



# Document de référence du réseau – Annexe B.7

Principes d'allocation des capacités  
sur les RFC pour l'horaire de service  
2025

**INFRABEL**





## Versions

Version	Date	Adaptations
1	22/04/2024	Première version - traduction française du document « <a href="#">Harmonised text for Annex 4.10 of the Network Statement - 2025 timetable year</a> » de <i>RailNetEurope</i> .



# Table des matières

Versions .....	2
Table des matières.....	3
1. Introduction.....	6
2. Corridor-OSS.....	6
2.1 Fonction .....	6
2.2 Contact.....	6
2.3 Langue du C-OSS .....	6
2.4 Tâches du C-OSS.....	6
2.4.1 Registre des sillons .....	8
2.5 Outils .....	8
3. Attribution de la capacité .....	9
3.1 Cadre pour l'attribution des capacités .....	9
3.2 Candidats .....	9
3.3 Exigences relatives à la demande de capacité .....	10
3.4 Confection de l'horaire de service annuel .....	11
3.4.1 PaP.....	11
3.4.2 Carte schématique du Corridor .....	11
3.4.3 Caractéristiques des PaP .....	11
3.4.4 Sillons sur plusieurs corridors .....	12
3.4.5 PaP sur des sections se chevauchant .....	12
3.4.6 Sillons d'entrée, de sortie et sur-mesure.....	12
3.4.7 Traitement des demandes.....	13
3.4.8 Outil de référence pour le traitement des demandes de capacités .....	13
3.4.9 Vérification des demandes .....	14
3.4.10 Phase de pré-réservation.....	15
3.4.11 Règles de priorité dans l'attribution des capacités .....	15
3.4.12 <i>Network</i> PaP .....	15
3.4.13 Règle de priorité dans le cas où aucun <i>Network</i> PaP n'est impliqué.....	16
3.4.14 Règle de priorité si un <i>Network</i> PaP est impliqué dans au moins une des demandes concurrentes .....	16
3.4.15 Sélection aléatoire .....	16
3.4.17 Résultat de la pré-réservation .....	17

3.4.18 Traitement des PaP non demandés .....	18
3.4.19 <i>Draft offer</i> .....	18
3.4.20 Observations .....	19
3.4.21 Post-traitement .....	19
3.4.22 <i>Final offer</i> .....	19
3.5 Phase des <i>Late Path Requests</i> .....	19
3.5.1 Produit .....	19
3.5.2 Sillons sur de multiples corridors.....	20
3.5.3 <i>Late Paths</i> sur des sections se chevauchant.....	20
3.5.4 Traitement des demandes .....	20
3.5.5 Outil de référence pour les <i>Late Path Requests</i> .....	20
3.5.6 Vérification des demandes .....	21
3.5.7 Pré-réservation .....	21
3.5.8 Élaboration du sillon .....	21
3.5.9 Offre de <i>Late Paths</i> .....	21
3.6 Phase de <i>Ad-Hoc Requests</i> .....	22
3.6.1 Réserve de capacités ( <i>Reserve capacity</i> - RC).....	22
3.6.2 Sillons sur plusieurs corridors .....	22
3.6.3 Capacité de réserve sur les sections qui se chevauchent.....	22
3.6.4 Sillons d'entrée, de sortie et sur-mesure.....	22
3.6.5 Traitement des demandes .....	23
3.6.6 Outil de référence pour les <i>Ad-Hoc Requests</i> .....	23
3.6.7 Vérification des demandes .....	23
3.6.8 Pré-réservation .....	23
3.6.9 Élaboration du sillon .....	23
3.6.10 Offre liée aux <i>Ad-Hoc Requests</i> .....	23
3.7 Demande de modifications par le candidat.....	24
3.7.1 Modification .....	24
3.7.2 Retrait .....	24
3.7.3 Transfert de capacité .....	24
3.7.4 Annulation .....	24
3.7.5 Sillons non utilisés .....	24
3.8 Transport exceptionnel et marchandises dangereuses.....	25



<b>3.8.1 Transport exceptionnel .....</b>	<b>25</b>
<b>3.8.2 Marchandises dangereuses.....</b>	<b>25</b>
<b>3.9 Services associés au transport ferroviaire .....</b>	<b>25</b>
<b>3.10 Contrats et facturation.....</b>	<b>25</b>
<b>3.11 Procédure de recours .....</b>	<b>25</b>
<b>3.12 Tableau des délais .....</b>	<b>26</b>



# 1. Introduction

Cette annexe décrit les procédures pour l'attribution des sillons par le *Corridor One-Stop Shop* (C-OSS) d'un corridor de fret ferroviaire (le Corridor).

Toutes les règles concernant les candidats, l'utilisation du C-OSS et de ses produits - sillons préétablis (*Pre-arranged Paths* - PaP) et réserves de capacités (*Reserve Capacity* - RC) - et la manière de les demander sont expliquées dans cette annexe. Les processus, dispositions et étapes liés aux PaP et RC se réfèrent au règlement (UE) 913/2010 (le Règlement) et sont d'application pour l'ensemble des candidats. Pour toutes les autres questions, les dispositions correspondantes présentées dans d'autres parties du document de référence du réseau du gestionnaire de l'infrastructure (GI) ou de l'organisme de répartition (OR) concerné sont applicables.

La présente annexe est révisée et mise à jour à l'occasion de chaque nouvel horaire de service. Toute modification du cadre légal régissant cette annexe (par exemple, toute modification des règlements européens, du *Framework for Capacity Allocation* ou de la législation nationale) sera prise en compte lors de cette révision.

Tout changement survenant pendant le processus d'attribution en cours sera communiqué directement aux candidats par le biais d'une publication sur le site internet du Corridor concerné.

## 2. Corridor-OSS

Conformément à l'article 13 du Règlement, le Management Board (MB) du Corridor a établi un C-OSS. Les tâches du C-OSS sont exécutées de manière non discriminatoire et il assure la confidentialité concernant les candidats.

### 2.1 Fonction

Le C-OSS est le seul organe à qui les candidats peuvent demander et recevoir des capacités de l'infrastructure dédiées pour les trains de fret internationaux sur le Corridor. Le traitement des demandes se fait en un seul lieu et une seule opération. Le C-OSS est exclusivement responsable de l'exécution de toutes les activités liées à la publication et à la décision d'attribution concernant les demandes de PaP et de CR pour le compte des GI/OR concernés.

### 2.2 Contact

Les coordonnées des C-OSS concernés sont reprises au point 1.6.7 du document de référence du réseau.

### 2.3 Langue du C-OSS

La langue officielle de correspondance du C-OSS est l'anglais.

### 2.4 Tâches du C-OSS

Le C-OSS exécute les tâches ci-dessous au cours des processus suivants :

- collecte des souhaits de capacité internationale :
  - consultation de tous les candidats intéressés afin de recueillir les souhaits et besoins en capacité internationale pour l'horaire de service en leur faisant remplir une enquête.

Cette enquête est envoyée par le C-OSS aux candidats et/ou publiée sur le site internet du Corridor. Les résultats de l'enquête constitueront une partie des données de base pour la pré-conception de l'offre PaP. Il est important de souligner qu'en aucun cas le Corridor ne peut garantir la satisfaction de l'ensemble des souhaits de capacité exprimés, et qu'il n'y aura aucune priorité d'attribution quant à la fourniture de capacités similaires.

- pré-conception de l'offre de PaP :
  - conseils sur l'offre de capacité, sur la base des informations reçues de la part des candidats, et de l'expérience des C-OSS et des GI/OR, sur la base des années précédentes et des résultats de l'étude *Transport Market Study*.
- phase de construction :
  - contrôler la construction du PaP/RC pour garantir l'harmonisation des temps de passage aux frontières, des jours calendrier et des paramètres des trains.
- phase de publication :
  - publier le catalogue PaP à X-11 dans l'application *Path Coordination System* (PCS) ;
  - inspecter le catalogue PaP en coopération avec les GI/OR, apporter toutes les corrections nécessaires aux erreurs détectées par l'une des parties concernées jusqu'à X-10,5 ;
  - publier l'offre pour la phase de *Late Path Requests* (lorsque l'offre de *Late Path* est d'application) dans l'application PCS ;
  - publier la RC à X-2 dans l'application PCS.
- phase d'attribution : horaire de service (processus de l'horaire de service)
  - collecter, vérifier et examiner toutes les demandes de PaP, y compris la correction des erreurs si possible ;
  - créer un registre des demandes et le tenir à jour (voir point 2.4.1 de cette annexe) ;
  - gérer la résolution des demandes concurrentes par le dialogue, le cas échéant ;
  - en cas de demandes concurrentes, prendre une décision sur la base des règles de priorité adoptées par l'*Executive Board* le long du Corridor (voir point 3.1 de cette annexe) ;
  - proposer des PaP alternatifs, s'ils sont disponibles, aux candidats dont les demandes ont une valeur de priorité inférieure (valeur K) en raison d'un conflit entre plusieurs demandes de capacités ;
  - transmettre les demandes de sillons qui ne peuvent être traitées au GI/OR concerné, afin qu'il élabore des offres sur-mesure ;
  - pré-réserver la capacité et informer les candidats des résultats à X-7,5 ;
  - attribuer les capacités (PaP) conformément aux délais internationaux d'établissement de la programmation (voir point 3.12 de cette annexe) et aux processus définis par *RailNetEurope* (RNE) et selon les règles d'attribution décrites dans le *Framework for Capacity Allocation* (FCA) ;
  - suivre la construction des sillons d'entrée et/ou de sortie en envoyant ces demandes aux GI/OR concernés et obtenir leurs réponses/offres. En cas d'offres non cohérentes (par exemple, des heures de passage à la frontière non harmonisées), demander une correction ;
  - envoyer les réponses/offres (*draft offer* et *final offer* incluant les flux d'entrée et de sortie) aux candidats au nom des GI/OR concernés ;



- tenir à jour le catalogue PaP.
- phase d'attribution : *Late Path Requests* (processus de l'horaire de service)
  - collecter, vérifier et examiner toutes les demandes pour les *Late Path Requests*, y compris la correction des erreurs lorsque cela est possible ;
  - attribuer la capacité pour la phase des *Late Path Requests*, le cas échéant ;
  - suivre la construction des sillons d'entrée et/ou de sortie en envoyant ces demandes aux IM/AB concernés et en obtenant leurs réponses/offres. En cas d'offres non cohérentes (par exemple, des heures à la frontière non harmonisées), demander une correction ;
  - envoyer les réponses/offres aux candidats pour le compte des GI/OR concernés ;
  - tenir à jour le catalogue concerné.
- phase d'attribution : *Ad-Hoc Requests* (RC) (processus horaire de service en cours)
  - collecter, vérifier et examiner toutes les demandes RC, y compris la correction des erreurs lorsque c'est possible ;
  - créer un registre des demandes et le tenir à jour ;
  - attribuer la capacité pour les RC ;
  - suivre la construction des sillons d'entrée et/ou de sortie en envoyant ces demandes aux GI/OR concernés et obtenir leurs réponses/offres. En cas d'offres non cohérentes (par exemple, des heures de passage à la frontière non harmonisées), demander une correction ;
  - envoyer les réponses/offres aux candidats pour le compte des GI/OR concernés ;
  - tenir à jour le catalogue RC.

#### 2.4.1 Registre des sillons

Le C-OSS gère et tient à jour un registre des sillons pour toutes les demandes entrantes, contenant les dates des demandes, les noms des candidats, les détails de la documentation fournie et les incidents survenus. Le registre des sillons est mis gratuitement à la disposition de tous les candidats concernés sans divulguer l'identité des autres candidats, sauf si les candidats concernés ont donné leur accord pour une telle divulgation. Le contenu du registre ne leur sera communiqué que sur demande.

## 2.5 Outils

PCS est l'unique application pour publier l'offre contraignante de PaP et RC du Corridor et pour placer et gérer les demandes de sillons internationaux sur le Corridor.

Les demandes de PaP/RC ne peuvent être faites que via PCS auprès du C-OSS concerné. Si la demande est faite directement aux GI/OR concernés, ils informent le candidat qu'il doit placer une demande correcte de PaP/RC dans le PCS via le C-OSS selon les délais applicables. Les capacités de PaP/RC demandées uniquement par le biais d'outils nationaux ne seront pas attribuées.

En d'autres termes, les demandes de PaP/RC ne peuvent pas être introduites via une autre application que PCS.



## 3. Attribution de la capacité

La décision relative à l'attribution des PaP et RC sur le Corridor est prise par le C-OSS au nom des GI/OR concernés. En ce qui concerne les sillons d'entrée et/ou de sortie, la décision d'attribution est prise par les GI/OR concernés et communiquée au candidat par le C-OSS. La cohérence lors de la composition des sillons contenant les tronçons d'entrée et/ou de sortie et la section de sillon correspondant au Corridor doit être assurée.

Toutes les relations contractuelles nécessaires concernant l'accès au réseau doivent être traitées bilatéralement entre le candidat et chaque GI/OR individuel.

### 3.1 Cadre pour l'attribution des capacités

Conformément à l'article 14.1 du Règlement, les *Executive Boards* des corridors de fret ferroviaire ont convenu d'un *Framework for Capacity Allocation* (FCA) commun. Ces documents sont disponibles sur la *Customer Information Platform* de RNE (CIP) à l'adresse suivante : <https://cip-online.rne.eu/>. Le FCA constitue la base de l'attribution des capacités par les C-OSS.

### 3.2 Candidats

Les candidats doivent accepter les conditions générales du Corridor en cochant la case correspondante dans l'application PCS avant d'introduire leurs demandes.

Sans acceptation des conditions générales, le candidat ne sera pas en mesure d'envoyer sa demande. Dans le cas où une demande est introduite par plusieurs candidats, chaque candidat demandant des tronçons PaP doit accepter les conditions générales pour chaque corridor sur lequel le candidat sollicite un tronçon PaP. Dans le cas où l'un des candidats ne demande qu'un tronçon d'alimentation d'entrée ou de sortie, l'acceptation des conditions générales n'est pas nécessaire.

L'acceptation ne doit être faite qu'une seule fois par candidat et par corridor et est valable pour la durée d'un horaire de service.

Par son acceptation, le candidat déclare :

- avoir lu, compris et accepté le CID (*Corridor Information Document*) du Corridor et, en particulier, la section 4 de celui-ci ;
- se conformer à toutes les conditions fixées par la législation applicable et par les GI/OR concernés par les sillons qu'il a demandés, y compris toutes les exigences administratives et financières ;
- s'engager à fournir toutes les données requises pour les demandes de sillons ;
- accepter les dispositions des documents de référence du réseau nationaux applicables au(x) sillon(s) demandé(s).

Si le candidat n'est pas une entreprise ferroviaire, il doit désigner l'entreprise ferroviaire qui sera responsable de l'exploitation du train et en informer le C-OSS et les GI/OR le plus tôt possible, et au plus tard 30 jours avant le jour de circulation. Si la désignation n'est pas communiquée à cette date, le PaP/ la RC est considéré(e) comme annulé(e), et les règles nationales relatives à l'annulation du sillon sont applicables.

Si le candidat n'est pas une entreprise ferroviaire et qu'il demande des sillons d'entrée/de sortie, les règles nationales de désignation de l'entreprise ferroviaire désignée seront appliquées.

### 3.3 Exigences relatives à la demande de capacité

Le Corridor applique les délais de l'horaire de service international définis par RNE pour l'introduction des demandes de sillons ainsi que pour l'attribution des sillons (pour le calendrier du Corridor, voir <https://rne.eu/wp-content/uploads/RAILNETEUROPE-CALENDAR-FOR-2024-TIMETABLE-2025-%E2%80%93-RFC-CALENDAR.pdf> ou le point 3.12 de cette annexe).

Toutes les demandes doivent être introduite via l'application PCS, qui est l'outil unique pour demander et gérer la capacité sur l'ensemble des corridors. Le C-OSS n'est pas autorisé à créer des dossiers PCS au nom du candidat. Sur demande, le C-OSS peut aider les candidats à créer les dossiers afin d'éviter les incohérences et d'orienter les perspectives des candidats (au maximum 1 semaine avant la date limite de demande). Les GI/OR peuvent aider les candidats en effectuant une vérification technique des demandes.

Une demande de capacité de fret international via le C-OSS doit remplir les conditions suivantes :

- elle doit être adressée à un C-OSS en utilisant l'application PCS et comprendre au moins une section PaP/RC. Les détails sont expliqués dans le manuel d'utilisation de l'application PCS (<https://rne.eu/it/rne-applications/pcs/documentation/>) ;
- elle doit traverser au moins une frontière sur un corridor ;
- elle doit comprendre une circulation de train de l'origine à la destination, y compris des sections PaP/RC sur un ou plusieurs corridors ainsi que, le cas échéant, des sillons d'entrée et/ou de sortie, pendant tous ses jours de circulation. Dans certains cas, qui sont dus à des limitations techniques de l'application PCS, une demande peut devoir être introduite sous la forme de plus d'un dossier. Ces cas spécifiques sont les suivants :
  - origine et/ou destination différentes selon le jour de circulation (mais en utilisant une capacité PaP/RC identique pour au moins un des GI pour lesquels la capacité a été demandée) ;
  - transbordement d'un train sur des trains différents (ou vice versa) en raison de restrictions de l'infrastructure ;
  - L'GI/OR demande expressément au candidat de scinder la demande en deux ou plusieurs dossiers.

Pour que le C-OSS puisse identifier ces dossiers comme une seule demande, et pour permettre un calcul correct de la valeur de priorité (valeur K) dans le cas où une demande doit être soumise dans plus d'un dossier, le candidat doit indiquer le lien entre ces dossiers dans l'application PCS. En outre, le candidat doit mentionner la raison pour laquelle il utilise plus d'un dossier dans le champ de commentaires ;

- les paramètres techniques de la demande de sillon doivent se situer dans la fourchette des paramètres - tels que publiés à l'origine - des sections du PaP demandées (des exceptions sont possibles si elles sont autorisées par le GI/OR concerné, par exemple lorsque la programmation du PaP peut être respectée) ;
- en ce qui concerne les sections à horaires flexibles, le candidat peut ajuster/insérer des horaires, des arrêts et des paramètres en fonction de ses propres besoins dans la fourchette donnée.

Dans le cas de certains corridors, des exigences spécifiques pour des cas supplémentaires peuvent être appliquées. Pour la description de ces exigences, veuillez-vous référer aux CID des différents corridors.

## 3.4 Confection de l'horaire de service annuel

### 3.4.1 PaP

Les PaP sont une offre commune de sillons transfrontaliers coordonnés pour l'horaire de service annuel produite par les GI/OR impliqués dans le Corridor. Le C-OSS fait office de point de contact unique pour la publication et l'attribution des PaP.

Les PaP constituent un produit de capacité prêt à l'emploi pour les services internationaux de fret ferroviaire. Afin de répondre au besoin de flexibilité des candidats et à la demande du marché sur le Corridor, les PaP sont divisés en plusieurs sections, au lieu d'être fournis sous forme de PaP entiers, comme par exemple du/des « Point(s) de départ » au « Point(s) d'arrivée ». Par conséquent, l'offre peut également inclure des sections de PaP purement nationales - à demander au C-OSS pour les trains de marchandises traversant au moins une frontière sur un corridor dans le cadre de demandes de sillons internationaux.

Un catalogue des PaP est publié par le C-OSS en préparation de chaque horaire de service. Il est publié dans l'application PCS.

Les PaP sont publiés dans l'application PCS à X-11. Entre X-11 et X-10,5, le C-OSS est autorisé à effectuer, dans l'application PCS, toutes les corrections nécessaires des erreurs concernant les PaP publiés, détectées par l'une des parties concernées. Dans cette phase, les PaP publiés ont un statut de « lecture seule » pour les candidats, qui peuvent également fournir des informations au C-OSS concernant la correction des erreurs.

### 3.4.2 Carte schématique du Corridor

Une carte schématique de chaque corridor se trouve en annexe de son CID.

### 3.4.3 Caractéristiques des PaP

Une programmation PaP est publiée avec l'une des caractéristiques suivantes :

- sections avec des horaires fixes (les données ne peuvent pas être modifiées dans la demande de sillon par un candidat) :
  - des capacités avec des heures fixes d'origine, intermédiaires et de destination auprès d'un GI/OR ;
  - Points Intermédiaires et Points Opérationnels à horaires fixes. Les demandes de modification du PaP publié doivent être examinées par les GI/OR concernés et ne peuvent être acceptées que si elles sont réalisables et si cela ne modifie pas le calcul de la règle de priorité en cas de demandes concurrentes à X-8.
- sections à horaires flexibles (les données peuvent être modifiées dans la demande de sillon par un candidat en fonction des besoins individuels, mais sans dépasser la fourchette donnée des temps de circulation, des temps d'arrêt et des paramètres du train standards. Le cas échéant, le nombre maximal d'arrêts et le temps total d'arrêt par section doivent être respectés).
  - les candidats sont libres d'inclure leurs propres exigences dans leur demande de PaP dans le cadre des paramètres mentionnés dans le catalogue PaP ;

- le cas échéant, l'indication des temps de parcours standards pour chaque section du Corridor doit être respectée ;
- facultatif : Points Intermédiaires sans horaires fixes. D'autres points du Corridor peuvent être demandés ;
- facultatif : Points Opérationnels sans horaires fixes.

Les demandes de modifications en dehors de la flexibilité susmentionnée doivent être examinées par les GI/OR concernés s'ils acceptent les demandes. Les modifications ne peuvent être acceptées que si elles sont réalisables.

Le C-OSS assure la promotion des PaP en les présentant aux candidats existants et potentiels.

Pour la description d'autres spécificités, veuillez-vous référer aux CID des différents corridors.

Pour certains corridors, l'approche de la largeur de bande de capacité peut être appliquée. Pour la description des caractéristiques des approches spécifiques de largeur de bande de capacité, veuillez-vous référer aux CID des différents corridors.

### **3.4.4 Sillons sur plusieurs corridors**

Il est possible que les demandes de capacités couvrent plus d'un corridor. Une offre PaP harmonisée par différents corridors peut être publiée et identifiée comme telle. Le candidat peut demander des sections de PaP sur différents corridors au sein d'une même demande. Chaque C-OSS reste responsable de l'attribution de ses propres sections PaP, mais le candidat peut adresser ses questions à un seul des C-OSS concernés, qui se coordonnera avec les autres C-OSS concernés si nécessaire.

Les sillons ayant trait à plusieurs corridors sur le Corridor doivent être affichés sur une carte en annexe 4C du CID de chaque corridor.

### **3.4.5 PaP sur des sections se chevauchant**

La disposition des lignes de Corridor conduit à des situations où certaines lignes du corridor se chevauchent avec d'autres. L'objectif des corridors, dans ce cas, est de préparer la meilleure offre possible, en tenant compte des différents flux de trafic et de montrer les solutions possibles pour relier les sections en chevauchement concernées avec le reste des corridors en question.

En cas de sections se chevauchant, les corridors peuvent élaborer une offre commune, visible via tous les corridors concernés. Ces corridors décideront quel C-OSS est responsable de la décision finale d'attribution de la capacité publiée. En cas de conflit, le C-OSS responsable se chargera de déterminer la demande prioritaire avec les autres C-OSS. Dans tous les cas, le candidat sera consulté par le C-OSS responsable.

La description des offres communes sur les sections qui se chevauchent doit être affichée sur une carte à l'annexe 4C du CID de chaque corridor.

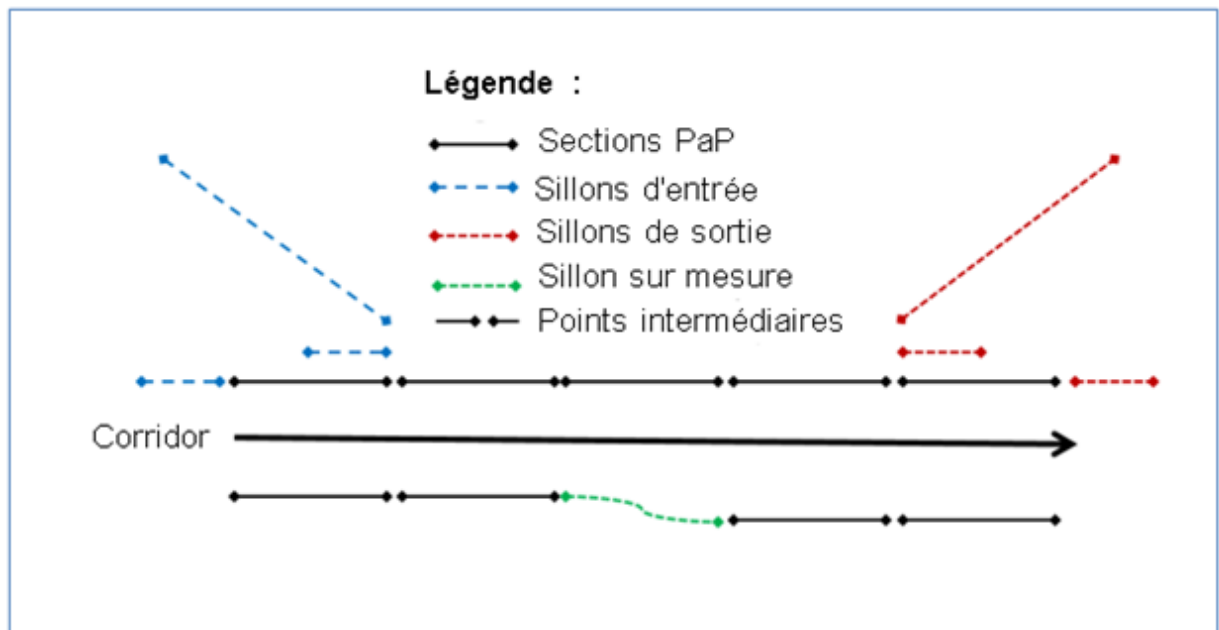
### **3.4.6 Sillons d'entrée, de sortie et sur-mesure**

Si les PaP disponibles ne couvrent pas la totalité du sillon demandé, le candidat peut inclure un sillon d'entrée et/ou de sortie vers la/les section(s) PaP dans la demande internationale adressée au C-OSS via l'application PCS en une seule demande.

Un sillon d'entrée/de sortie désigne toute section de sillon avant d'atteindre un Point Intermédiaire sur un corridor (sillon d'entrée) ou toute section de sillon après avoir quitté un corridor à un Point Intermédiaire (sillon de sortie).

Les sillons d'entrée/sortie seront construits sur demande dans les dossiers PCS concernés en suivant les règles nationales d'attribution des sillons. L'offre est communiquée au candidat par le C-OSS endéans le même délai que celui prévu pour la communication des PaP demandés. Il est possible de demander un sillon sur-mesure entre deux sections de PaP, mais en raison de la difficulté pour les GI/OR de relier deux sections de PaP, il est moins probable qu'une offre appropriée soit émise (pour plus d'explications, voir le point 3.4.16 de cette annexe).

Graphique des scénarios possibles pour les sillons d'entrée/de sortie en relation avec une demande pour une ou plusieurs sections PaP :



### 3.4.7 Traitement des demandes

Le C-OSS publie le catalogue PaP à X-11 dans l'application PCS, l'examine en coopération avec les GI/OR, et effectue toutes les corrections nécessaires des erreurs détectées par l'une des parties impliquées jusqu'à X-10,5. Les candidats peuvent soumettre leurs demandes jusqu'à X-8. Le C-OSS offre un point de contact unique aux candidats, leur permettant de soumettre des demandes et de recevoir des réponses concernant la capacité des corridors pour les trains de fret internationaux traversant au moins une frontière sur un corridor en une seule opération. Sur demande, le C-OSS peut aider les candidats à créer les dossiers afin d'éviter les incohérences et de orienter les perspectives des candidats. Les GI/OR peuvent aider les candidats en effectuant une vérification technique des demandes.

### 3.4.8 Outil de référence pour le traitement des demandes de capacités

Les candidats qui envoient des demandes au C-OSS doivent utiliser l'application PCS. PCS est utilisé pour gérer l'ensemble du sillon international : section PaP, sillon d'entrée et/ou de sortie et sillon sur mesure. Dans le cadre du processus de construction des sillons d'entrée et/ou de sortie et des sillons sur-mesure, l'outil national peut fournir des informations supplémentaires au candidat.

La matrice suivante montre pour chaque étape du processus quel outil est considéré comme l'outil de référence.

Phase	Application (jusqu'à X-8)	Retrait (X-8)	Pré-réservation (X-7,5)	Draft offer (X-5)	Observation (X-5 à X-4)	Final offer (X-3,5)	Approbation (jusqu'à X-3)	Modification (après X-4)	Annulation (après X-4)
Outil de référence	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	Outil national	Outil national
Outil supplémentaire			e-mail (pour les informations de pré-réservation)						

Les modifications/annulations après X-4 doivent être introduites dans l'application « Book In ».

### 3.4.9 Vérification des demandes

Le C-OSS part du principe que le candidat a accepté les caractéristiques publiées du PaP en demandant le PaP sélectionné. Toutefois, pour toutes les demandes de capacités entrantes, il effectue les contrôles de cohérence suivants :

- demande pour un train de marchandises utilisant le PaP et traversant au moins une frontière sur un corridor ;
- demande sans modification majeure des paramètres.

S'il existe des défauts de cohérence, le C-OSS peut vérifier avec le candidat si ceux-ci peuvent être résolus :

- si le problème peut être résolu, la demande sera corrigée par le C-OSS (après l'approbation des candidats concernés) et traitée comme toutes les autres demandes. Le candidat doit accepter ou refuser les corrections dans un délai de 5 jours calendrier. Si le candidat ne répond pas ou rejette les corrections, le C-OSS transmet la demande originale au GI/OR concerné ;
- si le problème ne peut être résolu, la demande sera rejetée.

Toutes les demandes ne respectant pas l'offre publiée sont immédiatement transmises par le C-OSS au GI/OR concerné pour traitement ultérieur. Dans ces cas, les réponses sont fournies par le GI/OR concerné. Les GI/OR les acceptent les considérant introduites dans le temps (c'est-à-dire jusqu'à X-8).

Dans le cas de certains corridors, des contrôles supplémentaires peuvent être appliqués. Pour la description de ces contrôles supplémentaires, veuillez-vous référer aux CID des différents corridors.

En cas de données manquantes ou incohérentes, le C-OSS contacte directement le candidat principal et lui demande de fournir les mises à jour/modifications des données dans un délai de 5 jours calendrier.

En général : si une demande contient des PaP sur plusieurs corridors, les C-OSS concernés vérifient la demande de capacité en coopération avec l'/les autre(s) C-OSS impliqué(s) pour s'assurer de leur coopération dans le traitement des demandes ayant trait à de multiples corridors. De cette façon, la longueur cumulée des PaP demandés sur chaque corridor est utilisée pour calculer la valeur de priorité (valeur K) des éventuelles demandes concurrentes (pour plus de détails, voir point 3.4.11). Les différents corridors peuvent ainsi être considérés comme faisant partie d'un seul réseau combiné.

### 3.4.10 Phase de pré-réservation

En cas de demandes concurrentes de PaP introduites jusqu'à X-8, une règle de priorité est appliquée. Les règles de priorité sont reprises dans le FCA (voir point 3.1 de cette annexe) et au point 3.4.11 de cette annexe.

Pour le compte des GI/OR concernés et en fonction du résultat de l'application des règles de priorité - comme détaillé au point 3.4.11 - le C-OSS préenregistre les PaP.

Le C-OSS transmet également sans délai le sillon d'entrée/de sortie et/ou l'ajustement demandé aux GI/OR concernés pour l'élaboration d'une offre d'horaire de service adaptée au PaP déjà réservé (pré-réservé), tout comme cela pourrait être le cas pour les demandes ayant une valeur de priorité inférieure (processus des règles de priorité ci-dessous). Ces dernières seront traitées dans l'ordre suivant :

- une consultation peut être effectuée ;
- des alternatives peuvent être proposées (si disponibles) ;
- si aucune des étapes ci-dessus n'a été appliquée ou concluante, la planification demandée sera transmise aux GI/OR concernés afin qu'elles élaborent une offre sur-mesure aussi proche que possible de la demande initiale.

### 3.4.11 Règles de priorité dans l'attribution des capacités

Les conflits sont résolus selon les étapes suivantes, qui sont conformes au FCA :

- A) Une résolution basée sur la consultation peut être envisagée et réalisée entre les candidats et le C-OSS, si les critères suivants sont remplis :
  - le conflit ne porte que sur un seul corridor ;
  - des PaP alternatifs adéquats sont disponibles.
- B) Application de la règle de priorité telle que décrite à l'annexe 1 du FCA (voir 3.1) et aux points 3.4.13 et 3.4.14 de cette annexe :
  - Cas où aucun *Network PaP* n'est concerné (voir point 3.4.13 de cette annexe) ;
  - Cas où le *Network PaP* est impliqué dans au moins une des demandes (voir 3.4.14).

Le Tableau des Distances figurant à l'annexe 4.E du CID de chaque corridor indique les distances prises en compte dans le calcul de la priorité.

- C) Sélection aléatoire (voir point 3.4.15 de cette annexe).

Dans le cas où plus d'un PaP est disponible pour le PaP de référence publié, le C-OSS pré-réserve les PaP ayant la plus haute priorité jusqu'à ce que le seuil publié soit atteint. Lorsque ce seuil est atteint, le C-OSS applique la procédure de traitement des demandes de priorité inférieure telle que décrite ci-dessus.

Dans le cas de certains corridors, la résolution basée sur la consultation peut être appliquée. Pour la description de cette résolution par consultation, veuillez-vous référer aux CID des différents corridors.

### 3.4.12 Network PaP

Un *Network PaP* de réseau n'est pas un produit « sillon ». Cependant, certains PaP peuvent être désignés par les corridors comme des « *Network PaP* », dans la plupart des cas pour des demandes de capacités impliquant plus d'un corridor. Les *Network PaP* sont conçus pour être pris en compte dans la définition



de la priorité d'une demande, par exemple sur les sections PaP à faible capacité. L'objectif est d'utiliser au mieux la capacité disponible et de mieux répondre à la demande de trafic.

Pour l'instant, les *Network PaP* ne sont proposés par aucun corridor.

### 3.4.13 Règle de priorité dans le cas où aucun *Network PaP* n'est impliqué

La priorité est calculée selon la formule suivante :

$$K = (L^{PAP} + L^{F/O}) \times Y^{RD}$$

- $L^{PAP}$  = longueur totale demandée de toutes les sections PaP sur tous les RFC concernés inclus dans une demande. La définition d'une demande est donnée au point 3.3 de cette annexe ;
- $L^{F/O}$  = longueur totale demandée de la ou des voies d'entrée/de sortie incluses dans une demande ; pour des raisons pratiques, on suppose qu'il s'agit de la distance à vol d'oiseau ;
- $Y^{RD}$  = nombre de jours de circulation demandés pour l'horaire de service. Un jour de circulation ne sera pris en compte pour le calcul de la priorité que s'il se rapporte à une date pour laquelle une offre PaP a été publiée pour la section donnée.
- $K$  = le taux de priorité ;

Toutes les longueurs sont comptées en kilomètres.

La méthode d'application de cette formule est la suivante :

- lors de la première étape, la valeur de priorité ( $K$ ) est calculée en utilisant uniquement la longueur totale demandée du sillon préétabli ( $L^{PAP}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{RD}$ ) ;
- si les demandes ne peuvent pas être distinguées de cette manière, la valeur de priorité ( $K$ ) est calculée en utilisant la longueur totale des sillons complets ( $L^{PAP} + L^{F/O}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{RD}$ ) afin de différencier les demandes ;
- si les demandes ne peuvent pas être distinguées de cette manière, une sélection aléatoire est utilisée pour différencier les demandes. Cette sélection aléatoire est décrite au point 3.4.15 de cette annexe.

### 3.4.14 Règle de priorité si un *Network PaP* est impliqué dans au moins une des demandes concurrentes

Pour l'instant, les *Network PaP* ne sont proposés par aucun corridor.

### 3.4.15 Sélection aléatoire

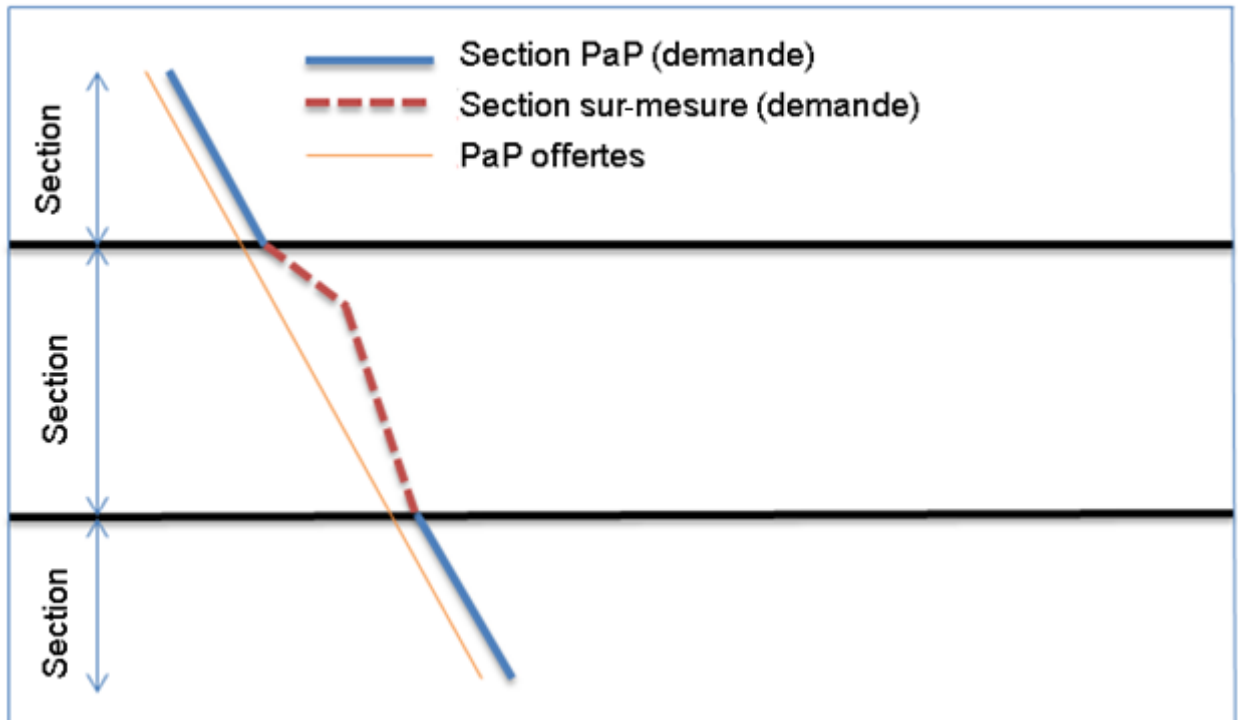
Si les demandes ne peuvent être distinguées par les règles de priorité susmentionnées, une sélection aléatoire est utilisée pour différencier les demandes.

- les candidats respectifs seront informés du conflit non résolu avant X-7,5 et invités à assister à un tirage au sort ;
- le tirage au sort sera préparé et réalisé par le C-OSS, en toute transparence ;
- le résultat du tirage au sort sera communiqué à toutes les parties concernées, présentes ou non, via l'application PCS et par e-mail, avant X-7,5.

### 3.4.16 Cas particuliers de demandes et leur traitement

L'utilisation particulière suivante des PaP a été constatée lors des horaires de service passés : division de l'offre continue en actions identifiées par l'ID du PaP (PaP / non-PaP). Il s'agit de la situation dans laquelle les candidats sollicitent la capacité d'un corridor (sur un ou plusieurs corridors) dans l'ordre suivant :

- 1) Section PaP
- 2) Section sur-mesure
- 3) Section PaP



Ces demandes seront prises en considération, en fonction du point de départ de la construction dans la demande, comme suit :

- point de départ de la construction au début : le C-OSS pré-réserve les sections PaP depuis l'origine jusqu'à la fin de la première section PaP continue. Aucune section après l'interruption des sections PaP ne sera pré-réservée ; elle sera traitée comme une demande sur-mesure ;
- point de départ de la construction à la fin : le C-OSS pré-réserve les sections PaP depuis la destination de la demande jusqu'au début de la dernière section PaP continue. Aucune section entre l'origine et l'interruption des sections PaP ne sera pré-réservée ; elle sera traitée comme une demande sur-mesure ;
- point de départ de la construction au milieu : Le C-OSS pré-réserve la plus longue des sections PaP demandées, avant ou après l'interruption. Aucune autre section ne sera pré-réservée ; elle sera traitée comme une demande sur-mesure.

Cependant, dans chacun des cas ci-dessus, la capacité PaP demandée qui devient sur-mesure peut être allouée ultérieurement si les GI/OR peuvent fournir la partie sur-mesure demandée. En cas d'allocation, la part de capacité PaP qui peut devenir sur-mesure conserve une protection totale. Ce type de demande n'influence pas l'application de la règle de priorité.

### 3.4.17 Résultat de la pré-réservation

Le C-OSS fournit des informations intermédiaires aux candidats concernant le statut de leur demande au plus tard à X-7,5.

Dans le cas où une consultation a été appliquée, les candidats concernés sont informés du résultat.

Dans le cas où aucune consultation n'a été appliquée, la notification intermédiaire informe les candidats ayant une valeur de priorité supérieure (valeur K) des décisions de pré-réservation en leur faveur.

En cas de demandes concurrentes avec une valeur de priorité inférieure, le C-OSS propose un PaP alternatif, si disponible. Le candidat concerné doit accepter ou refuser l'alternative proposée dans un délai de 5 jours calendrier. Si le candidat ne répond pas, ou rejette l'alternative, ou si aucune alternative n'est disponible, le C-OSS transmet la demande originale au GI/OR concerné. Le C-OSS informe les candidats ayant une valeur de priorité inférieure (valeur K) à X-7,5 que leur demande de sillon a été transmise au GI/OR concerné pour un traitement ultérieur dans le cadre de la procédure habituelle de construction de l'horaire de service, et que le C-OSS fournira le projet d'offre de sillon au nom du GI/OR concerné à X-5 via l'application PCS. Ces demandes sont traitées par le GI/OR concerné comme des demandes introduites dans les délais pour l'horaire de service et sont donc incluses dans le processus national habituel de construction de l'horaire de service.

#### 3.4.18 Traitement des PaP non demandés

Il existe deux façons de traiter les PaP non demandés à X-7,5, en fonction de la décision du MB :

- A) après une réservation préalable, tous les PaP non demandés sont remis au GI/OR ;
- B) le MB prend une décision concernant la capacité devant être republiée après X-7,5. Cette décision dépend de la « situation de réservation » à ce moment-là. Plus précisément, au moins les trois critères suivants doivent être remplis dans l'ordre d'importance suivant :
  1. la capacité doit être suffisante pour les demandes tardives, le cas échéant, et les RC ;
  2. tenir en compte la demande de sillons internationaux pour les trains de marchandises introduite par d'autres moyens que l'application PCS ;
  3. tenir compte de la nécessité de modifier l'offre de capacité en raison d'éventuels changements dans la planification des restrictions temporaires de capacités (*Temporary Capacity Restrictions* - TCR).

Les informations sur la manière dont les PaP non demandés sont traités sont fournies dans le CID de chaque corridor.

#### 3.4.19 Draft offer

Après avoir reçu la décision de pré-réservation par le C-OSS, les GI/OR concernés élaborent les parties flexibles des demandes :

- sections d'entrée, de sortie ou intermédiaires ;
- tronçons pré-réservés pour lesquels l'horaire publié n'est plus disponible en raison de facteurs extérieurs, par exemple des TCR ;
- en cas de modifications de la planification publiée sollicitées par le candidat ;
- en cas d'offre alternative rejetée par le candidat ou d'absence d'offre alternative.

Si les GI/OR ne peuvent pas créer la *draft offer* parce que les souhaits spécifiques du candidats ne sont pas réalisables, le C-OSS doit rejeter la demande.

Les C-OSS sont informés de l'état d'avancement, notamment en ce qui concerne les parties des demandes qui ne peuvent pas être satisfaites, ainsi que des conflits et des problèmes d'harmonisation des offres de sillons.

À l'échéance du projet d'horaire de service de RNE (X-5), le C-OSS communique au candidat, via l'application PCS, au nom du GI/OR concerné, le projet d'horaire de service pour chaque demande traitée concernant les PaP pré-réservés, y compris l'entrée et/ou la sortie, les sections et offres sur-mesure en cas de demandes concurrentes.

#### 3.4.20 Observations

Les candidats peuvent formuler des observations sur la programmation provisoire dans l'application PCS un mois après la date indiquée au point 3.12 de cette annexe. Ces observations sont contrôlées par le C-OSS. Le C-OSS peut assister les candidats pour leurs observations. Cette procédure ne concerne que les observations relatives à la demande de sillon initiale - alors que les modifications des demandes de sillons initiales sont traitées comme décrit au point 3.7.1 de cette annexe (sans autre intervention du C-OSS).

#### 3.4.21 Post-traitement

Sur la base des observations susmentionnées, les GI/OR ont la possibilité de réviser les offres entre X-4 et X-3,5. L'offre mise à jour est fournie au C-OSS, qui - après un contrôle de cohérence - soumet la *final offer* au candidat dans l'application PCS.

#### 3.4.22 Final offer

À la date limite de la *final offer* (X-3,5), le C-OSS communique la *final offer* de l'horaire de service pour chaque demande de PaP valide, y compris les sections d'entrée et/ou de sortie, les sections et les offres sur-mesure en cas de demandes concurrentes, aux candidats via l'application PCS pour le compte du GI/OR concerné. Si, pour des raisons opérationnelles, la publication via des outils nationaux est toujours nécessaire (par exemple pour produire des documents pour les conducteurs de train), les GI/OR doivent s'assurer qu'il n'y a pas de divergences entre l'application PCS et l'outil national.

Les candidats concernés doivent accepter ou rejeter la *final offer* dans un délai de 5 jours calendrier dans l'application PCS.

- acceptation > conduit à l'attribution ;
- rejet > conduit au retrait et à la clôture de la demande ;
- pas de réponse > le C-OSS tentera activement d'obtenir une réponse. En cas d'absence de réponse de la part des candidats, le C-OSS met fin au processus (pas d'attribution).

Si tous les candidats ne sont pas d'accord sur la *final offer*, la demande est considérée comme sans réponse.

### 3.5 Phase des *Late Path Requests*

Les *Late Path Requests* font référence aux demandes de capacités concernant la programmation annuelle envoyées au C-OSS dans la période allant de X-7,5 à X-2.

Il est indiqué dans le CID de chaque corridor s'il offre ou non la possibilité de placer des *Late Path Requests*.

#### 3.5.1 Produit

La capacité pour les *Late Path Requests* peut être offerte de la manière suivante :

- A) de la même manière que pour les PaP, soit des sillons spécialement construits pour les *Late Path Requests*, soit des PaP qui n'ont pas été utilisés l'horaire de service annuel.
- B) Sur la base de créneaux de capacité. Les créneaux sont affichés par section du Corridor et le temps de parcours standard est indiqué. Pour commander des capacités pour des *Late Path Requests*, des sections de corridor sans indication de temps sont disponibles dans l'application PCS. Le candidat peut indiquer individuellement les heures de départ et/ou d'arrivée qu'il souhaite, le ou les sillons d'entrée et de départ, ainsi que le point de départ de la construction. Les indications doivent respecter les horaires standard mentionnés.

La capacité d'un *Late Path Request* doit être demandée via l'application PCS, soit de la même manière que pour les PaP, soit en utilisant les créneaux de capacité dans l'application PCS.

Si le Corridor offre la possibilité de placer des *Late Path Requests*, il est indiqué dans le CID de ce Corridor laquelle des variantes ci-dessus sera utilisée.

### 3.5.2 Sillons sur de multiples corridors

Il est possible que les demandes de capacités couvrent plus d'un corridor si la capacité est offerte (voir point 3.4.4 de cette annexe).

### 3.5.3 Late Paths sur des sections se chevauchant

Voir point 3.4.5 de cette annexe.

La description des offres communes sur les sections qui se chevauchent se trouve sur une carte à l'annexe 4C du CID de chaque corridor.

### 3.5.4 Traitement des demandes

Le C-OSS reçoit et collecte toutes les demandes de sillons qui sont introduites via l'application PCS.

### 3.5.5 Outil de référence pour les Late Path Requests

Les candidats qui envoient des *Late Path Requests* au C-OSS utilisent l'application PCS. PCS est utilisé pour gérer l'ensemble du sillon international : section PaP, sillon d'entrée et/ou de sortie et sillon sur mesure. Au cours du processus d'élaboration, l'outil national peut montrer des informations supplémentaires au candidat.

La matrice suivante indique, pour chaque étape du processus, quel outil est considéré comme l'outil de référence.

Phase	Demande (X-7,5 à X-2)	Retrait (X-8 à X-2)	Offre (X-1)	Acceptation (jusqu'à X-0,75)	Modification	Annulation
Outil de référence	PCS	PCS	PCS	PCS	Outil national	Outil national

Les modifications/annulations après X-4 doivent être introduites dans l'application « Book In ».

### 3.5.6 Vérification des demandes

Le C-OSS vérifie toutes les demandes comme décrit au point 3.4.9 de cette annexe.

### 3.5.7 Pré-réserve

Le C-OSS coordonne l'offre avec les GI/OR concernés ou d'autres C-OSS si nécessaire en suivant la règle du « *First Come First Served* ».

### 3.5.8 Élaboration du sillon

Pendant la phase d'élaboration du sillon, les GI/OR concernés préparent l'offre de *Late Path* sous la coordination du C-OSS.

### 3.5.9 Offre de *Late Paths*

Tous les candidats concernés doivent accepter, rejeter l'offre de *Late Paths* ou demander des adaptations dans un délai de 5 jours calendrier dans l'application PCS. En recourant à la fonction « *ask for adaptation* (solliciter une adaptation) », les candidats peuvent formuler des commentaires sur l'offre de *Late Paths*, qui seront contrôlés par le C-OSS. Cette procédure ne concerne que les commentaires relatifs à la demande de sillon initiale - tandis que les modifications des demandes de sillons initiales sont traitées comme décrit au point 3.7.1 de cette annexe (sans autre implication du C-OSS).

- acceptation > conduit à l'attribution ;
- demande d'adaptations > l'offre de *Late Paths* peut être renvoyée à l'élaboration du sillon avec des commentaires ; le GI/OR fera une proposition alternative ; toutefois, si aucune alternative n'est possible, le candidat devra préparer une nouvelle demande ;
- rejet > conduit au retrait et à la clôture de la demande ;
- pas de réponse > le C-OSS tentera activement d'obtenir une réponse. En cas d'absence de réponse de la part des candidats, le C-OSS met fin au processus (pas d'attribution).

Si tous les candidats ne sont pas d'accord sur la *final offer*, la demande est considérée comme sans réponse.

## 3.6 Phase de *Ad-Hoc Requests*

### 3.6.1 Réserve de capacités (*Reserve capacity* - RC)

Pendant la phase des *Ad-Hoc Requests*, le C-OSS offre une RC basée sur des PaP ou des créneaux de capacité afin de permettre une réponse rapide et optimale aux *Ad-Hoc Requests* :

- A. La RC basée sur des PaP sera un ensemble de plusieurs sections le long du corridor, soit des PaP non demandés et/ou des PaP construits à partir de la capacité restante par les GI/OR après l'allocation de la capacité globale pour l'horaire de service annuel ainsi que dans la phase des *Ad-Hoc Requests*.
- B. Dans le cas où la RC est offerte sur la base de créneaux de capacité, les créneaux sont affichés par section de corridor et le temps de circulation standard est indiqué. Les GI/OR concernés déterminent conjointement la quantité de RC pour la programmation suivante entre X-3 et X-2. Les créneaux déterminés ne peuvent pas être réduits par les GI/OR au cours des trois derniers mois avant la circulation.

Pour commander des créneaux de RC, des sections de corridor sans indication de temps sont disponibles dans l'application PCS. Le candidat peut indiquer les heures de départ et/ou d'arrivée qu'il souhaite individuellement, le ou les sillons d'entrée et de sortie, ainsi que le point de départ de la construction. Les indications doivent respecter autant que possible les temps de circulation standard mentionnés.

Il est indiqué dans le CID de chaque corridor par quelle variante ce corridor offre la RC. Dans le cas où un corridor offre la RC par la variante B, les délais pertinents sont également spécifiés dans le CID de ce corridor.

La RC est publiée par le C-OSS à X-2 dans l'application PCS.

Les GI peuvent modifier ou retirer la RC pour une certaine période en cas d'indisponibilité de la capacité due à un cas de force majeure. Les candidats peuvent réserver des CR via le C-OSS jusqu'à 30 jours avant le jour de la circulation. Pour introduire des *Ad-Hoc Requests* moins de 30 jours avant le jour de circulation, ils doivent contacter directement les GI/OR.

### 3.6.2 Sillons sur plusieurs corridors

Il est possible que des RC couvrent plus d'un corridor (voir 3.4.4 de cette annexe).

### 3.6.3 Capacité de réserve sur les sections qui se chevauchent

Voir 3.4.5 de cette annexe.

La description des offres communes sur les sections qui se chevauchent doit être affichée sur une carte à l'annexe 4C du CID de chaque corridor.

### 3.6.4 Sillons d'entrée, de sortie et sur-mesure

Pour les RC, le même concept s'applique que pour les PaP pour l'horaire de service annuel (voir point 3.4.6 de cette annexe).



### 3.6.5 Traitement des demandes

Le C-OSS reçoit et collecte toutes les demandes de sillons pour les RC introduites via l'application PCS jusqu'à 30 jours avant le jour de circulation. Sur demande, le C-OSS peut aider les candidats à créer les dossiers afin d'éviter les incohérences et de orienter les perspectives des candidats. Les GI/OR peuvent aider les candidats en effectuant une vérification technique des demandes.

### 3.6.6 Outil de référence pour les *Ad-Hoc Requests*

Les candidats qui envoient des demandes de RC au C-OSS doivent utiliser l'application PCS. PCS est utilisé pour gérer l'ensemble du sillon international : section PaP, sillon d'entrée et/ou de sortie et sillon sur mesure. Au cours du processus d'élaboration, l'outil national peut montrer des informations supplémentaires au candidat.

La matrice suivante indique, pour chaque étape du processus, quel outil est considéré comme l'outil de référence.

Phase	et Demande attribution (X-2 à X+12)	Retrait	Offre (10 jours civils avant la circulation du train)	Réponse (dans les 5 jours calendaires après l'offre)	Modification (après X-4)	Annulation (après X-4)
Outil de référence	PCS	PCS	PCS	PCS	Outil national	Outil national

Les modifications/annulations après X-4 doivent être introduites dans l'application « Book In ».

### 3.6.7 Vérification des demandes

Le C-OSS vérifie toutes les demandes comme décrit au point 3.4.9 de cette annexe.

### 3.6.8 Pré-réserveation

Le C-OSS applique la règle du « *First Come First Served* ».

### 3.6.9 Élaboration du sillon

Pendant la phase d'élaboration du sillon, les GI/OR concernés préparent l'offre sous la coordination du C-OSS.

### 3.6.10 Offre liée aux *Ad-Hoc Requests*

Les candidats reçoivent l'offre liée aux *Ad-Hoc Requests* au plus tard 10 jours calendrier avant la circulation du train. Tous les candidats concernés doivent accepter, demander des adaptations ou refuser l'offre liée aux *Ad-Hoc Requests* dans un délai de 5 jours calendrier dans l'application PCS. En recourant à la fonction « *ask for adaptation* (solliciter une adaptation) », les candidats peuvent formuler des commentaires sur l'offre liée aux *Ad-Hoc Requests*, qui seront contrôlés par le C-OSS. Cette procédure ne concerne que les commentaires relatifs à la demande de sillon initiale - tandis que les modifications des demandes de sillons initiales sont traitées comme décrit au point 3.7.1 de cette annexe (sans autre implication du C-OSS).

- acceptation > conduit à l'attribution ;

- demande d'adaptations > l'offre liée aux *Ad-Hoc Requests* peut être renvoyée à l'élaboration du sillonn avec des commentaires ; le GI/OR fera une proposition alternative ; toutefois, si aucune alternative n'est possible, le candidat devra préparer une nouvelle demande ;
- rejet > conduit au retrait de l'offre et à la clôture de la demande ;
- pas de réponse > Le C-OSS tentera activement d'obtenir une réponse. En cas d'absence de réponse de la part des candidats, le C-OSS met fin au processus (pas d'attribution).

Si tous les candidats ne sont pas d'accord sur la *final offer*, la demande est considérée comme sans réponse.

## 3.7 Demande de modifications par le candidat

### 3.7.1 Modification

Le *Sector Handbook for the communication between Railway Undertakings and Infrastructure Managers (RU/IM Telematics Sector Handbook)* (manuel sectoriel pour la communication entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure (manuel sectoriel télématique EF/GI)) est la spécification du règlement TAF-TSI (CE) n°1305/2014. Selon son annexe 12.2 Modèle UML de la demande de sillonn de l'horaire de service annuel, il n'est pas possible de placer des demandes de modification de sillons (même en incluant les PaP) par le candidat entre X-8 et X-5. La seule option dans cette période est la suppression, c'est-à-dire le retrait, de la demande de sillonn.

### 3.7.2 Retrait

Le retrait d'une demande n'est possible qu'après :

- la soumission de la demande (jusqu'à X-8) et jusqu'à la *final offer* ;
- avant l'attribution pendant la phase *Late Path Requests* (le cas échéant) et la phase liée aux *Ad-Hoc Requests*.

La nouvelle soumission du dossier retiré sera considérée comme une demande annuelle uniquement jusqu'à X-8.

Les règles nationales concernant les frais de retrait et les délais s'appliquent.

### 3.7.3 Transfert de capacité

Une fois la capacité préréservee ou allouée à un candidat, elle ne peut être transférée par le bénéficiaire à un autre candidat. L'utilisation de la capacité par une entreprise ferroviaire qui effectue des opérations pour le compte d'un candidat non-entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

### 3.7.4 Annulation

L'annulation fait référence à la phase entre l'attribution finale et la circulation du train. L'annulation peut porter sur un, plusieurs ou tous les jours de circulation et sur un, plusieurs ou tous les tronçons du sillonn attribué.

Si un sillonn doit être annulé, pour quelque raison que ce soit, l'annulation doit être effectuée conformément aux procédures nationales.

### 3.7.5 Sillons non utilisés

Si un candidat ou une entreprise ferroviaire désignée n'utilise pas le sillonn attribué, le cas est traité selon les règles nationales.

## 3.8 Transport exceptionnel et marchandises dangereuses

### 3.8.1 Transport exceptionnel

Les PaP et les RC ne prévoient pas la possibilité de gérer les transports exceptionnels (par exemple, les chargements hors gabarit). Les paramètres des PaP et des CR proposés doivent être respectés, y compris les profils de transport combiné publiés.

Les demandes de transports exceptionnels sont transmises par le C-OSS directement aux GI/OR concernés pour traitement ultérieur.

### 3.8.2 Marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses peuvent être chargées sur des trains utilisant des PaP ou des RC si les règles internationales et nationales concernant le mouvement des matières dangereuses sont respectées (par exemple, conformément au RID - Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses).

Les marchandises dangereuses doivent être déclarées, lors d'une demande de sillon, à tous les GI/OR du Corridor.

## 3.9 Services associés au transport ferroviaire

Les services associés au transport ferroviaire sont des services spécifiques, dont l'attribution suit des règles nationales et des délais partiellement différents de ceux stipulés dans le processus d'attribution des sillons. Par conséquent, la demande doit être envoyée directement aux GI/OR concernés.

Si des questions concernant les services associés au transport ferroviaire sont envoyées au C-OSS, celui-ci contacte les GI/OR concernés, qui fournissent une réponse dans un délai raisonnable.

## 3.10 Contrats et facturation

Les contrats d'accès au réseau sont conclus entre les GI/OR et le candidat sur la base des conditions nationales d'accès au réseau.

Le C-OSS n'émet pas de facture pour l'utilisation des sillons attribués. Tous les coûts (frais d'utilisation d'un sillon, frais administratifs, etc.) sont facturés par les GI/OR concernés selon les règles nationales.

## 3.11 Procédure de recours

Selon l'article 20 du Règlement : en cas de plainte concernant l'attribution des PaP (par exemple, en raison d'une décision basée sur les règles de priorité pour l'attribution), les candidats peuvent s'adresser à l'organe de contrôle compétent comme indiqué dans l'accord de coopération signé entre les organes de contrôle sur le Corridor.

Pour obtenir le lien vers les accords de coopération entre les organes de contrôle, veuillez-vous référer au CID de chaque Corridor.

## 3.12 Tableau des délais

Date / Délai	Date exprimée en « X- »	Description des activités
8 janvier 2024	X-11	Publication du catalogue PaP
9 janvier 2024 - 22 janvier 2024	X-11 – X-10,5	Phase de correction (corrections d'erreurs dans les PaP publiés)
8 avril 2024	X-8	Dernier jour pour demander un PaP
15 avril 2024		Dernier jour pour informer les candidats de l'offre alternative de PaP
22 avril 2024	X-7,5	Dernier jour pour que le C-OSS envoie les informations de pré-réservation PaP aux candidats
1 juillet 2024	X-5	Publication du projet d'horaire de service
2 juillet 2024 - 2 août 2024	X-5 – X-4	Observations et commentaires des candidats
23 avril 2024 - 14 octobre 2024	X-7,5 – X-2	Phase d'introduction des <i>Late Path Requests</i> via le C-OSS
20 août 2024 - 11 novembre 2024	X-3,5 – X-1	Phase d'attribution des <i>Late Path Requests</i>
19 août 2024	X-3,5	Publication de la <i>final offer</i>
24 août 2024	X-3	Acceptation de la <i>final offer</i>
14 octobre 2024	X-2	Publication de la RC
15 décembre 2024	X	Modification de l'horaire de service
15 octobre 2024 - 13 décembre 2025	X-2 – X+12	Phase de demande et d'attribution pour la RC