

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE  
TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

*Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

**Avis relatif à la décision du 20 décembre 2012 des comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 établissant le cadre pour la répartition des capacités sur les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2**

NOR : TRAT1332058V

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Les ministres des transports du Royaume de Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de la République française, de la République italienne, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, en présence du vice-président de la Commission européenne,

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et en particulier ses articles 39, 43, 45, 46, 48, son article 56, paragraphe 1, et son annexe VII ;

Vu le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, et en particulier ses articles 8, 13, 14, 15, 18, 19 et 20 ;

Considérant ce qui suit :

- les comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2, visés à l'article 8 du règlement (UE) n° 913/2010, ont été créés et leurs énoncés de mission ont été adoptés à l'occasion de la conférence d'Anvers, le 27 juin 2011 ;
- les présidents des comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 ont informé la Commission européenne de la mise en place de leurs comités par lettres datées respectivement des 29 juin 2011 et 11 juillet 2011 ;
- la Commission européenne a répondu aux présidents, par lettres datées du 19 octobre 2011, en se félicitant de la mise en place des comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 ;
- les comités exécutifs doivent définir le cadre de la répartition des capacités d'infrastructure sur le corridor de fret conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 913/2010/UE ;
- la Suisse est en cours de négociation avec la Commission européenne pour la transposition du règlement (UE) n° 913/2010/UE ;
- les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 sont reliés à Rotterdam, Anvers et Bâle ; les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 8 sont reliés à Rotterdam, Anvers et Duisburg ; les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 6 sont reliés à Milan ; les corridors de fret ferroviaire n° 2 et n° 6 sont reliés à Lyon ; les corridors de fret ferroviaire n° 2 et n° 4 sont reliés à Metz ;
- des règles communes contraignantes sont nécessaires au niveau des corridors afin de permettre au guichet unique du corridor d'allouer les capacités de manière équitable, y compris dans le cas de demandes concurrentes ;
- un cadre harmonisé pour la répartition des capacités d'infrastructure sur l'ensemble des corridors de fret est souhaitable ;
- les comités de gestion des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 ont marqué leur accord sur le présent cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ;
- les gestionnaires d'infrastructure et les organismes de répartition des capacités nationaux s'y référeront dans leurs documents de référence réseau respectifs en vue de sa mise en œuvre ;
- les organismes de contrôle ont exprimé leur position sur le présent cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ;
- les ministres signataires du présent document s'efforceront de l'appliquer et envisageront l'extension de son application aux autres corridors les concernant ;
- une version anglaise de ce cadre est disponible,

Décident du cadre suivant pour la répartition des capacités de l'infrastructure des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 et sur sa mise en œuvre.

Décident que ce cadre doit être mis en œuvre.

Expriment le consentement de leurs États à être liés par la présente décision.

Demandent à la Commission européenne de publier la présente décision et le cadre pour la répartition des capacités sur les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 au *Journal officiel de l'Union européenne*.

### **Cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure sur les corridors de fret conformément au règlement (UE) n° 913/2010**

#### **I. – OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET NATURE DU CADRE**

1. L'article 14, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 913/2010 (« le règlement ») exige que le comité exécutif mette en place un cadre pour la répartition des capacités sur le corridor. Le cadre pour la répartition des capacités sur le corridor porte sur les aspects obligatoires du règlement concernant la répartition des capacités.

Ce cadre pour la répartition des capacités sur le corridor (« cadre du corridor ») ne concerne que la répartition des capacités liées aux sillons préétablis et à la réserve de capacités confiés au guichet unique du corridor (C-OSS pour *Corridor-One-Stop-Shop* en anglais) pour les trains de marchandises, traversant au moins une frontière sur un corridor, comme prévu à l'article 14, paragraphe 4, du règlement, à savoir lorsque la répartition des capacités par le C-OSS est obligatoire, conformément à l'article 13 du règlement.

Le comité exécutif évaluera le fonctionnement du cadre du corridor, en tenant compte du suivi établi à l'annexe I. Les organismes de contrôle informeront le comité exécutif de leurs propres observations.

2. Le cadre s'applique aux gestionnaires d'infrastructure et aux organismes de répartition des capacités (GI/ORC) afin d'établir des principes clairs et transparents pour le processus d'attribution des sillons préétablis et de la réserve de capacité par le C-OSS. Les GI et les ORC feront respecter la mise en œuvre de la déclaration d'intention en incluant les dispositions pertinentes dans leurs documents de référence du réseau.

Le champ d'application du cadre sera défini dans le plan de mise en œuvre du corridor dans lequel les itinéraires et les lignes associées seront définis.

#### **II. – PRINCIPES RELATIFS À L'OFFRE DE SILLONS PRÉÉTABLIS**

La capacité fournie par les GI/ORC pour les sillons préétablis et la réserve de capacité au C-OSS est tirée de la capacité nationale dédiée au trafic de fret. La construction de sillons préétablis et la définition de la réserve de capacité sont réalisées par les GI/ORC conformément à l'article 14 du règlement, en tenant compte, entre autres :

- de l'étude de marché en matière de transport, qui analyse la demande de trafic international de marchandises sur le corridor et couvre les différents types de trafic, en particulier le trafic de passagers ;
- la demande de capacité d'infrastructure liée aux horaires de service passés et présents ;
- les accords-cadres nationaux.

Les détails de l'offre des sillons préétablis sont expliqués dans le document d'information du corridor.

Ces sillons préétablis sont remis au C-OSS pour gestion exclusive au plus tard à X-11 et, pour la réserve de capacité, dans un délai compris entre au plus tard X-2 mois avant la modification de l'horaire et jusqu'à soixante jours, ou moins, avant la circulation du train.

Les GI/ORC s'efforceront d'inclure dans l'offre de sillons préétablis l'accès aux terminaux et les sillons reliant les terminaux lorsque cela est possible.

Les sillons préétablis gérés par le C-OSS pour la répartition dans l'horaire de service annuel et la réserve de capacité sont dédiés au corridor. Par conséquent, il est essentiel que la capacité dédiée affichée soit protégée contre des adaptations ultérieures par les GI/ORC ayant une incidence critique pour les candidats.

Le comité de gestion décide si et dans quelle mesure la capacité inutilisée doit être rendue par le C-OSS aux GI/ORC compétents à X-7,5, selon un principe publié dans le document d'information du corridor et en tenant compte du besoin d'une réserve de capacité suffisante et de bonne qualité.

#### **III. – PRINCIPES RELATIFS À L'ALLOCATION DES SILLONS PRÉÉTABLIS ET DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LE C-OSS**

La décision relative à l'attribution des sillons préétablis et de la réserve de capacité sur le corridor de fret est prise par le C-OSS, conformément à l'article 13 du règlement.

Comme les GI/ORC, le C-OSS doit respecter les règles de la directive 2012/34/UE, en particulier son article 29.

Les activités concernant les sillons préétablis et la réserve de capacité au sein des processus de construction de l'horaire de service sont décrites à l'annexe II.

### 1. Principes généraux relatifs à la mise en place du C-OSS

Le C-OSS doit être mis en place en vertu des principes de transparence, de non-discrimination, d'indépendance, d'équilibre et d'équité et régi par ces principes.

Le comité de gestion est responsable de la désignation ou de la création du C-OSS, y compris ses modalités de fonctionnement. Le plan de mise en œuvre, qui fera partie intégrante du document d'information du corridor qui sera publié par le comité de gestion conformément à l'article 18 du règlement, décrira les compétences, la forme d'organisation, les droits d'accès, la responsabilité vis-à-vis des candidats et le mode de fonctionnement du C-OSS et ses conditions d'utilisation.

### 2. Principes de transparence et de non-discrimination

En plus du document d'information du corridor, une fois adopté, les GI/ORC publieront le fonctionnement et la mise en place du C-OSS dans leurs documents de référence du réseau. Ils mentionneront également le document d'information du corridor dans leurs propres documents de référence du réseau.

Conformément à l'article 13 du règlement, toute demande de capacité d'infrastructure du corridor, concernant les sillons préétablis ou la réserve de capacité, traversant au moins une frontière sur un corridor, émanant d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat autorisé, sera gérée (traitement des demandes, coordination avec les GI/ORC, suivi, décision et réponse) par le C-OSS. Chaque demande doit être enregistrée par le C-OSS et faire l'objet d'une réponse appropriée.

Après réception de toutes les demandes de sillons pour les sillons préétablis à  $X-8$  (date limite usuelle pour la soumission de demandes de sillons pour l'horaire de service annuel), le C-OSS décide de l'attribution des sillons préétablis sans délai jusqu'à  $X-7,5$  et inscrit cette allocation dans le registre de sillons.

Conformément à l'article 13, paragraphes 3 et 4, du règlement, de la même manière, il est demandé que le C-OSS informe les GI/ORC compétents des demandes reçues et des décisions prises à leur sujet sans délai. Il est également demandé que, pour toute demande qui ne peut être satisfaite, le C-OSS transmette la demande de capacité d'infrastructure sans délai aux GI/ORC compétents, qui prendront une décision sur cette demande et communiqueront cette décision au C-OSS pour suite à donner. Cette procédure permet un suivi des demandes de sillons internationaux de fret ferroviaire sur le corridor que le C-OSS pourrait recevoir.

### 3. Principes d'équité et d'indépendance

Le C-OSS respecte les obligations de confidentialité en ce qui concerne les demandes reçues. Dans le contexte du corridor, et par conséquent du point de vue de la coopération internationale, les experts de l'équipe du C-OSS doivent travailler, dans le cadre de leur mandat, de façon autonome par rapport aux tâches de leur GI/ORC et assurent la prise de décisions sur l'allocation des sillons préétablis et de la réserve de capacité au niveau du corridor. Toutefois, les experts du C-OSS peuvent travailler avec les GI/ORC dans le but de coordonner l'attribution des sillons du corridor avec celles des sillons nationaux qui les prolongent.

### 4. Principes de coopération et d'équilibre

Les GI/ORC coordonnent et mettent en commun leurs sillons du corridor préétablis dans le catalogue de sillons préétablis du C-OSS afin de prendre en compte les besoins du marché, exprimés notamment à travers l'étude de marché en matière de transport. Une fois par an, le comité de gestion informe le comité exécutif du développement quantitatif et qualitatif des sillons du corridor, conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (voir annexe I pour un jeu minimal d'indicateurs).

### 5. Priorités devant être appliquées par le C-OSS en cas de demandes concurrentes

Après réception de toutes les demandes de sillons pour les sillons préétablis à  $X-8$ , le C-OSS décide de l'attribution des sillons préétablis.

En cas de demandes concurrentes, le C-OSS applique la règle de priorité commune pour la coordination, qui vise à favoriser les candidats présentant la meilleure valeur commerciale du point de vue des GI/ORC, et optimise l'utilisation des capacités (sillons préétablis plus longs et utilisés plus souvent). La formule est décrite à l'annexe III.

Des modifications peuvent être apportées à cette annexe sous condition d'un commun accord des deux comités exécutif et de gestion.

Cette règle de priorité pour la coordination ne concerne que les sillons préétablis du corridor et est appliquée uniquement entre X-8 et X-7,5, en cas de demandes concurrentes.

Une fois la décision d'attribution prise pour les demandes exprimées avant X-8, le C-OSS propose d'autres sillons préétablis pour les candidats insatisfaits. Si ces solutions alternatives ne sont pas suffisamment adéquates pour le candidat, le C-OSS transmet les demandes aux GI/ORC compétents, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement. Ces demandes de sillons sont traitées par les GI/ORC comme ayant été soumises avant la date limite de X-8.

En ce qui concerne les demandes formulées après X-8, la règle de priorité pour la coordination « premier arrivé, premier servi » sera appliquée.

Ces règles seront insérées dans les documents de référence du réseau nationaux de chaque membre du comité de gestion du corridor, décrivant les aspects du corridor, et seront par la suite publiées dans le document d'information du corridor.

#### IV. – CONTRÔLE ET RÉGULATION

L'impact du cadre pour la répartition des capacités sur l'allocation annuelle est, en cas de plaintes, soumis au contrôle *ex post* des organismes de contrôle. Les organismes de contrôle peuvent également lancer des enquêtes de leur propre initiative.

Conformément à l'article 20 du règlement, les organismes de contrôle de chaque corridor coopèrent. Les ministres invitent les organismes de contrôle à décrire leur mode de coopération en matière de contrôle des C-OSS, en particulier en parvenant à un accord de coopération définissant la façon dont les plaintes concernant le processus d'attribution du C-OSS doivent être déposées et dont une décision doit être prise suite à une plainte. Cet accord devrait être publié.

Selon les dispositions nationales de certains pays, les organismes de contrôle doivent participer au processus d'attribution (par exemple, si une demande ne peut être satisfaite). Dans ce cas, l'organisme de contrôle est compétent pour surveiller les GI/ORC sur son propre territoire, conformément à l'article 56, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

#### V. – CANDIDATS AUTORISÉS

Conformément à l'article 15 du règlement, un candidat autorisé peut formuler des demandes directement auprès du C-OSS en vue de l'attribution de sillons préétablis/d'une réserve de capacité. Si le sillonn préétabli/la réserve de capacité a été alloué(e) par le C-OSS, le candidat autorisé doit nommer auprès du C-OSS l'(es) entreprise(s) ferroviaire(s) désignée(s) qui utilisera(ont) le sillonn/la réserve de capacité pour le compte du candidat autorisé, dans un délai fixé par le comité de gestion. L'entreprise ferroviaire désignée doit conclure les contrats individuels nécessaires avec les GI ou ORC concernés en s'appuyant sur les conditions nationales respectives d'accès au réseau.

Le document d'information du corridor décrit les droits et obligations des candidats vis-à-vis du C-OSS, en particulier lorsque aucune entreprise ferroviaire n'a encore été désignée. Les documents de référence du réseau devraient prévoir des redevances de réservation afin de fournir une incitation à l'utilisation efficace du sillonn alloué.

#### Mise en œuvre

Ce cadre du corridor entre en vigueur à la signature du présent cadre. Une première évaluation du cadre du corridor sera réalisée par les comités exécutifs deux mois après la réception du rapport de suivi pour l'année 2014 prévu à l'article 19, paragraphe 2. La présente version du cadre doit être publiée dans le document d'information du corridor.

#### Annexes

- I. Surveillance du processus d'allocation.
- II. Activités concernant les sillons préétablis et la réserve de capacité au sein des processus de construction de l'horaire de service.
- III. Description de la règle de priorité pour la coordination à X-8 en cas de demandes concurrentes pour des sillons préétablis.

Signé à Bruxelles, le 20 décembre 2012, en un seul exemplaire original en langues allemande, française, italienne et néerlandaise, les quatre textes faisant également foi.

MELCHIOR WATHELET

*Staatssecretaris voor Mobiliteit van België*

*Secrétaire d'État à la mobilité de Belgique*

*Staatssekretär für Mobilität von Belgien*

*Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer*

*Pour le service public fédéral mobilité et transports*

*Für die Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen*

PETER RAMSAUER  
*Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
der Bundesrepublik Deutschland  
Für das Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung*

FRÉDÉRIC CUVILLIER  
*Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie,  
du développement durable et de l'énergie,  
en charge des transports,  
de la mer et de la pêche  
de la République française  
Pour le ministère de l'écologie,  
du développement durable et de l'énergie*

MARIO CIACCIA  
*Vice ministro delle infrastrutture  
e dei trasporti della Repubblica italiana  
Per il ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

CLAUDE WISELER  
*Ministre du développement durable  
et des infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg*

WILMA J. MANSVELD  
*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van  
het Koninkrijk der Nederlanden  
Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

En présence de M. Siim KALLAS, vice-président de la Commission européenne.

## ANNEXE I

### SURVEILLANCE DU PROCESSUS DE RÉPARTITION

Le processus de répartition des capacités sera évalué sur une base annuelle sur le corridor, et ceci dans la perspective d'une amélioration continue du processus. L'évaluation sera effectuée après l'attribution des sillons de l'horaire de service, c'est-à-dire durant la période allant de mi-août à octobre de chaque année.

L'évaluation sera faite par le comité de gestion ; le groupe consultatif des entreprises ferroviaires et celui des gestionnaires et propriétaires de terminaux seront consultés.

Un projet de rapport d'évaluation, incluant des recommandations, sera discuté au sein du comité exécutif au quatrième trimestre de chaque année.

Les résultats de cette évaluation seront publiés par le comité de gestion, conformément à l'article 19 du règlement.

Le premier rapport d'évaluation sera effectué pour l'année 2014.

Indicateurs à surveiller sur une base semestrielle (période 1 allant de mi-décembre à mi-juin et période 2 allant de mi-juin à mi-décembre [changement d'horaire]) :

Sillons préétablis :

- nombre de sillons préétablis à X – 11 offerts par section ;
- nombre de demandes pour la période X – 11 à X – 8 et X – 8 (– 1 jour) à X – 2 (hors sillons nationaux les prolongeant) ;
- nombre de sillons attribués par le C-OSS ;
- nombre de sillons inscrits au graphique annuel ;
- nombre de demandes concurrentes (double réservation à X – 8).

Indicateur de réserve de capacités à allouer par le C-OSS à X – 2 :

- sillons offerts ;
- sillons alloués ;
- sillons inscrits au graphique.

## ANNEXE II

### PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DU GRAPHIQUE POUR LES SILLONS PRÉÉTABLIS ET LA RÉSERVE DE CAPACITÉS : DÉTAIL DES ACTIVITÉS

DATE-PÉRIODE	ACTIVITÉS
X-11	Publication des sillons préétablis fournis par les GI/ORC
X-8	Date limite pour soumettre les demandes de sillons
X-7,5	Transmission des requêtes pour les « approches souples » (par exemple le premier/dernier kilomètre) ou les « traitements spéciaux » aux GI/ORC
X-7,5	Possibilité de retour de certains sillons préétablis disponibles (inutilisés) au GI/ORC compétents – sur la base de la décision du comité de gestion du corridor – pour une utilisation lors de l'élaboration du calendrier annuel par les GI/ORC
X-5,5	Finalisation de la construction des sillons pour les « approches souples » par les GI/ORC et remise des résultats au C-OSS pour information et prise en compte dans le projet de graphique
X-5	Publication du projet d'horaire de service des sillons préétablis, y compris les sections fournies par les GI/ORC et les « approches souples » demandées par le C-OSS
X-5 - X-4	Observation des candidats
X-4 - X-3,5	Finalisation du traitement et allocation définitive
X-4 - X-2	Planification (production) de la réserve de capacités pour le trafic <i>ad hoc</i>
X-2	Publication de la réserve de capacités pour le trafic <i>ad hoc</i>

## ANNEXE III

### DESCRIPTION DE LA RÈGLE DE PRIORITÉ POUR LA COORDINATION À X-8 EN CAS DE DEMANDES CONCURRENTES DE SILLONS PRÉÉTABLIS

$L^{SP}$  = Longueur totale demandée pour le sillon préétabli

$L^{SC}$  = Longueur totale demandée pour le sillon complet

$Y^{JC}$  = Nombre de jours de circulation demandés pour la période de l'horaire

K = Taux de priorité

Toutes les longueurs sont calculées en kilomètres.

La priorité est calculée selon la formule suivante :

$$(L^{SP} + L^{SC}) \times Y^{JC} = K$$

Dans une première étape, cette formule peut être utilisée avec le taux de priorité (K) calculé uniquement avec la longueur totale demandée sur le sillon préétabli ( $L^{SP}$ ), multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{JC}$ ).

Si les demandes concurrentes ne peuvent pas être départagées de cette manière, la longueur totale demandée pour le sillon complet ( $L^{SC}$ ) sera alors ajoutée dans le calcul afin de départager les demandes.