



# Document d'orientation

pour les Expressions de besoins (EDB)  
version 1.0

*Avertissement : la version anglaise de ce document prévaudra à tous égards et prévaudra en cas d'incohérence avec les versions traduites.*

## Sommaire :

1.	Introduction .....	3
2.	Synthèse .....	3
3.	Documents de référence et systèmes d'information.....	5
4.	A propos des EDB.....	5
4.1.	Importance et avantage des EDB .....	5
4.2.	A quoi ressemble une EDB ? .....	5
4.3.	Qui peut soumettre une EDB ? .....	6
5.	Processus des EDB .....	7
5.1.	Phase pré-EDB (X-36 à X-24).....	7
5.2.	Phase du Modèle Capacitaire (X-24 à X-18).....	8
5.3.	Phase d'Approvisionnement de Capacité (X-18 à X-11) .....	9
6.	Annexe A : Dates des EDB pour les premiers Horaires de Service TTR .....	10
7.	Annexe B : Foire aux questions (FAQ).....	11

Traduction anglais-français des concepts utilisés	
Expression De Besoins (EDB)	Capacity Needs Announcement (CNA)
Modèle Capacitaire	Capacity Model
Approvisionnement de capacité	Capacity Supply (CS)
Restrictions temporaires de capacité (RTC)	Temporary Capacity Restriction (TCR)
Entreprise Ferroviaire (EF)	Railway Undertaking (RU)
Gestionnaire d'Infrastructure (GI)	Infrastructure Manager (IM)

Version	Responsable	Date	Description
0.1	Sebastián Čarek Fabian Hunkeler	28.09.2021	La version initiale créée par FTE sur la base des consultations EF / Candidats et les documents de processus TTR.
0.2	Sebastián Čarek Fabian Hunkeler	12.10.2021	Document validé par le GT FTE (CNA WG).
0.3	Sebastián Čarek Fabian Hunkeler	03.11.2021	Document consulté avec le GT EF Voyageurs (FTE WG Passenger), le GT EF Fret (FTE WG Freight) et les GI (TTR Process Group)
1.0	Fabian Hunkeler	23.11.2021	Document approuvé par l'Assemblée Plénière FTE.
1.0	SNCF Voyageurs	02.02.2022	Traduction du document par le personnel francophone de l'EF

## 1. Introduction

Le présent Document d'orientation a pour objet d'accompagner les Entreprises Ferroviaires (ci-après EF), réunies dans le cadre de l'association Forum Train Europe (FTE), pour la mise en œuvre de l'élément de TTR que sont les Expressions de besoins (ci-après EDB). Ce Document d'orientation fournit un processus conforme à TTR, qui devrait aider les EF à harmoniser les EDB et à en comprendre les objectifs, y compris dans le suivi des consultations entre GI et EF. Le Document d'orientation devra être publié à la suite du débat en Assemblée plénière FTE et être rendu accessible également aux EF non-membres de FTE ainsi qu'aux autres candidats. Les annexes peuvent être mises à jour par le bureau FTE après accord du groupe de travail compétent.

## 2. Synthèse

### Pourquoi est-il important de soumettre des EDB ?

Les EDB sont un instrument très important dans le processus TTR qui donne à tous les candidats une grande chance de participer à la conception de la future capacité. Il est très important de participer activement car cela permet aux candidats d'influencer afin que :

- Les produits capacitaires préparés par les GI reflètent les besoins réels du marché ;
- L'utilisation de la capacité soit équilibrée entre les trafics fret, les trafics voyageurs et les travaux (Restrictions temporaires de capacité, RTC) ;
- Les RTC et les solutions de trafic associées soient acceptables par le marché.

### Qu'est-ce qu'une EDB ?

Une EDB est une information amont aux GI concernant un trafic prévu. Pour tirer le meilleur parti possible de la capacité, les candidats doivent fournir autant de détails fiabilisés que possible, en utilisant le format standardisé. Les EDB pour le marché voyageurs seraient susceptibles d'être très détaillées, tandis que pour le marché fret, la plupart des candidats soumettraient probablement leurs besoins de manière générale (par exemple, nombre de trajets de l'origine à la destination par semaine). La plupart des champs sont facultatifs et laissent la possibilité de soumettre des informations générales comme plus détaillées.

**Vision simplifiée du processus :**

X-36 à X-24	Les EF, les candidats non EF et les clients finaux échangent et décident qui soumet l'EDB pour chaque trafic. Les EDB sont harmonisées au niveau international entre les partenaires impliqués. Toute entité ayant un intérêt dans la capacité peut soumettre des EDB.
X-24	Date limite de soumission de l'EDB.
X-24 à X-18	Les candidats sont disponibles pour donner les éclaircissements nécessaires aux GI. Ensuite, les candidats sont consultés sur les modèles de capacité, y compris les variantes lors des périodes de RTC à impact majeur et élevé. Les candidats peuvent vérifier si leurs besoins sont bien pris en compte.
X-18 à X-11	Les GI qui ont recours à une préconstruction utilisent les informations des EDB et les consultations suivantes pour construire les produits de capacité.
X-11	L'Approvisionnement de Capacité est publiée, tous les produits préconstruits et les RTC à impact majeur, élevé et moyen sont disponibles dans une vision à 365 jours. La phase de planification anticipée de TTR s'achève.

### 3. Documents de référence et systèmes d'information

Le présent Document d'orientation est basé sur les documents suivants (en anglais) :

- *Description of the 'Timetabling and Capacity Redesign Process (TTR)' (v2.0)*
- *RNE Procedures for Temporary Capacity Restriction Management (v1.0)*
- *RNE Procedures for Capacity Model (v1.0)*

RailNetEurope fournit l'outil *European Capacity Management Tool (ECMT)*, qui sera utilisé pour la gestion des Expressions de besoin. Les groupes de travail FTE compétents devraient fournir aux GI les exigences fonctionnelles de base et conseiller l'instance de contrôle (*ECMT Change Control Board*) dans le processus de développement ultérieur.

### 4. A propos des EDB

Ce chapitre présente au lecteur les EDB en général, explique pourquoi il est important de prendre part au processus, ce que sont les EDB et qui a la charge de leur gestion.

#### 4.1. Importance et avantage des EDB

L'un des éléments cruciaux de TTR est l'introduction à l'échelle européenne d'une phase amont de planification anticipée, avant que les premières demandes de capacité ne soient placées. Cela permet de détecter à un stade précoce les conflits de capacité potentiels et les saturations, donnant plus de temps pour résoudre la situation avec des mesures appropriées. Les candidats seront accompagnés et consultés par les GI dans le processus itératif.

Les EDB sont un instrument très important au sein de TTR, donnant à tous les candidats une opportunité de participer à la conception de la future capacité. Il est très important que les candidats utilisent activement cette possibilité. Une soumission d'EDB en bonne et due forme permet aux candidats d'influencer ce qui suit :

- Les produits capacitaires préparés par les GI reflètent les besoins réels du marché ;
- L'utilisation de la capacité soit équilibrée entre les trafics fret, les trafics voyageurs et les travaux (Restrictions temporaires de capacité, RTC) ;
- Les RTC et les solutions de trafic associées soient acceptables pour le marché.

#### 4.2. A quoi ressemble une EDB ?

Une EDB est une information amont aux GI sur le futur trafic prévu. L'EDB contient des champs de données standardisés relatifs à l'horaire souhaité, au schéma d'arrêt,

à la fréquence et aux caractéristiques du convoi Pour tirer le meilleur parti possible de la capacité, les candidats doivent fournir autant de détails fiables que possible, en utilisant le format standardisé. Les EDB pour le marché voyageurs seraient susceptibles d'être très détaillées, tandis que pour le marché fret, la plupart des candidats soumettraient probablement leurs besoins de manière générale (par exemple, nombre de trajets de l'origine à la destination par semaine). La plupart des champs sont facultatifs et laissent la possibilité de soumettre des informations générales ou plus détaillées.

### **4.3. Qui peut soumettre une EDB ?**

Une EDB peut être soumise par toute entité intéressée par l'utilisation des capacités (EF, Ministère des transports, Région, transitaire fret, industrie), ce qui constitue une différence importante par rapport à une demande de sillon. Les entités n'ont pas besoin d'une licence ferroviaire valide, ni d'être basées dans le pays du réseau pour lequel elles souhaitent soumettre des EDB. L'entité qui crée l'EDB initiale (demandeur principal) peut nommer pour n'importe quelle section géographique (entre deux points du réseau) une autre société comme demandeur. Le demandeur désigné prend en charge la responsabilité de la section pour remplir le CNA et devient également le partenaire des GI pour les consultations ultérieures (Modèle de capacité/Approvisionnement de Capacité, RTC). La nomination n'est pas limitée à la période précédant la soumission de l'EDB, ainsi un candidat non-EF peut soumettre une EDB de l'origine à la destination et nommer une EF lors à un moment ultérieur pour un échange approfondi avec les GI.

## 5. Processus des EDB

Ce chapitre explique le processus pour les EDB ainsi que les consultations ultérieures entre GI et candidats qui appliquent les principes de la planification amont prévus dans TTR et qui utilisent les données des EDB.

### 5.1. Phase pré-EDB (X-36 à X-24)

X-36 à X-26	<p style="text-align: center;"><b>Travaux pre-préparatoires</b></p> <p>En général, les candidats doivent commencer à effectuer des recherches sur le marché et à évaluer leurs propres plans d'affaires<sup>1</sup>.</p> <p>Trafic guidé par la demande : les EF contactent le client final par exemple les autorités compétentes pour les contrats de service public (voyageurs) et les transitaires/chargeurs (fret). Ils doivent convenir entre eux du soumissionnaire pour l'EDB, à savoir si l'entité le fera elle-même ou demandera à l'EF.</p> <p>Trafic guidé par l'offre : les EF examinent les partenariats potentiels avec d'autres candidats et conviennent avec eux qui sera le candidat principal pour ce trafic et créent l'EDB initiale. Si les partenaires ne sont pas connus à ce stade, le candidat principal créera lui-même le CNA et procédera à la nomination à un stade ultérieur.</p>
X-26	<p><b>Dernier délai pour ouvrir l'EDB initiale</b> (ou reporter le CNA des périodes horaires précédentes) et désigner les candidats responsables de chaque zone géographique.</p>
X-26	<p><b>Dernier délai pour que les GI fournissent les informations relatives aux RTC à impact majeur/élevé</b> s'ils souhaitent que les EDB prennent en comptes des travaux. Le processus EDB débute pour les GI.</p>
X-26 à X-24.75	<p style="text-align: center;"><b>Harmonisation des EDB</b></p> <p>Les candidats responsables remplissent les données de l'EDB avec des informations aussi détaillées et fiables que possible à date.<sup>2</sup></p>

<sup>1</sup> En particulier lors des premiers Horaires de Service, les candidats peuvent demander des données historiques relatives à leurs circulations.

<sup>2</sup> Le candidat principal a la possibilité pour chaque EDB de convenir avec ses Partenaires de différentes dates limites, l'harmonisation des EDB peut ainsi débuter plus tôt ou bien réduire le temps du contrôle de cohérence.

X-24.75 à X-24	<p style="text-align: center;"><b>Contrôle de cohérence</b></p> <p>Les candidats principaux effectuent un contrôle de cohérence des EDB dont ils ont la charge et corrigent avec les candidats responsables toute incohérence. Ensuite, ils soumettent l'EDB aux GI.</p>
X-24	<p style="text-align: center;"><b>Date limite pour soumettre les EDB aux GI</b></p> <p>Les GI sont tenus de considérer comme strictement confidentielles toutes les EDB soumises et toute communication afférente. La clause de confidentialité ne s'applique pas avec les autres candidats nommés sur cette EDB par le candidat principal. Selon la ligne et l'état d'avancement du modèle capacitaire, les nouvelles EDB et les mises à jour importantes de l'EDB soumises après X-24 peuvent ne pas être pleinement prises en compte par les GI. Néanmoins, il est toujours préférable de soumettre une EDB après la date limite que de ne rien transmettre.</p>

## 5.2. Phase du Modèle Capacitaire (X-24 à X-18)

Les informations contenues dans les EDB sont utilisées par les GI comme l'une des sources importantes pour concevoir les futurs modèles de capacité et identifier les solutions de trafic pendant les périodes de travaux.

X-24 à X-21	<p style="text-align: center;"><b>Création des projets de Modèle Capacitaire</b></p> <p>Les GI travaillent sur les Modèles capacitaires et les candidats doivent être disponibles pour les GI dans le cas où des éclaircissements sur leurs EDB seraient nécessaires. À X-21, les GI publient les projets de Modèles capacitaires et les variantes des solutions de trafic<sup>3</sup> lors des RTC à impact majeur et élevé. Les candidats peuvent accéder à ces informations.</p>
X-21 à X-18	<p style="text-align: center;"><b>Consultation des Modèles Capacitaires</b></p> <p>Les candidats sont consultés, ils peuvent s'assurer que leurs besoins sont bien repris dans les Modèles Capacitaires et également exprimer leur avis sur les solutions alternatives de trafic pour les périodes de TCR à majeur et fort impact. Les GI doivent éliminer les incohérences et essayer de trouver des solutions avec les candidats sur la manière de résoudre les besoins de capacités en conflit<sup>4</sup>. Les Modèles Capacitaires finaux sont publiés à X-18.</p>

<sup>3</sup> Une solution de trafic doit être comprise comme un plan détaillant quels sont les volumes de trafics affectés par une RTC et les calendriers applicables.

<sup>4</sup> Les GI doivent mettre en place des procédures communes pour les cas où un accord entre parties prenantes impliquées n'a pu être trouvé après une consultation itérative. Cela peut se matérialiser par une déclaration de saturation ou par l'application des principes d'allocation priorisant certains volumes de trafic.



### 5.3. Phase d'Approvisionnement de Capacité (X-18 à X-11)

Pendant la phase de Modélisation Capacitaire, la discussion était plus générale et relative les volumes de trafic. En commençant la phase d'Approvisionnement de Capacité, les GI utilisent des informations plus détaillées des EDB.

X-18 à X-11	<p style="text-align: center;"><b>Construction de l'Approvisionnement de Capacité</b></p> <p><u>Lignes avec préconstruction</u> : les GI utilisent les informations détaillées des EDB et les consultations itératives suivantes pour construire les produits de capacité (sillons préconstruits, bandes de capacité). Ces produits doivent prendre en considération les RTC et fenêtres à impact majeur/élevé/moyen.</p> <p><u>Lignes sans préconstruction</u> : les GI consultent les candidats sur les TCR à impact majeur/à fort impact et les TCR à impact moyen (dans la mesure où ils sont connus) en utilisant le modèle de capacité mis à jour et les variantes des solutions de trafic (date limite des GI X-13.5). Les principaux candidats souhaitant connaître les détails du chemin peuvent demander une étude de faisabilité.</p>
X-11	<p style="text-align: center;"><b>Publication de l'Approvisionnement de Capacité</b></p> <p>L'Approvisionnement de Capacité est publiée, tous les produits préconstruits et les TCR à impact majeur, élevé et moyen sont disponibles avec une vision à 365 jours. La planification amont de TTR se termine.</p>

## 6. Annexe A : Dates des EDB pour les premiers Horaires de Service TTR

L'annexe A devrait aider les membres FTE à transférer les date limites génériques<sup>5</sup> du chapitre 5 aux mois et années réels. Les jours exacts doivent être convenus pour chaque Horaire de Service entre les GI et les EF du groupe respectif et publiés dans les calendriers RNE et FTE.

### HDS 2025

Calendrier	Calendrier	Jalons / Actions
X-26	Septembre 2022	Date limite pour que les GI débutent et que les candidats principaux ouvrent les EDB initiales.
X-24.75	Novembre 2022	Date limite pour les candidats responsables pour remplir les données des EDB
X-24	Décembre 2022	Date limite pour soumettre les Expressions de besoin
X-21	Mars 2023	Date limite aux GI pour publier les projets de Modèle Capacitaire
X-18	Juin 2023	Date limite aux GI pour publier les versions finales de Modèle Capacitaire
X-11	Janvier 2024	Date limite aux GI pour publier les versions finales des Approvisionnements de capacité

### HDS 2026

Timeline	Timeline	Milestone/Action
X-26	Septembre 2023	Date limite pour que les GI débutent et que les candidats principaux ouvrent les EDB initiales.
X-24.75	Novembre 2023	Date limite pour les candidats responsables pour remplir les données des EDB
X-24	Décembre 2023	Date limite pour soumettre les Expressions de besoin
X-21	Mars 2024	Date limite aux GI pour publier les projets de Modèle Capacitaire
X-18	Juin 2024	Date limite aux GI pour publier les versions finales de Modèle Capacitaire
X-11	Janvier 2025	Date limite aux GI pour publier les versions finales des Approvisionnements de capacité

*Avertissement : la mise en œuvre du processus EDB est envisagée pour l'HDS 2025, néanmoins, la portée de la mise en œuvre lors des premiers HDS pourrait être limitée dans un certain nombre de pays (par exemple aux lignes avec un caractère international ou aux lignes à forte saturation). Pour plus de détails, veuillez consulter le [Guichet Unique](#) ou le [Document de Référence du Réseau \(4.9.3.1\)](#).*

<sup>5</sup> X - #, une date limite se réfère au changement d'Horaire de Service (X) et au nombre de mois EF amont de celui-ci (#).

## 7. Annexe B : Foire aux questions (FAQ)

Les questions suivantes ont été reçues par un grand nombre de parties prenantes :

### **Comment éviter les doubles EDB pour le même trafic ?**

En général, les GI sont responsables de l'identification d'une EDB en double (seuls les GI ont accès à tous les CNA), néanmoins, les candidats doivent les soutenir autant que possible. Deux contre-mesures ont été intégrées au processus. Dans un premier temps, les demandeurs vérifient auprès des clients finaux s'ils ne souhaitent pas soumettre eux-mêmes le EDB ou s'ils n'ont pas demandé à d'autres EF de le faire. Deuxièmement, dans la structure des données de l'EDB, il y a un champ ouvert « Type de contrat/Commentaire », qui peut être utilisé par les candidats pour indiquer pour quel service ils vont concourir. De plus, les GI disposent pour chaque EDB d'un point de contact chez le demandeur, qui peut être utilisé pour des clarifications.

### **Quelle est la synergie entre les EDB et les annonces aux régulateurs sur les nouveaux trafics passagers en libre accès ?**

Dans certains pays, les EF voyageurs souhaitant lancer de nouveaux services en accès libre sont obligées d'annoncer à l'Autorité de régulation leur intention d'ici X-18 (pour laisser au régulateur le temps d'effectuer potentiellement le test d'équilibre économique). Actuellement, il n'y a pas de synergie entre les EDB et cette annonce, cependant, l'objectif à long terme serait d'évaluer l'utilisation des EDB également à cette fin. Veuillez noter que les informations aux RB ne sont pas identiques à celles du EDB, par exemple, la capacité du matériel roulant en passager et les prévisions d'exploitation pour au moins les trois prochaines HDS ne sont pas demandés via le processus EDB.

### **Y a-t-il une entrée de données minimale pour une EDB ?**

Non, seuls le nom du dossier d'EDB, l'origine et la destination sont des champs obligatoires. Cependant, les GI sont incapables de préparer des modèles de capacité et des fournitures reflétant les besoins du marché si des informations fiables et suffisantes ne sont pas fournies par les candidats. Par conséquent, il est recommandé de saisir des informations plus détaillées, par exemple des données pour identifier l'itinéraire (saisir les points remarquables ou codes de localisation primaires), en pour les trafics voyageurs.

### **Les demandeurs doivent-ils fournir des EDB s'ils n'ont pas de détails ou d'informations sur le transport ?**

Il n'y a aucune obligation légale de soumettre des EDB, cependant, il peut y avoir des avantages pour les demandeurs s'ils les soumettent (voir 4.1). Les champs de données dans la structure de données de l'EDB sont presque tous facultatifs, ce qui donne la possibilité de remplir ce qui est fiable. Si le demandeur ne connaît pas les détails du transport, il vaut la peine de demander si quelqu'un d'autre le sait - dans certains cas, il peut être conseillé au client final de fournir les informations ou de prendre en charge la responsabilité de l'EDB. Et enfin, si l'EDB n'est pas soumise, cela n'exclut pas le candidat des prochains tours de consultation des candidats IM.

### **Les candidats sont-ils consultés dans la planification amont ?**

Oui, plusieurs fois de X-24 à X-11. En premier, il y a la possible clarification bilatérale avec les GI sur les EDB entre X-24 et X-21. Ensuite, entre X-21 et X-18 il est prévu la consultation sur le projet de Modèle Capacitaire, accompagnée de consultations supplémentaires pour les périodes de travaux et pour les EDB en conflit. La période après X-18 consiste en des tours de consultation itératives sur l'Approvisionnement de Capacité et les RTC, pour les lignes sans préconstruction. Les candidats peuvent également demander une consultation supplémentaire via le processus d'étude de faisabilité.

### **Y a-t-il une différence entre le processus national et international de l'EDB ?**

Non. L'un des piliers de TTR est d'aligner les procédures nationales et d'aller vers l'espace ferroviaire unique européen pour l'attribution des capacités. L'objectif est qu'un demandeur n'ait aucune barrière ou de nouveaux processus à apprendre lorsqu'il souhaite accéder à la capacité d'un nouveau réseau. Par conséquent, il ne doit pas y avoir de différences pour les EDB pour la planification des trains limitée à un seul réseau et pour la planification multi-réseaux. Contrairement à une demande de sillon, où le demandeur doit être autorisé à introduire une demande, dans le processus EDB, cette limitation n'existe pas. Ainsi une EF n'a pas à disposer d'une licence ou d'une autorisation dans le pays où elle place une EDB. Il convient également de souligner qu'il n'existe pas d'« EDB nationales pour le trafic international », la gestion des EDB se fait toujours pour le transport de bout en bout : les demandeurs doivent harmoniser les EDB de l'origine réelle à la destination réelle. Les GI doivent suivre la même approche et ne pas limiter leur point de vue (et l'harmonisation du Modèle Capacitaire ou de l'Approvisionnement de Capacité) uniquement jusqu'au point frontière.

### **Un candidat leader peut-il changer de candidat partenaire (candidat responsable d'une certaine zone géographique) ?**

Oui. Le candidat partenaire peut également être modifié ou nommé après X-24. Le demandeur principal peut également décider qu'il reprendra tout seul la planification amont pour toutes les zones géographiques, y compris pour celles où il n'est pas en possession de la licence d'EF. La nomination du partenaire peut également se faire dans la phase de demande de sillon ou dans le cas des candidats non EF, même après l'attribution.

### **La soumission du EDB garantit-elle l'allocation des capacités ?**

Non, le processus de l'EDB ne mène pas à une pré-allocation. Via le processus EDB, les candidats peuvent influencer la conception des futurs produits de capacité afin qu'ils répondent à leurs besoins commerciaux. En outre, les conflits de capacité peuvent être détectés plus tôt. Néanmoins, il peut également arriver que la capacité conçue par un demandeur particulier soit finalement demandée et attribuée à un autre demandeur.