent décider de proroger une dérogation dans des cas dûment justifiés.
7. L'ENRRB surveille l'application du paragraphe 7 et formule des recommandations sur les critères à utiliser pour évaluer les demandes de dérogation.

Article 30

Horaire de service

1. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent un nouvel horaire de service avant le début de chaque période de validité de l'horaire de service. La durée de l'horaire de service est d'un an.

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 mettent à jour en permanence l'horaire de service jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service, en tenant compte des capacités attribuées dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 33, des capacités attribuées 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. Sans préjudice des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le gestionnaire de l'infrastructure répartit ces capacités par la voie d'accords-cadres conclus avec ce candidat, sous réserve des paragraphes 3 et 4.

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.
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.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure ne concluent des accords-cadres que si le droit à capacités demandé est compatible avec les documents de planification de la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2. Les gestionnaires de l'infrastructure indiquent dans ces documents de planification les capacités qu'ils prévoient de réserver à une répartition par la voie d'accords-cadres.
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 afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des articles 39 et 40.
6. Les modifications des droits à capacités attribués par la voie d'accords-cadres font l'objet d'une compensation conformément à l'article 40, sauf dans la situation visée au paragraphe 5.
7. Les accords-cadres couvrent, en principe, la période indiquée à l'annexe I, point 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, point 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.
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 attribuées 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 et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités de l'ENRRB, la Commission peut adopter un acte d'exécution détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application uniforme du présent article et de l'article 33. 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 la première version opérationnelle de l'horaire de service 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 des paragraphes 5 et 6. 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. En cas d'incompatibilité entre deux demandes de capacités ou plus, les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent d'abord de résoudre le conflit en recourant au mécanisme de consultation par consensus visé à l'article 36.
4. Si le mécanisme de règlement des litiges par consensus visé au paragraphe 3 n'a pas permis de résoudre le conflit de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure appliquent le mécanisme formel de règlement des conflits visé à l'article 37.
5. Conformément aux articles 18 et 20, 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. 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'article 18, paragraphe 6.

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. Ce dernier a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

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. Le gestionnaire de l'infrastructure prend en considération les demandes présentées après la date limite initiale et avant la date limite finale figurant à l'annexe I, point 4. Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure attribue des droits à capacités conformément à l'annexe I, section 4, point 2.
9. Pour les demandes relatives à l'horaire de service reçues après la date limite initiale qui ne peuvent pas être satisfaites au moyen de capacités résiduelles réservées à l'horaire de service ou de capacités non planifiées disponibles, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de proposer des solutions de remplacement faisant appel à un itinéraire différent.
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 en respectant les délais figurant à l'annexe I, point 6. Les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités à cette fin dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.
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, point 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.

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 de répartition énoncé à l'annexe I, section 5, point 2.
4. Conformément aux règles et procédures prévues à l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent refuser de répartir des capacités dans le cas de demandes relevant de la planification glissante qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités adopté en conformité avec l'article 18. Tout refus est communiqué sans délai au candidat. Ce dernier a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.
5. Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels 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 émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité.
6. Après notification à l'organisme de contrôle ou sur recommandation de celui-ci, le gestionnaire de l'infrastructure refuse les demandes relevant de la planification glissante lorsqu'elles sont de nature répétitive et qu'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 décisions et recommandations et il 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 délais figurant 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. 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.
2. 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. 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 ou les candidats concernés ont le droit à une compensation, prévue à l'article 40.
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 des capacités de remplacement aux candidats 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. Lorsqu'ils programment des travaux d'infrastructure conformément au présent article, les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier établi à l'annexe I, section 3.
6. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent toutes les restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités, quel que soit le moment auquel elles sont programmées.

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 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 27, paragraphe 3, 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 des demandes de capacités pour les services ferroviaires nationaux sont exposés dans le document de référence du réseau.
5. Lorsqu'une demande de capacités de l'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de répondre à l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.
6. Sans préjudice des voies de recours existantes et de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, en cas de litige relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'un système de règlement des litiges soit mis à disposition en vue de résoudre rapidement ces litiges. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau pour les demandes de capacités relatives aux services ferroviaires nationaux. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.
7. Dans les cas de demandes 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 demandes de capacités multiréseaux et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Article 37

Mécanisme formel de résolution des conflits sur la base de critères socio-économiques et environnementaux

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, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure conformément à l'article 8.
2. Dans le cadre du processus 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, au sens de l'article 8, paragraphe 6, 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 au moyen d'enchères ou de manière à accorder l'accès au plus grand nombre de candidats possible. Cette dernière méthode est appliquée sous réserve de l'approbation de l'organisme de contrôle.

Article 38

Calendrier du processus de répartition des capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier des processus de répartition des capacités figurant 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 délais différents de ceux 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.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, sections 4, 5, 6 et 7, 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. Une annulation constitue un type spécifique de modification.

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 et les candidats limitent dans toute la mesure du possible les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition, conformément aux objectifs énoncés à l'article 2, paragraphe 3.
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.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des délais différents pour l'attribution des droits à capacités sur un seul réseau et pour l'attribution des droits à capacités multiréseaux. 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. Ce temps ne dépasse pas les délais indiqués à l'annexe I, section 8.

4. Les règles et procédures à appliquer 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 modifications sont classées en fonction de leur incidence, conformément au paragraphe 8 du présent article, et donnent lieu à différents niveaux de compensation, visés à l'article 40.
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 apportant une modification au droit à capacités multiréseau se charge de coordonner l'attribution d'un droit à capacités multiréseau de remplacement avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, et il 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 droits à capacités de remplacement.

6. Aux fins du présent règlement, le fait que les entreprises ferroviaires n'utilisent pas un droit à capacités attribué est considéré comme équivalent à une annulation le jour de la circulation du train concerné.
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 au point 19.

8. Le REGI élabore et adopte des procédures harmonisées 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 harmonisées marquent la différence entre les modifications qui ont une incidence majeure pour les candidats et les entreprises ferroviaires du point de vue commercial et de l'exploitation, et les changements qui ont une incidence mineure. Les critères à utiliser pour qualifier une modification de majeure tiennent compte, entre autres, de la capacité de l'entreprise ferroviaire à assurer le service conformément à ses obligations contractuelles, des retards au départ ou des modifications de l'itinéraire entraînant une augmentation de la distance, du temps de trajet, des redevances d'accès aux voies ou d'autres frais connexes, ainsi que des seuils de ces modifications. Des critères plus stricts s'appliquent aux modifications ayant une incidence majeure.

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, section 8, en vue 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.

Article 40

Compensation pour les 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, la partie à l'origine de la modification verse une compensation à l'autre partie.
2. La compensation prévue au paragraphe 1 n'est pas due en cas de force majeure.
3. Après avoir consulté l'ENRRB, le REGI définit des conditions harmonisées donnant lieu à compensation. Ces conditions tiennent compte des règles établies à l'article 39,

paragraphes 4 et 8. Le REGI intègre ces conditions dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. L'ENRRB publie un avis sur les conditions 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 de compensation que doivent verser les candidats.

Après proposition du gestionnaire de l'infrastructure et consultation des candidats et candidats potentiels, l'organisme de contrôle définit les niveaux de compensation que doit verser le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure fait figurer cette information dans le document de référence du réseau.

Les niveaux de compensation 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.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle peuvent fixer des niveaux de compensation différents en fonction de l'incidence de la modification et de la possibilité que les capacités soient réattribuées à un autre candidat et réutilisées par celui-ci. Ces niveaux tiennent compte, en particulier, des règles établies à l'article 39, paragraphes 4 et 8, du laps de temps qui sépare la demande de modification ou son application du moment où circule le train, ainsi que du taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire visée par le droit à capacités.

5. Pour les droits à capacités multiréseaux, l'obligation de verser une compensation 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 compensation reçue pour l'ensemble du droit à capacités ne dépasse pas le triple de la compensation due pour le droit à capacités attribué par le gestionnaire de l'infrastructure.
6. Les organismes de contrôle statuent sur les litiges liés aux raisons d'une modification de droit à capacités ou d'un retard dans le versement d'une compensation, et rendent leur décision au plus vite, dans un délai d'un mois 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. L'ENRRB veille à ce que ces décisions soient cohérentes et fondées sur des principes généralement acceptés.
7. La Commission peut adopter des actes d'exécution qui définissent les conditions donnant lieu au paiement de compensations, le classement des modifications apportées aux droits à capacités et les méthodes de fixation des niveaux de compensation. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Article 41

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 conformément au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44, 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 du processus de répartition simultanée des capacités et du principe du premier arrivé, premier servi.

Lorsque s'applique le processus de répartition simultanée, le REGI fournit des lignes directrices concernant les procédures à suivre, y compris, si nécessaire, l'application du processus de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36 et du processus formel de règlement des conflits visé à l'article 37. Le REGI intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.
3. En cas de reprogrammation, les gestionnaires de l'infrastructure ne modifient pas et n'annulent pas unilatéralement les droits à capacités aux fins de la gestion des perturbations. Toutefois, sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, et sur la base des activités du REGI et de l'ENRRB, la Commission peut adopter un acte d'exécution définissant les critères et les procédures de reprogrammation, y compris les modifications unilatérales des droits à capacités par les gestionnaires de l'infrastructure aux fins de la gestion des perturbations du réseau. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats peuvent conclure, sur une base volontaire, des accords prévoyant le remplacement de certains droits à capacités en cas de perturbation du réseau. Il est fait référence à ces accords dans les plans d'urgence visés à l'article 19.
5. En cas de perturbation 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 au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

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. En cas de situation de crise de grande ampleur, dans le secteur des transports et au-delà, les États membres peuvent mettre en œuvre des mesures dérogeant aux règles applicables aux situations normales, conformément à l'article 47. Dans ces situations, les gestionnaires de l'infrastructure adoptent et appliquent, le cas échéant, des règles et procédures spéciales, sous réserve des conditions figurant à l'article 47.
 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 le trafic ferroviaire des écarts par rapport à l'horaire, en tenant compte des besoins de tous les types de transport. Elles 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 un plan d'urgence 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. Ils expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux règles et procédures communes établies dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises.
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. Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes et règles de sécurité.

Article 44

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

1. Le REGI élabore et adopte un cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, conformément à l'article 42, au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

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 au titre IV du règlement (UE) 2012/2085.
2. Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises fournit des lignes directrices concernant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles.
3. En particulier, le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises comprend les éléments énumérés à l'annexe V.

Article 45

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

Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent la gestion du trafic conformément à l'article 53 et sur la base 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 sont 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 sont échangées de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles, ainsi que, le cas échéant, les structures de gouvernance pour la gestion des crises pertinentes au niveau de l'Union, y compris 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.

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 l'incident a ou est susceptible d'avoir des effets sur plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure au sein de laquelle s'est produit l'incident déclare une perturbation multiréseau et coordonne les mesures conformément aux articles 44, 45 et 53.
3. Le REGI met au point une méthode harmonisée permettant d'estimer la durée et les effets probables des perturbations du réseau et l'intègre dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.
4. Le gestionnaire de l'infrastructure informe dès que possible les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure, en particulier lorsque cette indisponibilité est due à un incident.

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 conformément à l'article 54 et fait rapport au REGI et à l'organe d'évaluation des performances.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe VI en vue de garantir une gestion efficace et efficiente des perturbations du réseau, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

Article 47

Situations de crise

1. Dans les situations de crise liées à la sécurité publique, à des épidémies, à des catastrophes naturelles et à des crises environnementales, de défense et de 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 compensation;
 - b) d'autres principes, règles et procédures pour la gestion des capacités, notamment pour la répartition des capacités d'infrastructure limitées;
 - 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 existants élaborés conformément à l'article 19. Il coordonne les mesures d'urgence avec les autres États membres.

2. L'État membre concerné informe immédiatement la Commission et le REGI de sa décision d'appliquer des mesures d'urgence et fournit une justification et une description de ces mesures, ainsi que la durée prévue de leur application. Le cas échéant, les États membres notifient également la Commission et les bureaux centraux de liaison, comme prévu à l'article 8 du [règlement relatif à l'instrument du marché unique pour les situations d'urgence].
3. Le gestionnaire de l'infrastructure désigne un point de contact, au sens de l'article 60, qui fournit des informations sur les mesures d'urgence à la Commission, au REGI, aux autres gestionnaires de l'infrastructure et aux autres parties intéressées, et qui aide 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 aux articles 53 et 54. 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. 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. La Commission peut adopter des décisions exigeant d'un État membre qu'il abroge les mesures d'urgence, si elles ne sont pas jugées nécessaires.
6. Les États membres fournissent, le cas échéant ou à la demande de la Commission, des informations actualisées. Les États membres fournissent à la Commission, dans les délais fixés par celle-ci, toutes les informations qu'elle demande à propos des mesures d'urgence.
7. Les autorités publiques responsables de la gestion des situations de crise, notamment l'armée et les agences de protection civile, peuvent organiser des exercices simulant les situations de crise relevant du champ d'application du présent article. Dans de tels cas, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités selon les besoins et procède à l'annulation de droits à capacités attribués si nécessaire. Les autorités publiques concernées accordent une compensation aux candidats affectés conformément à l'article 40.

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 en tenant compte des objectifs généraux énoncés à l'article 2 du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire contrôlent aussi les performances des services de transport ferroviaire.

2. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure définissent leurs propres objectifs de performance dans le plan 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 de ladite directive. Ils 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. Les gestionnaires de l'infrastructure expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux procédures communes établies dans le cadre européen pour l'évaluation des performances.
3. Le REGI coopère avec les coordonnateurs européens pour les évaluations des performances conformément aux exigences opérationnelles relatives aux corridors de transport européens prévues à l'article 18 du [nouveau règlement RTE-T].

Article 50

Cadre européen pour l'évaluation des performances

1. Le REGI établit et met en œuvre un cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]. Ce cadre tient compte, en particulier, des principes définis à l'article 2, paragraphe 3, à l'article 8, paragraphe 4, et à l'article 42, paragraphe 3, ainsi que des exigences opérationnelles, des objectifs de performance et des valeurs cibles figurant à [l'article 18 du nouveau règlement RTE-T].
2. Le cadre européen couvre 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 mentionnés au paragraphe 4.
3. Sur la base du paragraphe 2, point d), le REGI réexamine régulièrement le cadre européen pour l'évaluation des performances ainsi que les résultats de sa mise en œuvre, et il propose des modifications appropriées de ce cadre.
4. Lorsqu'ils exercent leurs fonctions, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour l'évaluation des performances. En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure intègrent les objectifs définis conformément au paragraphe 2, point c), du présent article, dans le plan d'entreprise prévu à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE. Ces objectifs comprennent les valeurs cibles figurant à [l'article 18, paragraphe 1, points a) et b) du nouveau règlement RTE-T].

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 consultative visée à l'article 72, paragraphe 2. Ce faisant, la Commission tient compte des travaux menés par le REGI conformément au paragraphe 3 et de toute recommandation de l'organe d'évaluation des performances.

Article 51

Rapport européen sur l'évaluation des performances

1. Sans préjudice de l'article 15 de la directive 2012/34/UE et de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission¹³, le REGI prépare et publie, au plus tard le [24 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, puis le publie chaque année.
2. L'organe d'évaluation des performances prépare une section autonome intégrée au 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.
3. Le rapport sur l'évaluation des performances couvre au minimum les lignes qui figurent parmi les corridors de transport européens prévus dans le [nouveau règlement RTE-T] et comprend les informations requises à [l'article 53, paragraphe 3, point g,] dudit règlement. 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 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

Organe d'évaluation des performances

1. Conformément à la procédure mentionnée à l'article 73, paragraphe 3, la Commission peut créer ou désigner un organisme impartial et compétent destiné à agir en tant qu'organe d'évaluation des performances.
2. L'organe d'évaluation des performances donne des conseils à la Commission et aux coordonnateurs européens, à la demande de celle-ci ou de ceux-ci, sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.
3. L'organe d'évaluation des performances effectue les tâches suivantes:
 - a) fournir des recommandations au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à

¹³ Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire (JO L 181 du 9.7.2015, p. 1).

- l'article 50, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance;
- b) fournir des recommandations au REGI, à l'ENRRB, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux candidats, aux organismes de contrôle, aux autorités des États membres et, le cas échéant, à d'autres parties prenantes, concernant des mesures correctives en matière de gestion des capacités, du trafic, des perturbations et des crises;
 - c) évaluer les résultats du projet de rapport européen sur l'évaluation des performances et préparer la section autonome mentionnée à l'article 51, paragraphe 2;
 - d) formuler des avis et des recommandations au sujet des performances des services d'infrastructure ferroviaire au regard de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, du plan d'entreprise visée à son article 8, paragraphe 3, des accords contractuels visés à son article 30, paragraphe 2, et du système d'amélioration des performances visé à son article 35;
 - e) donner des conseils aux coordonnateurs européens sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.
4. Les destinataires des avis et recommandations visés au paragraphe 3 répondent à l'organe d'évaluation des performances dans les délais fixés par ce dernier.
 5. Le REGI, le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de contrôle, l'ENRRB et, le cas échéant, les autres parties prenantes coopèrent avec l'organe d'évaluation des performances, notamment en lui fournissant des informations sur les performances, de leur propre initiative ou à la demande de celui-ci, et mettent tout en œuvre pour tenir compte des recommandations de l'organe dans leurs travaux sur la gestion des performances ferroviaires.
 6. L'organe d'évaluation des performances respecte la confidentialité des secrets d'affaires lorsqu'il traite les informations fournies par les parties prenantes concernées ou par la Commission.

CHAPITRE V

RÉSEAU EUROPÉEN DE COORDINATION

Article 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 pour ce qui est des responsabilités et des tâches qui leur sont confiées par le présent règlement.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent au minimum pour les points figurant à l'annexe IX et respectent les dispositions spécifiques en matière de coordination prévues par les articles énumérés dans cette annexe.

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, en faisant appel aux entités les mieux placées pour obtenir des résultats efficaces et efficaces, 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. 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;
 - e) lorsque les activités de coordination concernent plusieurs acteurs, désignent une entité chef de file qui fait rapport au REGI et qui est responsable de l'organisation des activités de consultation conformément à l'article 54;
 - f) renvoient au REGI les affaires pour lesquelles il n'est pas possible de parvenir aux résultats convenus en premier lieu;
 - g) évaluent les performances des activités de coordination conformément au chapitre IV.
3. La coordination couvre toutes les lignes et tous les nœuds qui font partie des corridors de transport européens figurant à l'article 7 et à l'annexe III du [nouveau règlement RTE-T].

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

4. La coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure en matière de répartition des droits à capacités multiréseaux conformément à l'article 29 couvre l'ensemble des réseaux des gestionnaires de l'infrastructure qui sont membres du REGI.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe IX en vue de garantir l'efficacité de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles et commerciales intéressant toutes les parties prenantes concernées, et sur la base de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement.

Article 54

Mécanisme de consultation pour les questions européennes et transfrontières

1. Le REGI élabore, adopte et met en œuvre des lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées. Il 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. Le processus est élaboré et mis en œuvre avec le soutien du coordonnateur du réseau et avec la participation des points de contact désignés par les gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 60.

2. Lorsque le REGI adopte un avis ou une recommandation susceptible d'avoir une incidence sur les entreprises ferroviaires, les autres 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 un délai suffisant pour formuler des observations sur le projet de décision. Les autorités des États membres sont associées s'il y a lieu.
3. Le REGI tient compte des observations formulées par les parties concernées conformément au paragraphe 2 lorsqu'il adopte l'avis final ou la recommandation finale. Lorsque le REGI décide de ne pas prendre en compte des éléments significatifs figurant dans les observations formulées, il indique les motifs de sa 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 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 visés à [l'article 6 et à l'annexe I du nouveau règlement RTE-T] sont membres du REGI. Ils désignent un représentant et un suppléant.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire qui ne remplissent pas le critère défini au paragraphe 2 peuvent nommer un représentant non membre qui participe aux délibérations du REGI.
4. Après avoir consulté la Commission et obtenu son approbation, 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 simple, 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 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 à la majorité des deux tiers de ses membres.
7. La Commission est membre du REGI sans droit de vote. Elle appuie les travaux du REGI et en facilite la coordination.
8. Le REGI définit son programme de travail, qui couvre au minimum une période de deux ans. Le REGI consulte les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles à propos du projet de programme de travail au moyen du mécanisme de consultation visé à l'article 54. En outre, il consulte la Commission européenne, 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, notamment:
 - a) l'adoption du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6;
 - b) l'adoption du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44;
 - c) l'adoption du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50;
 - d) l'adoption d'avis et de recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure conformément aux dispositions du présent règlement et de sa propre initiative;
 - e) l'adoption d'avis et de recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure dans les cas visés à l'article 53, paragraphe 2, point f);
 - f) l'organisation de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53.
2. Lorsqu'ils se coordonnent au moyen de groupes de coordination spécifiques, les gestionnaires de l'infrastructure choisissent les entités qui participent à ces groupes, y compris les points de contact qu'ils ont désignés conformément à l'article 60, le coordonnateur du réseau ou les deux.

Article 57

Transparence

1. Le REGI veille à ce que la liste de ses membres, ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux soient mis à disposition du public sur son site 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 la Commission, y compris 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]. Le REGI fournit les informations requises en vertu de [l'article 53, troisième alinéa, du nouveau règlement RTE-T].

Article 58

Coordonnateur du réseau

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent au REGI les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches. À cette fin, ils désignent, 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 en tant que coordonnateur du réseau.

Avant de nommer le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure sollicitent l'accord de 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;
 - 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.
2. Le coordonnateur du réseau exécute ses tâches de façon impartiale et économiquement efficiente et agit au nom du REGI. 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.

Article 59

Tâches et responsabilités du coordonnateur du réseau

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

- a) assure le secrétariat et prépare les réunions, documents, décisions et avis du REGI;
- b) contribue 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) contribue à la coordination opérationnelle entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53;
- d) 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;
- e) sert de point de contact, pour le compte des gestionnaires de l'infrastructure, pour les demandes concernant la planification et la répartition des capacités, notamment celles portant sur d'éventuelles demandes de capacités, de renseignements ou de points de contact liées à des incidents ferroviaires ou à des restrictions temporaires de capacités;
- f) sert de premier point de contact pour les parties prenantes ne relevant pas du secteur ferroviaire qui sont intéressées par l'utilisation de services ferroviaires, en fournissant aux acteurs concernés les contacts de gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties prenantes opérationnelles;
- g) sert de point de contact, pour le compte du REGI, auprès des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles pour les questions qui ne sont pas explicitement couvertes par le présent règlement, en particulier le lancement ou la modification de services de transport ferroviaire transfrontières ou l'organisation d'un soutien à des activités ad hoc, notamment pour faire face aux situations de crise visées à l'article 47.

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.
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 (Transparence).

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, du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, ainsi que du cadre européen pour l'évaluation des performances, visés respectivement aux articles 6, 44 et 50 du présent règlement.
3. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne se conforme pas au paragraphe 1 ou 2, il le justifie dans le document de référence du réseau et en informe l'organisme de contrôle compétent et le REGI.

Article 62

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.
2. Les outils numériques déployés et les services numériques fournis:
 - a) améliorent les performances et la qualité, y compris la pleine interopérabilité, des services que fournissent les gestionnaires de l'infrastructure aux candidats;
 - b) améliorent la transparence de la gestion des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic dans toutes leurs phases;
 - c) réduisent la charge administrative des candidats en ne leur demandant chaque information qu'une seule fois et en fournissant des informations ou des données dans un seul endroit, y compris pour les services transfrontières.
3. Lorsque les outils numériques ou les services numériques nécessaires pour soutenir les processus de gestion des capacités ou de gestion du trafic doivent faire l'objet de

spécifications techniques d'interopérabilité, ou lorsque doivent être modifiées des spécifications existantes s'appliquant totalement ou partiellement à ces outils, comme le prévoient la directive (UE) 2016/797 et les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure contribuent à l'élaboration et à la maintenance de ces spécifications en coopération avec l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et selon le processus décrit à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797.

4. Les gestionnaires de l'infrastructure contribuent aux travaux de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» relatifs aux questions qui relèvent du champ d'application du présent règlement. À cette fin, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure se dotent d'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 entreprises ferroviaires, les autres candidats et, le cas échéant, les exploitants d'installations de service ferroviaire 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 définies dans les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive.

Dans le cas de services ferroviaires multiréseaux, 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 conformément au paragraphe 3.

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 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 et vérifie le respect du présent règlement de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats.
2. Une entreprise ferroviaire, un candidat, un candidat potentiel, ou une autorité nationale, régionale ou locale responsable du transport a le droit de saisir l'organisme de contrôle conformément 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 (gestion de l'infrastructure; gestion du trafic et des crises; évaluation et gestion des performances; réseau européen de coordination).

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, visé à 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.

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 affectant plusieurs États membres, 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.
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.

SECTION 2

Tâches et responsabilités du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire

Article 65

Tâches et responsabilités

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.
2. L'ENRRB coordonne 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 internationaux.
3. Sur la base des demandes des candidats, des gestionnaires de l'infrastructure et des autres parties intéressées, l'ENRRB émet des avis ou des recommandations à propos des décisions adoptées ou en attente d'adoption sur les plaintes introduites auprès des organismes de contrôle ferroviaire.
4. Les parties intéressées peuvent introduire une plainte auprès de l'ENRRB en cas de problème relevant du champ d'application du présent règlement ou affectant l'accès aux infrastructures ferroviaires ou leur usage dans plusieurs États membres. Lorsque l'ENRRB reçoit une telle plainte, il la transmet sans délai à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents.

Dans ce cas, l'ENRRB informe immédiatement les organismes de contrôle ferroviaire concernés de son intention d'adopter un avis ou une recommandation au sujet de ce problème.

5. L'ENRRB soumet son avis ou sa recommandation aux organismes de contrôle ferroviaire concernés dans un délai d'un mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes concernant la plainte. Il peut prolonger ce délai pour les cas particulièrement complexes.
6. L'ENRRB élabore des principes et pratiques communs pour les décisions que sont habilités à prendre les organismes de contrôle en vertu du présent règlement.

Article 66

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;

b) un secrétariat.

Les organismes de contrôle assurent le fonctionnement du secrétariat.

Article 67

Composition du conseil des organismes de contrôle

1. Le conseil des organismes de contrôle se compose d'un membre votant par État membre disposant d'un réseau ferroviaire en service, ainsi que d'un membre désigné par la Commission.
2. Les membres votants sont directeur ou directeur adjoint de l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE. Ces membres ont un suppléant qui les représente en leur absence. L'organisme de contrôle désigne le suppléant parmi les membres de sa gouvernance ou de sa direction ou, lorsque cela n'est pas possible, parmi son personnel.
3. Les membres du conseil et leurs suppléants 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 membres du conseil et de leurs suppléants, accompagnée de leurs déclarations d'intérêt.

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 des avis ou des recommandations à propos des plaintes ou des enquêtes présentées par son président ou par un ou plusieurs organismes de contrôle conformément aux règles énoncées à l'article 69;
 - 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

Organisation des travaux du conseil

1. Le conseil adopte son règlement intérieur une fois celui-ci approuvé par la Commission.
2. La Commission préside les réunions du conseil. Elle n'a pas de droit de vote.
3. Le secrétariat fournit les services nécessaires à l'organisation des réunions et des travaux du conseil.
4. Le conseil prend ses décisions à la majorité simple de ses membres, sauf disposition contraire prévue dans son règlement intérieur.
5. Chaque membre dispose d'une voix. En l'absence d'un membre, le suppléant est autorisé à exercer le droit de vote.

6. Le règlement intérieur peut établir des modalités de vote plus détaillées, notamment la procédure de vote pour les questions urgentes ou pour les recommandations relatives aux décisions des organismes de contrôle ferroviaire.

Article 70

Groupes de travail de l'ENRRB

1. De sa propre initiative ou sur proposition de la Commission, et en conformité avec son propre règlement intérieur, le conseil peut décider à la majorité simple de constituer des groupes de travail afin d'organiser les travaux de l'ENRRB sur des sujets spécifiques liés à la mise en œuvre du présent règlement.
2. Le conseil définit le mandat des groupes de travail et désigne leurs présidents, qui représentent, si possible, différents organismes de contrôle ferroviaire.
3. Les groupes de travail sont ouverts aux experts des organismes de contrôle ferroviaire, à la Commission, aux parties prenantes opérationnelles et, le cas échéant, à d'autres organismes publics ou privés.
4. Le secrétariat apporte un soutien administratif aux groupes de travail.
5. Le conseil ou les présidents des groupes de travail peuvent inviter, à titre individuel, des experts dont les compétences dans le domaine concerné sont reconnues à participer aux réunions des groupes de travail, si nécessaire au cas par cas.

CHAPITRE VII DISPOSITIONS FINALES

Article 71

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des 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, à l'article 46, paragraphe 6, à l'article 48, paragraphe 3, et à l'article 53, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [1^{er} janvier 2026]. 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 prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation, trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

Article 72

Procédure de comité

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

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 73

Rapport et évaluation

Le [31 décembre 2030] au plus tard, 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 notamment:

- 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 ferroviaires, notamment des services internationaux, à longue distance et de fret;
- c) les travaux du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, du coordonnateur du réseau, du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire et de l'organe d'évaluation des performances, de manière générale et en lien avec l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de critères, méthodes et procédures communs;
- d) la nécessité de renforcer les mécanismes de coordination en remplaçant des éléments des cadres européens visés aux articles 6 et 44 par des règles contraignantes;
- e) la nécessité de renforcer la surveillance réglementaire en instituant un organisme de contrôle ferroviaire de l'Union.

Article 74

Modifications de la directive 2012/34/UE

1. La directive 2012/34/UE est modifiée comme suit:
 - a) à l'article 1^{er}, 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) les points 20), 22), 23), 27) et 28) sont supprimés;
 - d) l'article 7 *ter* est supprimé;
 - 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 après le [8 décembre 2029].

Article 76

Abrogation

1. Le règlement (UE) n° 913/2010 est abrogé avec effet au [9 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^{er} janvier 2026]. Toutefois:
 - a) les articles 1, 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 après le [8 décembre 2029];
 - b) l'article 9, paragraphes 1 et 2, est applicable à partir du [1^{er} janvier 2028];
 - c) l'article 27, paragraphe 4, est applicable à partir du [1^{er} mars 2026];
 - d) les articles 48 et 62 sont applicables à partir du [13 décembre 2026];
 - e) l'article 74 est applicable à partir du [9 décembre 2029].

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

1.4. Objectif(s)

1.4.1. *Objectif général / objectifs généraux*

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s)*

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

1.4.4. *Indicateurs de performance*

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

- 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**
- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)**
- 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits**
 - 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels*
 - 3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs*
 - 3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines*
 - 3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes**

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Transport, espace ferroviaire unique européen.

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

une action nouvelle

une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire²⁴

la prolongation d'une action existante

une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de cette initiative est d'améliorer la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire en vue d'optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire et la qualité des capacités et des opérations, ce qui permettra d'améliorer les performances des services de transport ferroviaire et d'accueillir des volumes de trafic plus importants.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de l'initiative sont les suivants:

- permettre l'adoption de procédures de gestion des capacités plus efficaces dans le cadre juridique;
- renforcer les incitations à améliorer les performances de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires;
- mettre en place des mécanismes plus efficaces de coordination entre les parties prenantes, en particulier par-delà les frontières; et
- soutenir le déploiement d'outils numériques permettant une meilleure gestion des capacités et du trafic.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

²⁴ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

En introduisant un cadre harmonisé et directement applicable pour la gestion de l'infrastructure et du trafic ferroviaires, la proposition contribuera à la réalisation de l'objectif général visant à accueillir des volumes de trafic plus importants sur le réseau ferroviaire, dans l'intérêt des clients ferroviaires, tant dans le segment des passagers que dans celui du fret. La capacité supplémentaire résultant de la proposition devrait accroître le trafic ferroviaire (exprimé en trains-kilomètres) de 4 %, ce qui représente près de 250 millions de trains-kilomètres de capacité supplémentaire. Sur le plan financier, on estime que cette capacité supplémentaire générera une valeur économique de 2,5 milliards d'EUR pour les entreprises ferroviaires et leurs clients, exprimée en valeur actuelle nette aux prix de 2021 sur la période 2025-2050.

La proposition rendra le processus de répartition des capacités plus efficient en instaurant des mesures qui amélioreront la stabilité des sillons attribués, ce qui permettra des économies coûts d'environ 420 millions d'EUR pour les entreprises ferroviaires et d'une valeur similaire pour les gestionnaires de l'infrastructure, exprimées en valeur actuelle nette aux prix de 2021 sur la période 2025-2050.

En outre, la proposition améliorera la coordination transfrontière des restrictions temporaires de capacités, ce qui rendra le transport ferroviaire plus fiable. Les différentes mesures de la proposition devraient également conduire à une amélioration de la ponctualité dont le bénéfice économique pour les entreprises ferroviaires est estimé à 658 millions d'EUR.

La proposition devrait également entraîner des économies de coûts administratifs pour les autorités publiques nationales grâce à la mise en œuvre d'un cadre juridique harmonisé pour la gestion des capacités et du trafic ferroviaires et à la suppression des corridors de fret ferroviaire. Ces économies sont estimées à 2,6 millions d'EUR, en valeur actuelle aux prix de 2021 sur la période 2025-2050.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Les services de la Commission suivront la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs opérationnels. Ces indicateurs seront élaborés suivant les conseils d'un organe d'évaluation des performances, comprenant des experts indépendants expérimentés dans le domaine ferroviaire, issus de différents groupes de parties prenantes. Les données seront fournies par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) et, en particulier, par l'entité opérationnelle qui en assure le soutien, le coordonnateur du réseau. La qualité des données devrait s'améliorer grâce à l'application de définitions et de méthodes uniformes pour la collecte et la présentation des données, que le coordonnateur du réseau ferroviaire devrait élaborer en coopération avec la Commission. Des données et des analyses sur l'évolution de la concurrence et la mise en œuvre devraient être fournies par le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB). La qualité des informations devrait être améliorée grâce à la collaboration des organismes de contrôle.

Les indicateurs de performance peuvent généralement comprendre des indicateurs quantitatifs tels que les volumes de capacités demandés et attribués, le nombre de modifications – y compris les annulations – apportées aux sillons attribués, le nombre de cas d'indisponibilité temporaire des capacités de l'infrastructure

ferroviaire, les chiffres relatifs aux temps d'arrêt et à la ponctualité ainsi que des indicateurs financiers (coûts administratifs, d'ajustement et de mise en œuvre découlant de la mise en œuvre des mesures de l'initiative).

L'initiative fournira un cadre juridique pour l'élaboration de règles, de procédures et de modèles plus détaillés, qui seront définis dans des actes non législatifs. La période de mise en œuvre devrait donc tenir compte de l'entrée en vigueur de ces actes. Cinq ans après la fin de la période de mise en œuvre de l'ensemble de la législation pertinente (y compris l'adoption et l'entrée en vigueur des éventuels actes d'exécution et actes délégués), les services de la Commission devraient procéder à une évaluation afin de vérifier dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Il est actuellement prévu que le règlement proposé entre en vigueur en 2025.

Le financement des trois activités de coordination prévues par l'initiative (voir encadré 1.5.5) est déjà assuré pour la période 2025-2027 sous la forme de subventions d'assistance technique au titre du MIE; l'objectif est de continuer à financer ces activités au moyen du MIE à partir de 2028.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Une action au niveau de l'UE est nécessaire pour mettre en place de nouveaux processus, outils et incitations pour la gestion de la capacité et du trafic ferroviaires. Une action au niveau de l'UE est également nécessaire pour remédier aux lacunes actuelles de la coordination transfrontière en matière de gestion des capacités et du trafic.

Une action au niveau de l'UE est aussi nécessaire pour résoudre les problèmes transfrontières relatifs à l'utilisation des systèmes d'amélioration des performances.

Enfin, une action au niveau de l'UE est nécessaire pour remédier au manque d'harmonisation et d'interopérabilité des outils numériques, qui demeure une faiblesse majeure de la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et ne serait probablement pas résolu par des initiatives sectorielles ou nationales, compte tenu de l'insuffisance des possibilités de contrôle de l'application de la législation.

Cette initiative est également nécessaire pour lever les obstacles de la législation actuelle de l'UE qui entravent la mise en œuvre intégrale d'initiatives sectorielles en matière de répartition des capacités telles que le projet de révision du calendrier pour une gestion intelligente des capacités (projet TTR) élaboré par le secteur ferroviaire de l'UE.

L'adoption d'un cadre juridique au niveau de l'UE éliminera les différences entre les règles et pratiques nationales qui empêchent de maximiser l'utilisation des capacités du réseau ferroviaire, réduisent l'efficacité de la gestion du trafic ferroviaire et se

traduisent, en définitive, par des performances médiocres des services ferroviaires transfrontières. Une action au niveau de l'UE permettrait également de mettre en place des instruments efficaces et efficaces pour coordonner la planification stratégique des capacités de l'infrastructure, de remédier aux lacunes potentielles dans le mandat des organismes de contrôle en ce qui concerne le trafic ferroviaire transfrontière et d'instaurer des règles harmonisées encourageant la réduction des annulations et des modifications des demandes de capacité.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

En 2018, la Commission a élaboré un rapport sur l'application du règlement CFF, suivi, en 2021, d'une évaluation.

Les conclusions générales de l'évaluation sont que les structures des corridors ont été peu utilisées et que la réalisation des objectifs du règlement a globalement échoué. Selon les informations disponibles dans l'évaluation, la ponctualité des trains de marchandises est relativement médiocre au départ et continue de se détériorer pendant la circulation du train, la ponctualité à destination étant encore pire. Cela rend les services ferroviaires moins attrayants que les autres modes de transport de fret.

En revanche, l'amélioration significative de la ponctualité du transport de fret ferroviaire au cours de la pandémie de COVID-19 (lorsque le fret disposait de davantage de capacités, en raison de l'effondrement du transport de voyageurs) a confirmé qu'il existe un potentiel inexploité pour le fret ferroviaire transfrontière.

Sur le plan positif, l'évaluation a montré que le règlement CFF avait contribué à l'objectif d'amélioration de la coopération et, dans une moindre mesure, à l'objectif de renforcement de la compétitivité du fret ferroviaire dans le système de transport multimodal. Les corridors de fret ferroviaire ont également ouvert la voie à des initiatives visant à supprimer les goulets d'étranglement techniques et opérationnels, à moderniser l'établissement des horaires et à prévoir les heures d'arrivée des trains.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

L'initiative relative à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire vise à utiliser les fonds du programme relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (deuxième rubrique du cadre financier pluriannuel) pour cofinancer trois activités de coordination complémentaires, décrites au point 1.5.5 ci-dessous. Le financement de ces activités contribuera aux dépenses opérationnelles liées au personnel spécialisé chargé de mettre au point des processus, de soutenir la coordination transfrontière et de contrôler les performances.

Pour la première activité définie (voir point 1.5.5 ci-dessous), le cofinancement de l'UE consistera essentiellement à poursuivre les programmes d'assistance technique soutenant actuellement les corridors de fret ferroviaire et RailNetEurope, mais dans le cadre de la gouvernance révisée envisagée dans la proposition.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

L'initiative sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire vise à fournir un cofinancement de l'UE pour les activités de coordination complémentaires suivantes.

1) Soutien de la coordination des gestionnaires de l'infrastructure:

cette activité consisterait à poursuivre les programmes d'assistance technique qui soutiennent actuellement les corridors de fret ferroviaire et RailNetEurope, mais dans le cadre de la gouvernance révisée envisagée dans la proposition, en vertu de laquelle un «coordonnateur du réseau» sera désigné au niveau de l'UE dans le cadre du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI), en remplacement des 11 organes actuels des corridors. L'obligation de financer le fonctionnement du REGI, y compris le coordonnateur du réseau, incombera aux gestionnaires nationaux de l'infrastructure. Les gestionnaires de l'infrastructure recevront un cofinancement de l'UE.

2) Soutien de la coordination des organismes de contrôle ferroviaire:

la proposition imposera aux organismes nationaux de contrôle ferroviaire de mettre en place, sur la base de l'actuel réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire, un secrétariat soutenant la coopération au niveau de l'UE, qui n'est ni une agence décentralisée ni un autre organisme créé en vertu des traités de l'Union au sens de l'article 70 du règlement financier. Ce secrétariat bénéficiera d'un financement des organismes de contrôle nationaux ainsi que d'un cofinancement de l'UE.

3) Organe d'évaluation des performances:

la proposition prévoit également la création d'un groupe indépendant d'experts ferroviaires appelé «organe d'évaluation des performances», qui n'est ni une agence décentralisée ni un autre organisme créé en vertu des traités de l'Union au sens de l'article 70 du règlement financier. Cet organe évaluera les performances de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires et fournira des conseils au secteur ferroviaire et à la Commission européenne sur les améliorations possibles en matière de performances. Les fonds de l'UE devraient couvrir les frais supportés par les membres du groupe pour leur participation à l'organe (temps partiel), leurs frais de voyage, etc.

Pour chacune de ces activités, le cofinancement de l'UE prendra la forme d'une assistance technique au titre du MIE pour la période 2025-2027. Les subventions au titre du MIE seront octroyées au bénéficiaire sans appel à propositions (attribution directe), étant donné qu'il n'existe pas d'organismes concurrents autres que les bénéficiaires préalablement recensés mentionnés aux points ci-dessus.

La réalisation de ces activités ne nécessite pas une augmentation des ressources humaines de la Commission européenne.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

- En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)²⁵

Gestion directe par la Commission

- dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- à des établissements de droit public;
- à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

/

²⁵ Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les tâches directement mises en œuvre par la DG MOVE suivront le cycle annuel de planification et de suivi, tel que mis en œuvre au sein de la Commission et des agences exécutives, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE.

Plus précisément, en ce qui concerne le coordonnateur du réseau [activité 2) dans l'encadré 1.5.5. ci-dessus], la proposition de règlement exige que le programme de travail et le budget du coordonnateur du réseau soient approuvés par le comité des gestionnaires de l'infrastructure.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

L'unité «Espace ferroviaire unique européen» de la DG MOVE suivra la mise en œuvre du règlement proposé.

Les dépenses seront exécutées en gestion directe, en pleine application des dispositions du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et des dispositions du règlement financier.

Le financement sera assuré au moyen de conventions de subvention accordées à des bénéficiaires préalablement recensés (attribution directe), comme expliqué dans l'encadré 1.5.5 ci-dessus.

Les fonds du MIE ne couvriront qu'une partie des coûts des activités 1) et 2) décrites dans l'encadré 1.5.5. ci-dessus (cofinancement), étant donné que le règlement proposé exige des parties prenantes qu'elles fournissent une part importante du financement nécessaire pour couvrir les coûts de ces activités.

La stratégie de contrôle des achats et des subventions au sein de la DG MOVE prévoit des contrôles juridiques, opérationnels et financiers ex ante spécifiques en ce qui concerne les procédures ainsi qu'en ce qui concerne la signature des contrats et conventions. En outre, les dépenses effectuées pour l'acquisition de biens et de services sont soumises à des contrôles ex ante et, le cas échéant, ex post et financiers.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Les bénéficiaires de subventions d'assistance technique au titre du MIE préalablement recensés (voir point 1.5.5 ci-dessus) sont considérés comme des bénéficiaires à faible risque. Les risques potentiels seraient donc couverts par les mécanismes existants du règlement financier et atténués par l'ensemble des contrôles internes de la DG MOVE (contrôles juridiques et financiers ex ante systématiques, audits ex post des dépenses tels que définis dans les plans d'audit annuels).

Des contrôles appropriés seront également mis en place afin d'atténuer le risque potentiel de conflit d'intérêts, notamment en ce qui concerne le respect par les

bénéficiaires des obligations qui leur sont imposées et les règles déterminant le fonctionnement de l'organe d'évaluation des performances.

- 2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Compte tenu de la portée et du montant limités du financement de l'UE à octroyer, et étant donné que les bénéficiaires des fonds de l'UE sont considérés comme à faible risque, cette initiative ne devrait pas entraîner de coûts de contrôle supérieurs au coût actuel des contrôles de la DG MOVE. Le risque d'erreur lors du paiement et lors de la clôture devrait rester inférieur à 2 %.

2.3. **Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Les mesures habituelles de prévention et de protection de la Commission s'appliqueraient, en particulier:

– Le contrôle du paiement de tout service est effectué par le personnel de la Commission avant le paiement, compte tenu de toute obligation contractuelle, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion. Des dispositions antifraude (surveillance, exigences en matière de rapports) seront introduites dans toutes les conventions de subvention et tous les contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de tous paiements.

– Pour lutter contre la fraude, la corruption et les autres actes illégaux, les dispositions du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) s'appliquent sans restriction.

La DG MOVE a adopté une stratégie antifraude (SAF) révisée en 2020. La SAF de la DG MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour déterminer les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger toute fraude.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ²⁶	de pays AELE ²⁷	de pays candidats et pays candidats potentiels ²⁸	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02 03 01 00 – MIE transports.	CD	NON	OUI	NON	NON

²⁶ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁷ AELE: Association européenne de libre-échange.

²⁸ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	01	Marché unique, innovation et numérique
--	----	--

DG: MOVE			Année 2025 ²⁹	Année 2026	Année 2027	Année 2028+ ³⁰	TOTAL (2025 – 2027)
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire ³¹ : 02 03 01 00 (MIE transports)	Engagements	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Paievements	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAL des crédits pour la DG MOVE		Engagements	=1a	5,5	5,5	5,5	16,5
		Paievements	=2 a	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAL des crédits opérationnels		Engagements	(4)	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ L'année 2025 est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Pour la période 2025-2027, les dépenses seront couvertes par les fonds d'assistance technique prévus par le MIE dans le domaine des transports.

³⁰ Les montants indiqués pour la période postérieure à 2028 sont purement indicatifs et dépendront des prochaines discussions sur le cadre financier pluriannuel ainsi que de l'accord final.

³¹ Selon la nomenclature budgétaire officielle.

	Paielements	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Paielements	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d’abord dans l’annexe de la fiche financière législative (annexe 5 de la décision de la Commission relative aux règles internes sur l’exécution de la section «Commission» du budget général de l’Union européenne), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Année N+X	TOTAL		
DG: <.....>									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <.....>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2025 ³²	Année 2026	Année 2027	Année 2028+ ³³	TOTAL (2025 – 2027)

³² L’année 2025 est l’année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l’initiative.

³³ Les montants indiqués pour la période postérieure à 2028 sont purement indicatifs et dépendront des prochaines discussions sur le cadre financier pluriannuel ainsi que de l’accord final.

TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Paiements	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028+		TOTAL (2025 - 2027)						
			RÉALISATIONS (outputs)											
	Type	Coût moyen	Nbr e	Coût	Nbr e	Coût	Nbr e	Coût	Nbr e	Coût		Nbre total	Coût total	
Soutien de la coordination des gestionnaires de l'infrastructure ³⁴														
Réalisat ion	Nombre de points de passage frontaliers «coordonnés»	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823	
Sous-total pour l'activité n° 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823	
Soutien de la coordination des organismes de contrôle ferroviaire														
Réalisat ion	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.		s.o.	s.o.	
Sous-total pour l'activité n° 2			s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.		s.o.	s.o.	

³⁴ Tel que décrit dans la partie 1.5.5. «Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles...»

³⁵ Coûts annuels supportés par le REGI/le coordonnateur du réseau pour assurer l'alignement entre les GI aux points de passage frontaliers (frais de personnel).

Organe d'évaluation des performances													
Réalisation	Nombre de membres	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Sous-total pour l'activité n° 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
TOTAUX³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Les coûts annuels couvrant les dépenses supportées par les membres de l'organe d'évaluation des performances (indemnité journalière).

³⁷ Il convient de noter que ces totaux n'indiquent la somme des coûts que pour les réalisations indiquées dans le tableau et ne correspondent pas au coût total des activités 1 à 3 couvertes par le financement de l'UE.

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ³⁸	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)				TOTAL
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	-------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel									
Ressources humaines									
Autres dépenses administratives									
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel									

Hors RUBRIQUE 7³⁹ du cadre financier pluriannuel									
Ressources humaines									
Autres dépenses de nature administrative									
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel									

TOTAL									
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

³⁸ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

³⁹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
01 01 01 11 (Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁴⁰							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- au siège						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur Recherche indirecte)							
01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL							

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

⁴⁰ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁴¹ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Les activités visées dans l'encadré 1.5.5 utiliseront les fonds d'assistance technique au titre du MIE existants (ligne budgétaire 02 03 01 00) que la modification en cours du programme de travail pluriannuel du MIE prévoit actuellement d'allouer aux gestionnaires de l'infrastructure au cours de la période 2025-2027.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.
- nécessite une révision du CFP.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après⁴²:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2025 ⁴³	Année 2026	Année 2027	Année 2028+	TOTAL (2025 – 2050)
Gestionnaires de l'infrastructure ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Organismes de contrôle nationaux ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
TOTAL crédits cofinancés	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Les contributions des tiers ont été calculées comme étant la différence entre la somme des coûts estimés liés aux mesures découlant de la proposition et supportés par le bénéficiaire concerné (voir encadré 1.5.5 ci-dessus) et la part du cofinancement de l'UE fournie audit bénéficiaire. Les coûts estimés ont été directement dérivés des calculs effectués aux fins de l'analyse d'impact de la proposition.

⁴³ L'année 2025 est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁴⁴ Financement du coordonnateur du réseau, voir point 1) de l'encadré 1.5.5. ci-dessus.

⁴⁵ Pour la couverture des frais liés à la mise en place d'un secrétariat pour le ENRRB, voir le point 2) de l'encadré 1.5.5 ci-dessus.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - sur les ressources propres
 - sur les autres recettes
 - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁴⁶						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

/

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

⁴⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.