

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► B    ► M2   ► C1 **DIRECTIVE 2001/14/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 26 février 2001**  
**concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de**  
**l'infrastructure ferroviaire ◀ ◀**  
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 29)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Décision 2002/844/CE de la Commission du 23 octobre 2002	L 289	30	26.10.2002
► <u>M2</u>	Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004	L 164	44	30.4.2004
► <u>M3</u>	Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007	L 315	44	3.12.2007

Rectifié par:

- C1    Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (2004/49/CE)

▼B▼M2▼CI**DIRECTIVE 2001/14/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU  
CONSEIL****du 26 février 2001****concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire  
et la tarification de l'infrastructure ferroviaire**▼B

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(3)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(4)</sup>,  
au vu du projet commun approuvé le 22 novembre 2000 par le comité  
de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) Une plus grande intégration du secteur ferroviaire de la Communauté est un élément essentiel en vue de l'achèvement du marché unique et des progrès vers la réalisation d'une mobilité durable.
- (2) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires <sup>(5)</sup> prévoit certains droits d'accès au trafic international par chemin de fer pour des entreprises ferroviaires et des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires. Ces droits impliquent que des utilisateurs multiples puissent utiliser l'infrastructure ferroviaire.
- (3) La directive 95/19/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure <sup>(6)</sup> définit un cadre général pour la répartition de ces capacités.
- (4) Ces directives n'ont pas empêché d'importantes disparités entre les structures des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et entre les niveaux de ces redevances, ainsi que dans la forme et la durée des procédures de répartition des capacités.
- (5) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès sont à publier dans un document de référence du réseau.
- (6) Des systèmes appropriés de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, combinés à l'existence d'opérateurs compétitifs, conduiront à un meilleur équilibre entre les différents modes de transport.

<sup>(1)</sup> JO C 321 du 20.10.1998, p. 10, et

JO C 116 E du 26.4.2000, p. 40.

<sup>(2)</sup> JO C 209 du 22.7.1999, p. 22.

<sup>(3)</sup> JO C 57 du 29.2.2000, p. 40.

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 10 mars 1999 (JO C 175 du 21.6.1999, p. 120), confirmé le 27 octobre 1999 (JO C 154 du 5.6.2000, p. 22), position commune du Conseil du 28 mars 2000 (JO C 178 du 27.6.2000, p. 28) et décision du Parlement européen du 5 juillet 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 1<sup>er</sup> février 2001 et décision du Conseil du 20 décembre 2000.

<sup>(5)</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (voir page 1 du présent Journal officiel).

<sup>(6)</sup> JO L 143 du 27.6.1995, p. 75.

**▼B**

- (7) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- (8) Un secteur du fret efficace, surtout à l'échelon transfrontalier, nécessite des mesures d'ouverture du marché.
- (9) Il convient qu'il soit possible pour les États membres de donner aux acheteurs de services ferroviaires un accès direct au processus de répartition des capacités.
- (10) La revitalisation des chemins de fer européens par un meilleur accès du fret international au Réseau transeuropéen de fret ferroviaire implique l'existence d'une concurrence intermodale équitable entre le rail et la route, sur la base notamment d'une prise en compte adéquate des différents effets externes. Des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires liés à des systèmes de tarification adéquats pour les autres infrastructures de transport et les opérateurs concurrents conduiront à un équilibre optimal des différents modes de transport.
- (11) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire.
- (12) Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.
- (13) Il convient que les systèmes de répartition des capacités émettent des signaux clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.
- (14) Afin de tenir compte de la nécessité pour les utilisateurs, ou utilisateurs potentiels, des capacités de l'infrastructure ferroviaire de planifier leurs opérations, ainsi que des besoins des clients et des bailleurs de fonds, il est important que le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient attribuées d'une manière qui reflète la nécessité de maintenir et d'améliorer les niveaux de fiabilité du service.
- (15) Il est souhaitable que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure soient encouragés à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.
- (16) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités permettent une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- (17) Il importe de prendre en considération les exigences commerciales tant des candidats que du gestionnaire d'infrastructure.
- (18) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités d'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats.
- (19) Il est nécessaire que le processus de répartition des capacités évite que le développement de l'activité des entreprises qui détiennent ou souhaitent détenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ne soit soumis à des contraintes excessives.
- (20) Il est souhaitable de laisser une certaine marge de manœuvre au gestionnaire d'infrastructure afin de permettre une utilisation plus efficace du réseau de l'infrastructure.

**▼B**

- (21) Il peut être nécessaire, dans le cadre des systèmes de tarification et de répartition des capacités, de tenir compte du fait que différents segments du réseau ferroviaire peuvent avoir été conçus de manière à répondre aux besoins d'utilisateurs principaux différents.
- (22) Les exigences liées aux services de transport de voyageurs et celles liées au fret peuvent souvent être incompatibles. Les exigences liées au transport de voyageurs peuvent être à l'origine d'un réseau dont la construction et l'entretien sont plus coûteux qu'un réseau conçu exclusivement pour le fret. L'écart croissant en termes de vitesse entre le matériel roulant réservé au fret et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs risque d'aggraver l'opposition entre ces deux types de trafic.
- (23) Souvent, des utilisateurs différents et des catégories différentes d'utilisateurs ne produisent pas les mêmes effets sur les capacités de l'infrastructure et il y a lieu de dûment peser, les uns par rapport aux autres, les besoins de services différents.
- (24) Les services exploités en vertu de contrats conclus avec les pouvoirs publics peuvent rendre nécessaire l'adoption de règles particulières afin de préserver leur attrait pour les utilisateurs.
- (25) Il convient que les systèmes de tarification et de répartition des capacités tiennent compte des effets de la saturation croissante des capacités de l'infrastructure, voire de leur rareté.
- (26) Compte tenu des calendriers différents de programmation des divers types de trafic, il est souhaitable de veiller à ce que les demandes de capacités de l'infrastructure qui sont introduites une fois le processus de programmation achevé soient satisfaites.
- (27) L'utilisation des technologies de l'information est susceptible d'accélérer le processus de programmation et d'en renforcer la réactivité, de faciliter l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure par les candidats et de faciliter l'établissement de sillons qui empruntent le réseau de plus d'un gestionnaire d'infrastructure.
- (28) Pour assurer un résultat optimal pour les entreprises ferroviaires, il est opportun d'exiger un contrôle de l'utilisation des capacités de l'infrastructure lorsque la coordination des demandes de capacités est indispensable pour pouvoir répondre aux besoins des utilisateurs.
- (29) La position de monopole détenue par les gestionnaires d'infrastructure rend souhaitable un examen des capacités de l'infrastructure disponibles et des méthodes de renforcement de celles-ci lorsque la procédure de répartition des capacités n'est pas à même de répondre aux besoins des utilisateurs.
- (30) En raison du manque d'informations sur les demandes d'autres entreprises ferroviaires ainsi que sur les contraintes du système, il peut être difficile pour les entreprises ferroviaires d'optimiser leurs demandes de capacités de l'infrastructure.
- (31) Il est important d'assurer une meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités de manière à rendre le transport ferroviaire plus intéressant pour le trafic utilisant le réseau de plusieurs gestionnaires d'infrastructure, et en particulier pour le trafic international.
- (32) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.

**▼B**

- (33) Il est souhaitable de définir les composantes du service d'infrastructure qui sont essentielles pour permettre à un exploitant de fournir un service et qui doivent être assurées en contrepartie de redevances d'accès minimales.
- (34) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont souhaitables et il y a lieu que les systèmes de tarification de l'infrastructure prévoient des mesures d'incitation pour que les gestionnaires de l'infrastructure réalisent les investissements appropriés lorsque ceux-ci sont économiquement avantageux.
- (35) Un système de tarification émet des signaux économiques pour les utilisateurs. Il est important que ces signaux transmis aux entreprises ferroviaires soient cohérents et les incitent à prendre des décisions rationnelles.
- (36) Pour permettre l'établissement des redevances d'utilisation de l'infrastructure à des niveaux adaptés et équitables, il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure estiment et comptabilisent la valeur de leurs actifs, et acquièrent une bonne connaissance des déterminants des coûts d'exploitation de l'infrastructure.
- (37) Il est souhaitable de faire en sorte que les coûts externes soient pris en considération dans les décisions arrêtées en matière de transport.
- (38) Il importe de faire en sorte que les tarifs appliqués au trafic international soient de nature à permettre au rail de répondre aux besoins du marché. En conséquence, il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit de niveau égal au coût directement imputable à l'exploitation des trains.
- (39) Le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent réclamer, pour le recouvrement des coûts, des niveaux de tarification différents, y compris, si le marché s'y prête, des majorations ou un taux de rentabilité, tout en assurant l'équilibre entre le recouvrement des coûts et la compétitivité intermodale du fret ferroviaire. Il est cependant souhaitable que tout système de tarification de l'infrastructure permette au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire.
- (40) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel. Il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.
- (41) Il convient de tenir compte du fait que, depuis de nombreuses années, le niveau des investissements dans les infrastructures et les technologies n'a pas permis de créer les conditions d'un véritable développement du transport ferroviaire. Il convient dès lors de procéder, dans ce contexte, à une remise à niveau appropriée, notamment dans le cadre de la mise en place du Réseau trans-européen de fret ferroviaire, en utilisant, entre autres, les instruments communautaires disponibles et sans préjudice des priorités déjà établies.
- (42) Il convient que les réductions consenties aux entreprises ferroviaires soient liées à des réductions réelles des coûts administratifs. Des ristournes peuvent également être utilisées pour promouvoir une utilisation efficiente de l'infrastructure.
- (43) Il est utile de prévoir des mesures d'incitation qui encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances du réseau.

**▼B**

- (44) La répartition des capacités a, pour le gestionnaire de l'infrastructure, un coût qu'il convient de recouvrer.
- (45) Des mesures sont nécessaires pour garantir que toutes les entreprises ferroviaires reconnues par le droit communautaire soient tenues de détenir un certificat de sécurité approprié avant d'opérer sur le territoire d'un État membre. Il y a lieu que la délivrance des certificats de sécurité soit conforme au droit communautaire.
- (46) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de réglementation, chargé de surveiller l'application de ces règles communautaires et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel.
- (47) Des mesures spécifiques sont requises pour tenir compte de la situation géopolitique et géographique spéciale de certains États membres ainsi que de l'organisation spécifique des chemins de fer dans divers États membres, tout en en assurant l'intégrité du marché intérieur.
- (48) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup>.
- (49) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de la présente directive, à savoir la coordination des systèmes des États membres régissant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de ladite infrastructure ainsi que la délivrance des certificats de sécurité, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres, compte tenu de la nécessité d'assurer des conditions équitables et non discriminatoires pour l'accès à l'infrastructure et de tenir compte de la dimension manifestement internationale du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires, et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (50) Le règlement (CEE) n° 2830/77 du Conseil du 12 décembre 1977 relatif aux mesures nécessaires pour rendre comparables la comptabilité et les comptes annuels des entreprises <sup>(2)</sup>, le règlement (CEE) n° 2183/78 du Conseil du 19 septembre 1978 relatif à la fixation de principes uniformes pour le calcul des coûts des entreprises de chemin de fer <sup>(3)</sup>, la décision 82/529/CEE du Conseil du 19 juillet 1982 relative à la formation des prix pour les transports internationaux de marchandises par chemin de fer <sup>(4)</sup>, ainsi que la décision 83/418/CEE du Conseil du 25 juillet 1983 relative à l'autonomie commerciale des chemins

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO L 334 du 24.12.1977, p. 13. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

<sup>(3)</sup> JO L 258 du 21.9.1978, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

<sup>(4)</sup> JO L 234 du 9.8.1982, p. 5. Décision modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

**▼B**

de fer dans la gestion de leurs trafics internationaux de voyageurs et de bagages <sup>(1)</sup> et la directive 95/19/CE sont rendues obsolètes par la présente directive et il y a dès lors lieu de les abroger,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## CHAPITRE PREMIER

**DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES***Article premier***Champ d'application**

1. La présente directive a pour objet les principes et les procédures à suivre pour la fixation et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale.

2. La présente directive s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive:

- a) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- b) les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport de voyageurs;
- c) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de transport de marchandises régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas de la directive 91/440/CEE jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;
- d) les infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret;

**▼M3**

e) les opérations de transport sous forme de services ferroviaires qui sont réalisées en transit dans la Communauté.

**▼B**

4. Les opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont exclus du champ d'application de la présente directive.

*Article 2***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «répartition», l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire d'infrastructure;
- b) «candidat», toute entreprise ferroviaire agréée et/ou tout regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et, dans les États membres qui prévoient cette possibilité, d'autres

<sup>(1)</sup> JO L 237 du 26.8.1983, p. 32. Décision modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

**▼B**

- personnes physiques ou morales ou entités ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure pour l'exploitation d'un service ferroviaire sur leurs territoires respectifs, comme par exemple les autorités publiques visées dans le règlement (CEE) n° 1191/69 <sup>(1)</sup> et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés;
- c) «infrastructure saturée», la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;
- d) «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;
- e) «coordination», la procédure mise en œuvre par l'organisme de répartition et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure;
- f) «accord-cadre», un accord général juridiquement contraignant conclu sur la base du droit public ou privé et définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'organisme de répartition 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;
- g) «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période;
- h) «gestionnaire de l'infrastructure», tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;
- i) «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire appartenant à un gestionnaire de l'infrastructure et/ou gérée par lui;
- j) «document de référence du réseau», document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;
- k) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- l) «sillon», la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné;
- m) «horaire de service», les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

<sup>(1)</sup> Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 156 du 28.6.1969, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

**▼M3**

- n) «transit», la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire.

**▼B***Article 3***Document de référence du réseau**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau, obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document.
2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe I.
3. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.
4. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités d'infrastructure.

## CHAPITRE II

**REDEVANCES D'INFRASTRUCTURE***Article 4***Établissement et recouvrement des redevances**

1. Les États membres mettent en place un cadre pour la tarification, mais en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE.  
 Sous réserve de ladite condition d'indépendance de gestion, les États membres établissent également des règles de tarification spécifiques ou délèguent ce pouvoir au gestionnaire de l'infrastructure. La détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et son recouvrement incombent au gestionnaire de l'infrastructure.
2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions décrites dans le présent chapitre, autres que celles de recouvrement des redevances, sont assumées par un organisme de tarification qui est indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires traversant plus d'un réseau. Ils s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et d'assurer une utilisation efficace du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire. Ils peuvent établir, à cet effet, les organisations communes nécessaires. Toute coopération ou organisation commune est soumise aux règles énoncées dans la présente directive.
4. Sauf lorsque des dispositions particulières sont prises en application de l'article 8, paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.
5. Le gestionnaire de l'infrastructure s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises

**▼B**

ferroviaires effectuant des prestations de services de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées sont conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure ou l'organisme de tarification respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations que lui communiquent les candidats.

*Article 5***Services**

1. Les entreprises ferroviaires peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe II. Les services de l'annexe II, point 2, sont fournis de manière non discriminatoire et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être rejetées que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché. Si les services ne sont pas fournis par un gestionnaire d'infrastructure unique, le fournisseur de «l'infrastructure principale» fait tout effort raisonnable pour faciliter la fourniture de ces services.

2. Si le gestionnaire de l'infrastructure fournit l'un ou l'autre des services décrits à l'annexe II, point 3, en tant que prestations complémentaires, il doit les fournir à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

3. Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres fournisseurs un ensemble de services connexes, énumérés à l'annexe II, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes.

*Article 6***Coût de l'infrastructure et comptabilité**

1. Les États membres définissent les conditions appropriées, comprenant, le cas échéant, des paiements ex ante, pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales et le financement par l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Sans préjudice d'un objectif éventuel, à long terme, de couverture par l'utilisateur des coûts d'infrastructure pour tous les modes de transport sur la base d'une concurrence intermodale équitable et non discriminatoire, lorsque le transport ferroviaire est en mesure de concurrencer d'autres modes, un État membre peut exiger, à l'intérieur du cadre de tarification défini aux articles 7 et 8, du gestionnaire de l'infrastructure qu'il équilibre ses comptes sans apport financier de l'État.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité, et en maintenant et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure, encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès.

3. Les États membres veillent à ce que la disposition prévue au paragraphe 2 soit mise en œuvre soit dans le cadre d'un contrat conclu, pour une durée minimale de trois ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure et prévoyant le financement par l'État, soit par l'établissement de mesures réglementaires appropriées, prévoyant les pouvoirs nécessaires.

4. Lorsqu'un contrat est conclu, ses modalités et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire

**▼B**

de l'infrastructure sont convenus à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

5. Une méthode d'imputation des coûts est élaborée. Les États membres peuvent la soumettre à approbation préalable. Il convient de mettre à jour cette méthode de temps à autre en fonction des meilleures pratiques internationales.

*Article 7***Principes de tarification**

1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont versées au gestionnaire de l'infrastructure, qui les affecte au financement de ses activités.

2. Les États membres peuvent exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il fournisse toute information nécessaire sur les redevances imposées. À cet égard, le gestionnaire de l'infrastructure doit être capable de prouver que les redevances d'utilisation de l'infrastructure réellement facturées à chacun des opérateurs en application des articles 4 à 12, sont conformes à la méthode, à la réglementation et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

3. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 4 ou 5 ou de l'article 8, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

4. La redevance d'utilisation de l'infrastructure peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

5. La redevance d'utilisation de l'infrastructure peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Cette modification est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents.

En l'absence d'un niveau de tarification comparable des coûts environnementaux pour d'autres modes de transport concurrents, cette modification n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure. Si un niveau de tarification comparable des coûts environnementaux a été introduit pour le train et d'autres modes de transport concurrents et que cela entraîne un accroissement des recettes, il appartient aux États membres de décider de l'affectation de ces recettes supplémentaires.

6. Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances visées aux paragraphes 3, 4 et 5 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

7. Le présent article ne couvre pas la fourniture des services visés à l'annexe II, point 2. Sans préjudice de ce qui précède, il est tenu compte, lors de la fixation des prix des services visés à l'annexe II, point 2, de la situation de la concurrence dans les chemins de fer.

8. Si les services énumérés à l'annexe II, points 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel.

**▼B**

9. Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure du fait des opérations d'entretien.

*Article 8***Exceptions aux principes de tarification**

1. Un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et, si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour le transport ferroviaire international de marchandises. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances ne doit cependant pas exclure l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

2. Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas à plus de quinze ans avant l'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

3. Afin d'empêcher la discrimination, il est fait en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire d'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

4. Si un gestionnaire d'infrastructure compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1, il en informe le public au moins trois mois à l'avance.

*Article 9***Réductions**

1. Sans préjudice des articles 81, 82, 86 et 87 du traité et nonobstant l'article 7, paragraphe 3, de la présente directive, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

2. À l'exception du paragraphe 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

3. Les gestionnaires d'infrastructures peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

**▼B**

4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure.
5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

*Article 10***Systèmes de compensation des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les autres modes de transport**

1. Les États membres peuvent instaurer un système de compensation à durée limitée, lors de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.
2. Lorsqu'un opérateur bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation doit s'accompagner pour les utilisateurs d'avantages comparables.
3. La méthode employée et les calculs effectués doivent être rendus publics. Il est notamment possible de faire la preuve des coûts spécifiques de l'infrastructure de transport concurrente non couverts que le transport ferroviaire permet d'éviter, et de veiller à ce que le système soit appliqué de manière non discriminatoire.
4. Les États membres veillent à ce que les systèmes de cette nature soient compatibles avec les articles 73, 87 et 88 du traité.

*Article 11***Système d'amélioration des performances**

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.
2. Les principes de base du système d'amélioration des performances s'appliquent à l'ensemble du réseau.

*Article 12***Droits de réservation de capacités**

Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié au titre des capacités demandées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Le gestionnaire d'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

**▼B**

## CHAPITRE III

**RÉPARTITION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE***Article 13***Droits concernant les capacités**

1. Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités d'infrastructure est interdite et 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.

2. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service.

Un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 17, en ce qui concerne l'utilisation des capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

3. 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 la législation.

**▼M3**

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs tels qu'ils sont définis à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer l'objectif d'un service international de transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents, ainsi que l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 10, paragraphe 3 *ter*, de la directive 91/440/CEE et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.

**▼B***Article 14***Répartition des capacités**

1. Les États membres peuvent mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, mais en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. Le gestionnaire de l'infrastructure accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Il veille notamment à ce que les capacités d'infrastructure soient réparties sur une base équitable et non discriminatoire et dans le respect du droit communautaire.

2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au paragraphe 1 et décrites au présent chapitre sont assumées par un organisme de répartition qui est indépen-

**▼B**

dant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'organisme de répartition respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées.

*Article 15***Coopération en vue de répartir les capacités de l'infrastructure sur plusieurs réseaux**

1. Les gestionnaires d'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux. Ils organisent des sillons internationaux, notamment dans le cadre du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire. Ils mettent en place les procédures nécessaires à cette fin. Ces procédures sont soumises aux règles fixées par la présente directive.

La procédure mise en place afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure au niveau international associe des représentants des gestionnaires de toutes les infrastructures ferroviaires dont les décisions de répartition ont une incidence sur l'activité de plusieurs autres gestionnaires d'infrastructure. Des représentants appropriés de gestionnaires d'infrastructure extérieurs à la Communauté peuvent y être associés. La Commission est informée et est invitée à participer en qualité d'observateur.

2. Lors des réunions ou des autres activités entreprises dans le cadre de la répartition des capacités d'infrastructure pour les services ferroviaires empruntant plusieurs réseaux, les décisions sont prises par les seuls représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

3. Les représentants qui coopèrent en vertu du paragraphe 1 veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

4. Dans le cadre de la coopération visée au paragraphe 1 les gestionnaires d'infrastructure évaluent les besoins et, le cas échéant, proposent et organisent ces sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande comme mentionné à l'article 23.

Ces sillons internationaux préétablis sont mis à la disposition des candidats par l'entremise de l'un des gestionnaires d'infrastructure participants.

*Article 16***Candidats**

1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent et, sur le territoire des États membres qui le permettent, par les autres candidats répondant à la définition donnée à l'article 2, point b). Les États membres peuvent également permettre à d'autres candidats d'introduire des demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure sur leur territoire.

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 future de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles sont publiées, dans le cadre des principes de répartition, dans le document de référence du réseau et la Commission en est informée.

3. Les règles visées au paragraphe 2 ne portent que sur la fourniture d'une garantie financière ne devant pas dépasser un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capa-

**▼B**

citée à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

*Article 17***Accords-cadres**

1. Sans préjudice des dispositions des articles 81, 82 et 86 du traité, un accord-cadre peut être conclu avec un candidat. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. Un État membre peut soumettre un tel accord à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle mentionné à l'article 30 de la présente directive.
2. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.
3. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.
4. L'accord-cadre peut comporter des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.

**▼M3**

5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

*5 bis.* 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 spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités — notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons — qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 27.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 30 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

**▼B**

6. Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

*Article 18***Calendrier du processus de répartition**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe III.
2. Les gestionnaires d'infrastructure conviennent, avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés, quels sillons internationaux sont à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne seront opérés qu'en cas d'absolue nécessité.

*Article 19***Demandes**

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 II.
2. Les demandes relatives à l'horaire de service régulier doivent respecter les délais fixés à l'annexe III.
3. Un candidat qui est partie à un accord-cadre introduit sa demande conformément aux dispositions de cet accord.
4. Les candidats peuvent demander des capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux en s'adressant à un seul gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier étant alors habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires de l'infrastructure concernés.
5. Les gestionnaires de l'infrastructure font en sorte que, pour les capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux, les candidats puissent introduire leurs demandes auprès de toute instance commune susceptible d'être instituée par les gestionnaires de l'infrastructure.

*Article 20***Programmation**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, et notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau, et de tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 22 et 24.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. 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.
4. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.



### *Article 21*

#### **Procédure de coordination**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure confronté, dans le cadre de la programmation visée à l'article 20, à des demandes concurrentes s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.
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.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels.
4. Les principes régissant la procédure de coordination sont définis dans le document de référence du réseau. Ils reflètent, en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure.
5. Lorsqu'une demande de capacités de l'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de traiter l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.
6. Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 30, en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

### *Article 22*

#### **Saturation de l'infrastructure**

1. Lorsqu'à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée infrastructure saturée. Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.
2. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément aux dispositions de l'article 25, sauf si un plan de renforcement des capacités, visé à l'article 26, a déjà été mis en œuvre.
3. Si les redevances prévues à l'article 7, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure.
4. Les critères de priorité tiennent compte de l'importance d'un service pour la collectivité, par rapport à tout autre service qui serait de ce fait exclu.

Afin de garantir, dans ce cadre, le développement de services de transport adéquats, en particulier pour répondre à des exigences de service public ou pour favoriser le développement du fret ferroviaire, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires, dans des conditions non discriminatoires, pour que ces services soient prioritaires lors de l'attribution des capacités d'infrastructure.

Les États membres peuvent, le cas échéant, accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation, correspondant à la perte de recette éventuelle liée à la nécessité d'attribuer à certains services une capacité déterminée en application de l'alinéa précédent.

**▼B**

Il convient notamment de tenir compte de l'incidence de cette exclusion dans d'autres États membres.

5. L'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité.

6. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont arrêtées dans le document de référence du réseau.

*Article 23***Demandes ad hoc**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond, dans un délai aussi court que possible et, en tout cas, dans les cinq jours ouvrables, aux demandes ad hoc de sillons individuels. 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.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure procède, le cas échéant, à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée.

*Article 24***Infrastructure spécialisée**

1. Sans préjudice du paragraphe 2, la capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

2. Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 81, 82 et 86 du traité, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

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 et que le matériel roulant présente les caractéristiques techniques requises pour emprunter la ligne en question.

3. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au paragraphe 2, il en est fait état dans le document de référence du réseau.

*Article 25***Analyse des capacités**

1. L'objectif de l'analyse des capacités est de déterminer les restrictions de capacités de l'infrastructure qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et de proposer des méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires. Cette analyse détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier.

2. L'analyse porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services offerts et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent

**▼B**

notamment la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

3. L'analyse des capacités est menée à bien dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée infrastructure saturée.

*Article 26***Plan de renforcement des capacités**

1. Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités.

2. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée.

Il 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, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre.

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

3. Le gestionnaire de l'infrastructure renonce à percevoir une quelconque redevance au titre de l'article 7, paragraphe 4, sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

- a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités, ou
- b) il tarde à mettre en œuvre le plan d'action dressé dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

Toutefois, sous réserve de l'accord de l'organisme de contrôle visé à l'article 30, le gestionnaire de l'infrastructure peut continuer de percevoir ces redevances si:

- a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle, ou
- b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

*Article 27***Utilisation des sillons**

1. En particulier pour l'infrastructure saturée, le gestionnaire de l'infrastructure impose la renonciation à un sillon 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 des opérateurs.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut arrêter dans le document de référence du réseau les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

**▼B***Article 28***Capacités de l'infrastructure pour l'entretien programmé du réseau**

1. Les demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sont introduites dans le cadre de la programmation.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour l'entretien programmé du réseau sur les candidats.

*Article 29***Mesures particulières à prendre en cas de perturbations**

1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes publics à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation.
2. En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés 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 qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

3. Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes de sécurité et de la réglementation.

## CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES***Article 30***Organisme de contrôle**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 21, paragraphe 6, les États membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme, qui peut être le ministère chargé des questions de transports ou tout autre organisme, est indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats, sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et pour ce qui est de décisions en matière financière. ►**M3** Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. ◀ Cet organisme fonctionne conformément aux principes énoncés au présent article, les fonctions de recours et de contrôle pouvant être attribuées à des organismes séparés.
2. Un candidat peut saisir cet organisme dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne:
  - a) le document de référence du réseau;
  - b) les critères contenus dans ce document;
  - c) la procédure de répartition et ses résultats;

**▼B**

- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

**▼M2****▼C1**

- f) les dispositions en matière d'accès conformément à l'article 10 de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires <sup>(1)</sup>, modifiée par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires <sup>(2)</sup>.

**▼B**

3. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions de la présente directive.

4. L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné; ces informations sont fournies sans tarder.

5. L'organisme de contrôle est obligé de se prononcer sur toute plainte et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de toutes les informations.

Nonobstant le paragraphe 6, les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle.

6. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel.

*Article 31***Coopération des organismes de contrôle**

Les organismes de contrôle nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels afin de coordonner leurs principes décisionnels dans l'ensemble de la Communauté. La Commission les assiste dans cette tâche.

**▼M2****▼C1**

<sup>(1)</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

<sup>(2)</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p. 164



*Article 33*

**Dérogations**

1. Pendant une période de cinq ans à compter du 15 mars 2003, les États membres suivants:

- l'Irlande, en tant qu'État membre situé sur une île et n'ayant de liaison ferroviaire qu'avec un seul autre État membre,
- le Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, sur la même base, et
- la Grèce, en tant qu'État membre n'ayant de liaison ferroviaire directe avec aucun autre État membre,

ne sont pas tenues de satisfaire aux exigences prévues

- a) à l'article 3, à l'article 4, paragraphe 2, aux articles 13, 14 et 17, à l'article 21, paragraphe 4, à l'article 21, paragraphe 6, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, aux articles 25 à 28 et 30, à condition que les décisions en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou de tarification puissent, lorsqu'une entreprise ferroviaire en fait la demande par écrit, faire l'objet d'un recours devant un organisme indépendant, qui prend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la fourniture de toutes les informations pertinentes et dont la décision est soumise à un contrôle juridictionnel, et
- b) à l'article 32 dans la mesure où des services de transport ferroviaire ne relevant pas de l'article 10 de la directive 91/440/CEE du Conseil sont concernés.

2. Toutefois, lorsque:

- a) plus d'une entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence conformément à l'article 4 de la directive 95/18/CE ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise qui a obtenu cette licence à un autre endroit, présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande, en Irlande du Nord ou en Grèce, ou à destination ou en provenance de ces pays, il sera décidé, conformément à la procédure consultative prévue à l'article 35, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable, ou
- b) une entreprise ferroviaire exploitant des services ferroviaires en Irlande, en Irlande du Nord ou en Grèce présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires sur le territoire d'un autre État membre (situé en dehors de leur territoire, dans le cas de l'Irlande, ou du Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, ou des deux) ou à destination ou en provenance de celui-ci, la dérogation prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas.

Dans un délai d'un an à compter de la réception soit de la décision visée au point a), adoptée conformément à la procédure consultative prévue à l'article 35, paragraphe 2, soit de la notification de la demande officielle visée au point b), le ou les États membres concernés (l'Irlande, le Royaume-Uni pour ce qui est de l'Irlande du Nord, ou la Grèce) mettent en place une législation visant à mettre en œuvre les articles visés au paragraphe 1.

3. La dérogation visée au paragraphe 1 peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de cette dérogation, un État membre qui en bénéficie peut adresser une demande de renouvellement de la dérogation à la Commission. Une telle demande doit être motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision conformément à la procédure consultative visée à l'article 35, paragraphe 2. Ladite procédure consultative s'applique à toute décision relative à la demande.

Lorsqu'elle adopte sa décision, la Commission tient compte de toute évolution de la situation géopolitique ainsi que du développement du marché des transports ferroviaires dans l'État membre qui a fait la

**▼B**

demande de renouvellement de la dérogation ou à destination ou en provenance de celui-ci.

4. Le Luxembourg en tant qu'État membre dont le réseau ferroviaire est relativement peu important n'est pas tenu d'appliquer, jusqu'au 31 août 2004, l'obligation d'attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, comme le prévoient les articles 4 et 14 dans la mesure où ils obligent les États membres à créer des organismes indépendants accomplissant les tâches visées dans ces articles.

## CHAPITRE V

**DISPOSITIONS FINALES***Article 34***Mesures de mise en œuvre**

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute question concernant l'application de la présente directive. Les décisions appropriées sont arrêtées conformément à la procédure consultative prévue à l'article 35, paragraphe 2.

**▼M2****▼CI**

2. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions relatives à la tarification et à la répartition des capacités et, dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette demande, elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 35, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

**▼B**

Sans préjudice de l'article 226 du traité, tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

**▼M3**

3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en ce qui concerne l'adaptation de ses annexes sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 3.

**▼B***Article 35***Procédures de comité**

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

**▼M3**

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

**▼B**

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

**▼B***Article 36***Rapport**

La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 15 mars 2005, un rapport sur cette mise en œuvre, accompagné, le cas échéant, de propositions de mesures communautaires complémentaires.

*Article 37***Abrogations**

Le règlement (CEE) n° 2830/77, le règlement (CEE) n° 2183/78, la décision 82/529/CEE, la décision 83/418/CEE et la directive 95/19/CE sont abrogés.

*Article 38***Transposition**

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 15 mars 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

**▼M3**

Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

**▼B***Article 39***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 40***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

*ANNEXE I***Contenu du document de référence du réseau**

Le document de référence du réseau visé à l'article 3 doit contenir les informations suivantes:

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure.
2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer l'article 7, paragraphes 4 et 5, ainsi que les articles 8 et 9. Il contient des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues.
3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités et arrête les critères spécifiques applicables, et notamment:
  - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
  - b) les dispositions auxquelles les candidats doivent satisfaire;
  - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition;
  - d) les principes régissant le processus de coordination;
  - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
  - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
  - g) les règles concernant la prise en compte éventuelle des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc.



## ANNEXE II

**Services à fournir aux entreprises ferroviaires**

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:
  - a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure;
  - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
  - c) l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau;
  - d) la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le *dispatching*, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
  - e) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
2. L'accès par le réseau aux infrastructures de services et les services fournis portent sur:
  - a) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
  - b) les infrastructures d'approvisionnement en combustible;
  - c) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures;
  - d) les terminaux de marchandises;
  - e) les gares de triage;
  - f) les gares de formation;
  - g) les gares de remisage;
  - h) les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques.
3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:
  - a) le courant de traction;
  - b) le préchauffage des voitures;
  - c) la fourniture du combustible, les services de manœuvre et tous les autres services fournis aux installations d'accès mentionnées ci-dessus;
  - d) la mise à disposition de contrats sur mesure pour:
    - le contrôle du transport de marchandises dangereuses,
    - l'assistance à la circulation de convois spéciaux.
4. Les prestations connexes peuvent comprendre:
  - a) l'accès au réseau de télécommunications;
  - b) la fourniture d'informations complémentaires;
  - c) le contrôle technique du matériel roulant.

**▼B***ANNEXE III***Calendrier du processus de répartition**

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.

**▼M1**

2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le second samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est effectué après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de passagers, il intervient à minuit le second 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.

**▼B**

3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.

4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres organismes de répartition compétents visés à l'article 15. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.

5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.