

DÉCISION DÉLÉGUÉE (UE) 2017/2075 DE LA COMMISSION**du 4 septembre 2017****remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ⁽¹⁾, et notamment son article 43, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de rendre les procédures de répartition des capacités transparentes, tout en tenant compte de l'efficacité du processus de répartition, ainsi que des préoccupations sur le plan opérationnel de tous les acteurs concernés par l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.
- (2) Les candidats intéressés par la répartition des capacités de l'infrastructure devraient pouvoir introduire des demandes pour intégrer des capacités dans l'horaire de service annuel entre la date limite d'introduction des demandes de capacités à inscrire dans le projet d'horaire de service et la modification de l'horaire de service.
- (3) Une fois que les sillons sont attribués, les droits contractuels du candidat incluent en principe le droit de rejeter ou d'approuver une demande de reprogrammation présentée par le gestionnaire de l'infrastructure.
- (4) Des restrictions temporaires de capacités sont nécessaires pour maintenir l'infrastructure et ses équipements en bon état et permettre le développement de l'infrastructure selon les besoins du marché.
- (5) Les candidats devraient recevoir rapidement des informations sur les restrictions de capacités à venir afin de pouvoir adapter leurs opérations et leurs besoins de transport en fonction des restrictions de capacités de l'infrastructure. Si des informations sur des restrictions de capacités à venir sont déjà publiées au début de la période d'introduction des demandes visant à incorporer des capacités dans l'horaire de service annuel, il devrait être moins nécessaire de reprogrammer des sillons déjà attribués.
- (6) Lors du choix entre différentes options concernant les restrictions de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure devraient tenir compte non seulement de leurs propres coûts, mais également des contraintes d'ordre commercial et opérationnel des candidats concernés, ainsi que des risques liés au passage à des modes de transport moins respectueux de l'environnement.
- (7) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient définir, publier et appliquer des critères transparents en ce qui concerne la déviation de trains et l'attribution de capacités réduites à différents types de trafic. Ils peuvent le faire conjointement ou individuellement en ce qui concerne leurs restrictions de capacités.
- (8) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient adapter leurs documents de référence du réseau et leurs procédures en matière d'horaires afin de garantir le respect en temps utile des nouvelles règles introduites par la présente décision concernant les restrictions de capacités.
- (9) En ce qui concerne les opérations ferroviaires empruntant plusieurs réseaux, les gestionnaires de l'infrastructure concernés devraient se coordonner pour minimiser l'impact des restrictions de capacités sur le trafic et synchroniser les travaux sur un itinéraire donné ou éviter de limiter les capacités sur un itinéraire de déviation.
- (10) Pour des raisons de clarté juridique et compte tenu du nombre de modifications à apporter à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE, il convient de remplacer cette annexe dans son intégralité. Par ailleurs, afin de simplifier le cadre réglementaire, une décision déléguée constitue l'instrument juridique approprié car elle impose des règles claires et détaillées qui ne nécessitent pas de transposition par les États membres, assurant une application rapide et uniforme dans l'ensemble de l'Union.

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

- (11) Compte tenu du calendrier des modifications de l'horaire de service conformément au point 2) de l'annexe à la présente décision, ainsi que des délais d'exécution en matière de coordination, de consultation et de publication des restrictions de capacités indiqués aux points 8) à 11) de l'annexe à la présente décision, les gestionnaires de l'infrastructure seront seulement en mesure de satisfaire pour la première fois aux exigences des points 8) à 11) en ce qui concerne la modification de l'horaire de service prévue en décembre 2019 pour la deuxième série de publication et en décembre 2020 pour la première série de publication, aux exigences du point 12) en ce qui concerne la modification de l'horaire de service devant prendre effet en décembre 2018 et aux exigences des points 14) à 17) en ce qui concerne la modification de l'horaire de service devant prendre effet en décembre 2018.
- (12) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2012/34/UE en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe VII de la directive 2012/34/UE est remplacée par le texte de l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 4 septembre 2017.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

«ANNEXE VII

CALENDRIER DU PROCESSUS DE RÉPARTITION**(visé à l'article 43)**

- 1) L'horaire de service est établi une fois par année civile.
- 2) Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. Lorsqu'il est procédé à un ajustement après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de voyageurs, cette modification ou cet ajustement intervient à minuit le deuxième samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils informent la Commission si le trafic international risque d'être perturbé.
- 3) La date limite de réception des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant la modification de cet horaire. Les demandes reçues après la date limite seront également prises en considération par le gestionnaire de l'infrastructure.
- 4) Au plus tard onze mois avant la modification de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure pertinents. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent, dans la mesure du possible, que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
- 5) Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie un projet d'horaire de service au plus tard quatre mois après la date limite visée au point 3).
- 6) Le gestionnaire de l'infrastructure statue sur les demandes qu'il reçoit après la date limite visée au point 3) selon une procédure publiée dans le document de référence du réseau.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut reprogrammer un sillon attribué si la reprogrammation s'avère nécessaire pour assurer la meilleure adéquation possible entre toutes les demandes de sillons et si elle est approuvée par le candidat auquel le sillon a été attribué. Le gestionnaire de l'infrastructure met à jour le projet d'horaire de service au plus tard un mois avant la modification de l'horaire de service afin d'inclure tous les sillons attribués après la date limite visée au point 3).

- 7) Dans le cas de trains circulant d'un réseau à un autre qui arrivent avec un retard présumé de dix heures au maximum et, à partir du 14 décembre 2019, de dix-huit heures au maximum, le gestionnaire de l'infrastructure de l'autre réseau ne considère pas le sillon comme étant annulé ni n'exige la demande d'un autre sillon, même s'il décide d'attribuer un sillon différent, sauf si le candidat informe le gestionnaire de l'infrastructure que le train n'empruntera pas l'autre réseau. Le gestionnaire de l'infrastructure communique sans délai au candidat le sillon actualisé ou nouveau, y compris, s'il est différent, le lien entre le numéro dudit sillon et le numéro du sillon annulé.
- 8) En ce qui concerne les restrictions temporaires de capacités des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions de vitesse temporaires, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit ("restrictions de capacités"), qui durent plus de sept jours consécutifs et occasionnent, pour plus de 30 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport, les gestionnaires de l'infrastructure concernés publient l'ensemble des restrictions de capacités et les résultats provisoires d'une consultation des candidats une première fois au moins vingt-quatre mois avant la modification de l'horaire de service concerné, dans la mesure où ils sont connus à cette date, et une seconde fois, sous une forme actualisée, au moins douze mois avant ladite modification.
- 9) Les gestionnaires de l'infrastructure concernés établissent également un mécanisme leur permettant, si l'impact des restrictions de capacité n'est pas limité à un seul réseau, d'examiner ces restrictions de capacité avec les candidats intéressés, les associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 40, paragraphe 1, et les principaux exploitants d'installations de service concernés lorsqu'elles sont publiées pour la première fois, à moins que les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats ne conviennent qu'un tel mécanisme n'est pas nécessaire. Cet examen conjoint contribue à l'élaboration des horaires, y compris l'établissement d'itinéraires de déviation

- 10) Avant de publier les restrictions de capacités pour la première fois conformément au point 8), le gestionnaire de l'infrastructure lance une consultation sur les restrictions de capacités avec les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés. Lorsqu'une coordination conformément au point 11) est nécessaire entre la première et la seconde publication des restrictions de capacité, les gestionnaires de l'infrastructure consultent une deuxième fois les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés, entre la fin de cette coordination et la seconde publication de la restriction de capacité.
- 11) Avant de publier les restrictions de capacités conformément au point 8), si leur incidence ne se limite pas à un seul réseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions de capacités qui pourraient entraîner une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport.

La coordination préalable à la seconde publication s'achève:

- a) au plus tard dix-huit mois avant la modification de l'horaire de service si plus de 50 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire font l'objet d'une annulation, d'un changement d'itinéraire ou d'un remplacement par d'autres modes de transport pendant une période supérieure à trente jours consécutifs;
- b) au plus tard treize mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service si plus de 30 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire font l'objet d'une annulation, d'un changement d'itinéraire ou d'un remplacement par d'autres modes de transport pendant une période supérieure à sept jours consécutifs;
- c) au plus tard treize mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service si plus de 50 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire font l'objet d'une annulation, d'un changement d'itinéraire ou d'un remplacement par d'autres modes de transport pendant une période inférieure ou égale à sept jours consécutifs.

Le cas échéant, les gestionnaires de l'infrastructure invitent les candidats opérant sur les lignes concernées et les principaux exploitants d'installations de service concernés à participer à cette coordination.

- 12) En ce qui concerne les restrictions de capacités d'une durée inférieure ou égale à sept jours consécutifs qui ne doivent pas être publiées conformément au point 8) et occasionnent, pour plus de 10 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport, qui se produisent au cours de la période de l'horaire de service suivante et dont le gestionnaire de l'infrastructure prend connaissance au plus tard six mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats concernés sur les restrictions de capacités envisagées et communique les restrictions de capacités actualisées au moins quatre mois avant la modification de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir des détails sur l'offre de sillons au plus tard quatre mois, pour les trains de voyageurs, et au plus tard un mois, pour les trains de marchandises, avant le début de la restriction de capacités, sauf si le gestionnaire de l'infrastructure et les demandeurs concernés conviennent d'un délai d'exécution plus court.
- 13) Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent décider d'appliquer des seuils plus stricts pour les restrictions de capacités, déterminés sur la base de pourcentages plus faibles de volumes de trafic estimés ou de durées plus courtes que celles indiquées dans la présente annexe, ou d'appliquer des critères en sus de ceux mentionnés dans la présente annexe, après consultation des candidats et des exploitants d'installations. Ils publient les seuils et les critères de regroupement des restrictions de capacités dans leurs documents de référence du réseau, conformément au point 3) de l'annexe IV.
- 14) Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de ne pas appliquer les délais visés aux points 8) à 12) si la restriction de capacité est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté, si l'application de ces délais peut s'avérer inefficace au regard des coûts occasionnés ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, ainsi que dans le cas de toute autre restriction de capacités qui ne fait pas l'objet d'une consultation conformément à d'autres dispositions de la présente annexe, le gestionnaire de l'infrastructure consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés.
- 15) Les informations que doit fournir le gestionnaire de l'infrastructure lorsqu'il agit conformément aux points 8), 12) et 14) comprennent les éléments suivants:
 - a) le jour prévu;
 - b) la période de la journée, et, dès qu'elles peuvent être établies, l'heure du début et l'heure de fin de la restriction de capacités;
 - c) la section de ligne touchée par la restriction; et
 - d) le cas échéant, la capacité des itinéraires de déviation.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces informations, ou un lien vers un site qui les fournit, dans son document de référence du réseau comme indiqué au point 3) de l'annexe IV. Le gestionnaire de l'infrastructure tient ces informations à jour.

- 16) En ce qui concerne les restrictions de capacités qui durent au moins trente jours consécutifs et touchent plus de 50 % du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure fournit aux candidats, à leur demande lors de la première étape de consultation, une comparaison des conditions à escompter dans au moins deux autres situations de restrictions de capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore ces situations alternatives sur la base des informations fournies par les candidats au moment de leurs demandes et conjointement avec eux.

La comparaison doit, pour chaque situation alternative, comprendre au moins les éléments suivants:

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

Avant de faire un choix entre les autres scénarios de restriction de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats intéressés et tient compte des incidences des différents scénarios sur ces candidats et sur les utilisateurs des services.

- 17) En ce qui concerne les restrictions de capacités qui durent plus de trente jours consécutifs et touchent plus de 50 % du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure établit des critères pour déterminer quels trains devraient faire l'objet d'un changement d'itinéraire pour chaque type de service, en tenant compte des contraintes commerciales et opérationnelles du candidat, sauf si ces contraintes opérationnelles sont le résultat de décisions prises par le candidat en matière de gestion et d'organisation, et sans préjudice de l'objectif de réduction des coûts imposé au gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 30, paragraphe 1. Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces critères dans le document de référence du réseau ainsi qu'une répartition provisoire des capacités restantes pour les différents types de services ferroviaires lorsqu'il agit conformément au point 8). Après la fin de la consultation et sans préjudice des obligations du gestionnaire de l'infrastructure comme indiqué au point 3) de l'annexe IV, le gestionnaire de l'infrastructure, sur la base du retour d'informations reçu de la part des candidats, fournit aux entreprises ferroviaires concernées une ventilation indicative par type de service des capacités restantes.»
-