

Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [***] ou [fourchette]

Décision n° 2019-060 du 3 octobre 2019
portant mise en demeure de SNCF Réseau pour non-respect des dispositions applicables à la procédure d'attribution des capacités d'infrastructure définie dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2020

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1264-7 et L. 1264-8 ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2018-036 du 23 mai 2018 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2019 ;

Vu l'avis n° 2019-004 du 7 février 2019 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2020 » dans sa version 1 du 7 décembre 2018 et sa version 2 du 12 septembre 2019 ;

Vu le courrier du secrétaire général de l'Autorité en date du 14 février 2019 informant SNCF Réseau de l'ouverture de l'instruction d'une procédure en manquement en application de l'article L. 1264-7 du code des transports ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 3 octobre 2019,

1. FAITS ET PROCEDURE

1.1 Contexte

1. Afin de parvenir à la meilleure utilisation de l'infrastructure tout en veillant au développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires, le processus de répartition et d'attribution des capacités d'infrastructure du réseau ferré national cherche à satisfaire, dans la mesure du possible, l'ensemble des demandes de capacités correspondant aux besoins des services de transports de voyageurs et de marchandises.
2. A ce titre, le chapitre 4 du document de référence du réseau ferré national (ci-après « le DRR ») établi par SNCF Réseau définit la procédure d'attribution des capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national par le gestionnaire d'infrastructure. Cette procédure prévoit que l'élaboration de l'horaire de service s'organise autour des quatre grandes étapes successives suivantes, pour lesquelles « A » désigne l'année de référence de l'horaire de service (« HDS A ») :
 - De A-5 à avril A-2 : la structuration de la capacité du graphique ;
 - De mai A-2 à mi-décembre A-2¹ : la préconstruction du graphique ;
 - De mi-décembre A-2 à mi-septembre A-1 : la construction de l'HDS A ;
 - De mi-septembre A-1 à mi-décembre A : l'adaptation de l'HDS A, y compris en dernière minute.
3. Tout d'abord, la structuration de la capacité du graphique est menée par SNCF Réseau entre A-5 et avril A-2. Cette phase permet de définir, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, les principes d'organisation des sillons et de la capacité dédiée aux travaux. Elle conduit principalement à élaborer un plan de référence de sillons cadencés intitulé « trame horaire systématique » ou « trame 2h » se concentrant sur les besoins de sillons fréquents et jugés structurants relatifs aux services de voyageurs ou de fret. Cette trame horaire de référence n'a pas vocation à intégrer tous les sillons susceptibles de circuler chaque jour.
4. Ensuite, la préconstruction du graphique, menée entre mai A-2 et mi-décembre A-2², vise à élaborer un « graphique 24h » optimisant l'utilisation de la capacité du réseau pour les vingt-quatre heures d'un jour ouvré ordinaire. Ce graphique se fonde sur l'information fournie par les différents candidats entre mai et juin A-2, nommée « expression de besoins 24h ». Il tient compte de la trame horaire systématique élaborée lors de l'étape précédente, par activation des sillons de la trame en réponse aux besoins exprimés, ainsi que des besoins « 24h » hors trame qui n'y sont pas éligibles. Le graphique issu de la phase de préconstruction permet, en visualisant tous les trains circulant sur une journée type, de définir l'offre de sillons préconstruits (voyageurs et fret) pouvant être revendiqués par les demandeurs de capacités lors de la construction de l'horaire de service. Ce graphique peut être assimilé à un catalogue de sillons-types proposés pour la phase suivante.
5. Ces deux premières phases de structuration et de préconstruction visent ainsi à trouver un juste équilibre entre, d'une part, la proposition de capacités répondant à un maximum de besoins des clients, au sein du catalogue des offres, et d'autre part la nécessaire optimisation des circulations sur le réseau en maximisant la capacité disponible. Fort de cet équilibre, le graphique 24h prévoit ainsi des capacités pour des services de transport type et non pour des entreprises spécifiques, et ne confère ni droits ni obligations aux différents demandeurs.

¹ Il convient de relever que si le point 4.2.2 du DRR 2020 fixe le jalon de fin de la phase pré-construction à décembre A-2, le point 4.3.1 du DRR 2020 précise quant à lui que le jalon de « mise à disposition des demandeurs des sillons catalogues dans Gesico » est fixé au 22 février 2019.

² Idem

6. La troisième phase, dite de construction de l'horaire de service, se déroule de mi-décembre A-2 à mi-septembre A-1. Elle correspond à la mise en œuvre de la procédure d'allocation de capacités au cours de laquelle le gestionnaire d'infrastructure apporte une réponse formelle à chaque demande de sillon et met en œuvre la procédure de programmation et de coordination des demandes décrite à l'article 21 du décret du 7 mars 2003 susvisé. Les demandeurs de capacités formulent, au plus tard mi-avril A-1, des demandes de sillon intitulées « demandes au service » (ci-après « DS »), en s'appuyant notamment sur le « graphique 24h » préconstruit. Ces demandes sont traitées par SNCF Réseau en tenant compte des fenêtres et capacités allouées pour les travaux. Au cours de la phase de construction, le projet de l'horaire de service est élaboré et communiqué aux candidats, effectifs et potentiels, par SNCF Réseau en juillet A-1. L'horaire de service définitif est arrêté et rendu public en septembre A-1.
7. Enfin, la phase d'adaptation de l'horaire de service se déroule entre mi-septembre A-1 et mi-décembre A. Elle vise à l'attribution de sillons dans la capacité résiduelle, postérieurement à la publication de l'horaire de service définitif. Au cours de cette dernière phase, SNCF Réseau alloue des sillons supplémentaires pour répondre à des besoins nouveaux ou modifie des sillons précédemment alloués. A ce titre, SNCF Réseau traite, durant cette phase, plusieurs types de demandes selon un calendrier de demandes et de réponses précisé au DRR :
 - « demande tardive au service » (ci-après « DTS ») : à formuler entre le jalon temporel de mi-avril évoqué au point 6 et mi-octobre A-1 ;
 - « demande de sillon en adaptation » (ci-après « DSA ») : à formuler entre mi-octobre A-1 et jusqu'à sept jours avant le jour J de circulation envisagé ;
 - ou « demande de sillon de dernière minute » (ci-après « DSDM ») : à formuler entre J-7 et J.
8. La perspective de l'ouverture à la concurrence du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs implique de veiller à ce que les principes de transparence ainsi que de traitement équitable et non discriminatoire des demandeurs de capacités soient garantis. Dans ce contexte, l'Autorité juge essentiel de s'assurer de la clarté, de la transparence ainsi que du caractère équitable et non discriminatoire des dispositions du DRR relatives à la procédure de répartition des capacités.

1.2 Le cadre juridique

9. En application du 1° de l'article L. 2111-9 du code des transports, SNCF Réseau a pour mission d'assurer « *l'accès à l'infrastructure du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure* ». La fonction de gestion de l'infrastructure relative à la répartition des capacités d'infrastructure recouvre, ainsi que le précise l'article 16-2 du décret n° 2003-194 susvisé, « *l'adoption de toutes les décisions relatives à la définition et à l'évaluation de la disponibilité des capacités et à l'attribution de sillons individuels* ».
10. L'article L. 2122-4-3 du même code précise que la répartition des capacités doit être réalisée « *dans des conditions garantissant une libre concurrence et un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure* ».
11. A cette fin, l'article L. 2122-5 prévoit que SNCF Réseau publie annuellement un document de référence du réseau (DRR) décrivant « *les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau* ».
12. Le contenu du DRR est précisé à l'article 17 du décret n° 2003-194 susvisé.

1.3 Procédure

13. Le 7 décembre 2018, SNCF Réseau a publié, en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, la version 1 du document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2020 (ci-après « DRR 2020 »).
14. Le 7 février 2019, l'Autorité a, en application de l'article L. 2133-6 du code des transports, rendu l'avis n° 2019-004 susvisé, dans lequel elle a rappelé l'importance de l'horaire de service 2020, qui constitue une étape décisive pour la réussite de l'ouverture à la concurrence du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs. C'est en effet au cours de cet horaire de service qu'un nouvel entrant pourra exprimer des demandes de sillons pour l'horaire de service 2021. Il est donc essentiel que l'ensemble des conditions soient réunies pour permettre aux nouveaux entrants d'accéder au réseau dans des conditions transparentes, objectives et non discriminatoires.
15. Dans cette perspective, elle a formulé des recommandations destinées à améliorer le processus d'attribution de capacités défini dans le DRR. L'Autorité a notamment insisté sur la nécessité, pour SNCF Réseau :
 - de publier par avance la méthode de concertation et de partage des volumes de préconstruction pour chaque service annuel au sein du DRR et d'attendre la phase de construction pour arbitrer entre les différentes demandes si celles-ci demeurent en conflit.
 - concernant le processus général d'attribution de capacité, de tout mettre en œuvre pour respecter ses obligations en matière de délais de traitement des demandes de sillons (DS et DTS) conformément à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE.
 - s'agissant de la procédure de coordination des demandes et le traitement des conflits résiduels :
 - de retirer tout critère de priorité aux stades de la coordination des demandes et du traitement des conflits résiduels autre que ceux relatifs aux infrastructures spécialisées (critère à aligner avec celui de la déclaration de spécialisation) et éventuellement à la stabilité des horaires harmonisés aux points frontières et cadencés aux nœuds du réseau ;
 - d'améliorer la traçabilité de la coordination entre demandes et sa centralisation au vu des écarts ponctuels constatés ;
 - d'objectiver le caractère « raisonnable » visé par le DRR et de s'assurer de la formation continue des agents afin de garantir un niveau constant et homogène d'application des règles du DRR.
 - concernant la saturation :
 - d'appliquer les critères de priorité génériques du DRR en cas de saturation, y compris sans déclaration préalable (« saturation prévisible ») ;
 - de ne pas s'exonérer de déclaration de saturation pour cause de travaux, sauf en cas de fenêtre déformée, et de clarifier le paragraphe correspondant du DRR.
16. Aux termes du 4° de l'article L. 1264-7 du code des transports, le « *manquement d'un gestionnaire d'infrastructure [...] aux obligations lui incombant au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation [...]* » peut faire l'objet d'une sanction dans les conditions prévues aux articles L. 1264-8 et L. 1264-9 du même code.
17. Par courrier en date du 14 février 2019, le secrétaire général de l'Autorité a informé SNCF Réseau de l'ouverture, à son encontre, de l'instruction de la procédure prévue à l'article L. 1264-7 précité portant sur le processus d'attribution de capacités ainsi que les règles de coordination des demandes et de gestion de la saturation définies dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2020 (version 1 du 7 décembre 2018).

2. ANALYSE

2.1 Sur la méconnaissance des principes de transparence, d'équité de traitement et de non-discrimination appliqués à la définition des volumes de sillons à préconstruire par candidat et à la concertation au cours de la phase de préconstruction du graphique

2.1.1 Le droit applicable

18. En application du I de l'article L. 2122-9 du code des transports, « *les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables, transparentes et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire* ».
19. L'article L. 2122-4-3 du même code prévoit que SNCF Réseau doit assurer sa fonction de répartition et d'attribution des capacités de l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national en garantissant l'équité de traitement des candidats dans l'ensemble des étapes du processus d'allocation des sillons et en assurant la transparence de l'information communiquée aux demandeurs de capacités.
20. En outre, le I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé dispose que le traitement des demandes de capacités d'infrastructure formulées par les entreprises ferroviaires doit être effectué de manière équitable, non discriminatoire et transparente. L'article 18 du même décret précise, par ailleurs, que le « *gestionnaire d'infrastructure répartit les capacités de manière équitable, non discriminatoire et transparente et dans le respect du droit de l'Union* ».
21. S'agissant, en particulier, de la transparence de l'information communiquée aux demandeurs de capacités, l'article L. 2122-5 du code des transports dispose que « *le gestionnaire d'infrastructure assurant la fonction de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit [...] les règles de répartition des capacités ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau* ».
22. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'article 17 du décret n° 2003-194 susvisé, dont le point 3° précise notamment que le DRR comprend « *un chapitre détaillant les principes et les critères de répartition des capacités d'infrastructure* » et précise « *les critères spécifiques applicables à cette répartition* » ainsi que « *les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités* ». En outre, ce chapitre doit préciser « *les principes régissant le processus de coordination* ».

2.1.2 Les manquements identifiés

23. Il ressort du point 4.2.2.2 du DRR 2020 qu'au cours de la phase de préconstruction du graphique, SNCF Réseau consulte, entre mai et juin A-2, ses clients et partenaires sur la commande qu'ils envisagent d'effectuer sur un jour type. Sur la base de ces « expressions de besoins 24h », SNCF Réseau élabore le « graphique 24h » afin d'optimiser, au regard des informations fournies par les demandeurs, l'utilisation de la capacité pour les 24 heures d'un jour ordinaire et de définir la capacité commerciale et l'offre de sillons préconstruits qui pourront être revendiqués par les demandeurs lors de la phase de construction de l'horaire de service. A cette fin, SNCF Réseau détermine, en concertation avec les parties prenantes, les expressions de besoins retenues pour l'élaboration du préconstruit.
24. Toutefois, il apparaît que le DRR 2020 ne précise pas la méthode appliquée par le gestionnaire d'infrastructure pour répartir les volumes de sillons à préconstruire par candidat au sein du « graphique 24h », tant pour le transport de voyageurs que pour le fret, ni les modalités de mise en œuvre de la concertation avec les parties prenantes.
25. Or, l'Autorité a déjà souligné, à plusieurs reprises, l'imprécision du DRR quant aux modalités de mise en œuvre de la concertation avec les parties prenantes. Dans son avis n° 2018-036 susvisé, elle avait

indiqué qu'il convenait « de faire figurer par avance la méthode de concertation pour chaque service annuel au sein du DRR afin de renforcer la transparence de cette procédure et de garantir une parfaite équité de traitement entre les candidats dès la phase de préconstruction ». De même, dans son avis n° 2019-004 susvisé, l'Autorité a réitéré sa demande au gestionnaire de l'infrastructure de « publier par avance la méthode de concertation et de partage des volumes de préconstruction ».

26. Au cours de l'instruction, SNCF Réseau a reconnu que la méthode de partage des volumes en phase de préconstruction ainsi que les modalités de mise en œuvre de la concertation n'étaient actuellement pas présentées dans le DRR. Il a indiqué son intention d'y répondre par la description des principes de concertation en préconstruction et de répartition des volumes par client dans le DRR applicable pour l'horaire de service 2021.
27. Le 16 septembre 2019, SNCF Réseau a publié, en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, la version modifiée du document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2020 soumise à consultation (ci-après « DRR 2020 modifié »), laquelle ne comporte aucune modification du point 4.2.2.2 relatif au processus de préconstruction du graphique.
28. A cet égard, l'Autorité rappelle, ainsi qu'elle l'a déjà souligné dans son avis n° 2019-004 susvisé, qu'en cas de conflit en phase de construction, les critères d'attribution de sillons préconstruits aux demandeurs privilégient en premier lieu les demandes d'appariement au sillon préconstruit sans ajustement. Ainsi, l'inscription au catalogue d'un sillon préconstruit entraîne indéniablement un avantage considérable pour la suite du processus en conférant la priorité en cas de capacité contrainte (coordination, saturation). Dès lors, l'absence de critères précisément définis pour déterminer les expressions de besoins retenues pour l'élaboration des sillons préconstruits est de nature à compromettre le principe de l'équité de traitement et de non-discrimination entre les candidats.
29. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime que SNCF Réseau ne respecte pas les principes de transparence, d'équité de traitement et de non-discrimination en ne précisant pas, au sein du DRR 2020, la méthode de concertation et de partage des volumes en phase de préconstruction du graphique. Par suite, SNCF Réseau méconnaît les articles L. 2122-4-3 et L. 2122-9 du code des transports ainsi que les articles 3, 17 et 18 du décret n° 2003-194 susvisé.
30. Il s'ensuit qu'il y a lieu de mettre en demeure SNCF Réseau d'intégrer, dans le DRR 2020, une méthode de concertation et de partage des volumes définissant, dans le respect des principes de transparence et d'équité de traitement entre candidats, les modalités de choix des expressions de besoins retenues pour l'élaboration des sillons préconstruits.
31. Il convient par ailleurs de relever que le projet de document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2021 soumis à consultation (ci-après « DRR 2021 »), également publié par SNCF Réseau le 16 septembre 2019, comporte une modification du point 4.2.2.2. ainsi rédigée :

« SNCF Réseau détermine tous les ans un volume de sillons-km maximum à pré-construire, en prenant en considération à la fois l'évolution du taux de revendication du préconstruit des années précédentes et de la capacité de SNCF Réseau à produire ces sillons dans le temps imparti, en qualité et également, dans un souci d'optimisation des coûts de production capacitaire de SNCF Réseau.

(...)

La sélection des expressions de besoin retenues par SNCF Réseau en juillet A-2 est effectuée en tenant compte notamment des aspects suivants :

- La conformité à la trame horaire systématique ;
- Sauf pour les nouveaux demandeurs, le taux de revendication des sillons préconstruits dans les HDS précédents ;

- Sauf pour les nouveaux demandeurs, le niveau d'utilisation antérieur du réseau (volume de sillons-km circulés) par chaque demandeur ainsi que sa trajectoire d'évolution afin de tenir au mieux compte de la dynamique du marché ;
 - La nature des trafics et leurs contraintes d'insertion au graphique : lien avec un Corridor de fret, trafics sous accords-cadres, trafics de long parcours, trafics réguliers, transport combiné, autoroutes ferroviaires, marches de sécurité ... ;
 - La fiabilité du besoin, en privilégiant les besoins qui constituent le cœur de métier des demandeurs sur les besoins encore peu mûres, d'ordre prospectif (éléments recueillis notamment au cours des échanges avec les demandeurs). »
32. L'Autorité estime que de telles dispositions sont insuffisantes pour considérer que les principes de transparence et d'équité de traitement entre candidats rappelés aux points 18 à 22 de la présente décision sont pleinement respectés.
33. En effet, le point 4.2.2.2 du DRR 2021 précité précise que la sélection des expressions de besoin retenues par SNCF Réseau est effectuée en tenant compte d'un certain nombre d'éléments qui, du fait de leur caractère non limitatif et non hiérarchisé, ne permettent pas aux candidats de disposer d'une information suffisamment précise sur les modalités de sélection entre les expressions de besoin dans le cadre du partage des volumes en préconstruction.

2.2 Sur la méconnaissance des délais de traitement des demandes au service (DS) et des demandes tardives au service (DTS) lors des phases de construction et d'adaptation de l'horaire de service

2.2.1 Le droit applicable

34. L'article 43 de la directive 2012/34/UE susvisée précise que le gestionnaire de l'infrastructure respecte, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe VII, laquelle prévoit :
- « 1°) Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. (...)*
- 3°) La date limite de réception des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant la modification de cet horaire. Les demandes reçues après la date limite seront également prises en considération par le gestionnaire de l'infrastructure. (...)*
- 5°) Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie un projet d'horaire de service au plus tard quatre mois après la date limite visée au point 3).*
- 6°) Le gestionnaire de l'infrastructure statue sur les demandes qu'il reçoit après la date limite visée au point 3) selon une procédure publiée dans le document de référence du réseau.*
- (...) Le gestionnaire de l'infrastructure met à jour le projet d'horaire de service au plus tard un mois avant la modification de l'horaire de service afin d'inclure tous les sillons attribués après la date limite visée au point 3). »*
35. L'article 21 du décret n° 2003-194 susvisé précise quant à lui que le processus de gestion des demandes de capacité par le gestionnaire de l'infrastructure doit respecter les dispositions suivantes :
- « A l'issue de l'instruction des demandes de sillons, le gestionnaire d'infrastructure établit, au plus tard quatre mois avant son entrée en vigueur, un projet d'horaire de service. Ce projet tient compte des*

demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les travaux d'investissement et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes prévisibles de capacités mentionnées à l'article 23.

(...) Il [le gestionnaire d'infrastructure] communique le projet d'horaire de service aux candidats connus et aux candidats potentiels qui souhaitent formuler des commentaires sur l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de cet horaire. Ceux-ci disposent d'un mois pour présenter leurs observations. Le gestionnaire d'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées. Le délai d'un mois étant expiré, le gestionnaire d'infrastructure leur communique une proposition définitive de sillons.

A l'issue de la procédure de programmation et de coordination, le gestionnaire d'infrastructure arrête l'horaire de service définitif et le rend public. »

36. Enfin, l'article L. 2122-4-3 du code des transports précise que la répartition des capacités doit être réalisée « dans des conditions garantissant une libre concurrence et un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure », ce point étant conforté par le I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé qui dispose que le traitement des demandes de capacités d'infrastructure formulées par les entreprises ferroviaires doit être effectué de manière équitable, non discriminatoire et transparente.
37. Les demandes reçues après la date limite visée au point 3° de l'annexe VII, soit le deuxième lundi d'avril A-1, sont qualifiées de demandes tardives au service (DTS) puis de demandes de sillon en adaptation (DSA) et de demandes de sillons de dernière minute (DSDM). Elles sont traitées dans la capacité résiduelle, c'est-à-dire dans la capacité d'infrastructure qui subsiste une fois le projet d'horaire de service arrêté, selon un calendrier fixé dans le DRR.

2.2.2 Les manquements identifiés

38. Les données relatives au service annuel 2020 n'étant pas disponibles à la date d'instruction de la présente procédure, SNCF Réseau a communiqué, au cours de l'instruction, les informations relatives aux services annuels précédents.

a. Manquement relatif au délai de traitement des demandes au service (DS)

39. Le calendrier prévu au point 4.3.1 du DRR 2020 prévoit, conformément au point 3° de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE précitée, que les demandes au service (DS) peuvent être déposées jusqu'au deuxième lundi d'avril A-1³, le projet d'horaire de service étant ensuite communiqué aux demandeurs le deuxième mardi de juillet A-1⁴, dans le respect du délai prévu au point 5° de l'annexe VII.
40. SNCF Réseau a précisé, au cours de l'instruction, que les taux de traitement des DS au stade de la publication du projet d'horaire de service (mi-juillet A-1), tel que précisé dans le rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service publié chaque année, s'élevait respectivement à 97,9 % pour le projet d'horaire de service 2017, 98,6 % pour le projet d'horaire de service 2018 et 97,3 % pour le projet d'horaire de service 2019⁵.
41. Il convient toutefois de relever que si les taux de traitement propres aux sillons voyageurs avoisinent 100 % pour les services annuels 2018 et 2019, ceux relatifs aux sillons fret sont bien inférieurs. Ainsi, le rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2019 et à la réalisation de l'horaire de service 2018 affiche, pour le service annuel 2019, un taux de traitement de 80 % des

³ Soit le 11 avril 2016 (HDS 2017), 10 avril 2017 (HDS 2018), 9 avril 2018 (HDS 2019) et 8 avril 2019 (HDS 2020).

⁴ Soit le 12 juillet 2016 (HDS 2017), 11 juillet 2017 (HDS 2018), 10 juillet 2018 (HDS 2019) et 9 juillet 2019 (HDS 2020).

⁵ Les chiffres de ce paragraphe sont présents en page 16 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2019 et à la réalisation de l'horaire de service 2018

DS relatives au fret au stade de la publication du projet d'horaire de service. Ce chiffre est en forte baisse, le même rapport affichant, pour les DS relatives au fret, un taux de traitement proche de 92 % s'agissant du service annuel 2018⁶.

42. SNCF Réseau a indiqué que la faiblesse du taux de traitement des DS relatives au fret au stade de la publication du projet d'horaire de service est notamment liée à une « *difficulté (...) structurelle et persistante concernant la production des sillons Fret Longue Distance* ». De manière plus générale, SNCF Réseau a précisé que la capacité de production mobilisable pour le traitement, au niveau national, des DS pour le projet d'horaire de service « *ne permet pas d'atteindre un taux de traitement de 100 % de sillons-jours* » et a ajouté que « *plusieurs actions ont été conduites, d'autres sont en cours, dans l'objectif d'améliorer ce résultat* ».
43. Ainsi, les rapports annuels successifs sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national précisent que, depuis l'horaire de service 2016, le processus d'allocation des sillons a été « *marqué par certaines difficultés en termes d'avancement du traitement de la construction (à commencer par les DS), de niveau qualité des sillons à la publication (notamment pour le fret), et d'efficacité collective des équipes horaires dédiées à la construction du service* ». Il est également précisé qu'une « *démarche de diagnostic a été mise en œuvre en vue d'identifier les leviers de progrès et de proposer un plan d'actions permettant d'améliorer le niveau de qualité global de l'horaire de service* » lesquels se sont traduits par « *la définition d'objectifs de progrès recherchés pour la construction du SA 2019 : Traiter 100 % des demandes (DS) pour la livraison du projet d'HDS (juillet)*⁷ ».
44. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime qu'en dépit des actions mises en place par SNCF Réseau, le traitement de l'ensemble des DS, en particulier celles relatives au fret, n'est pas achevé lors de la publication du projet de l'horaire de service par SNCF Réseau mi-juillet A-1, en méconnaissance des dispositions de l'article 21 du décret n° 2003-194, qui prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service « *à l'issue de l'instruction des demandes de sillons* ».
45. Or, il est essentiel au bon déroulement du processus capacitaire que le gestionnaire d'infrastructure réponde à toutes les demandes formulées par les demandeurs de capacités dès le stade de la publication du projet d'horaire de service et ne puisse pas en reporter le traitement aux étapes ultérieures dont l'objet est, en principe, l'attribution de sillons dans la capacité résiduelle. Cet objectif, rappelé par l'Autorité dans son avis n° 2019-004 susvisé⁸, apparaît au demeurant partagé par SNCF Réseau qui a fixé, parmi les objectifs de progrès recherchés pour l'horaire de service 2019, un traitement de l'ensemble des DS dès la livraison du projet d'horaire de service⁹.
46. De même, il résulte de l'article 21 du décret n° 2003-194 susvisé que le gestionnaire d'infrastructure communique le projet d'horaire de service aux candidats connus et aux candidats potentiels qui souhaitent formuler des commentaires sur l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de cet horaire. Ceux-ci disposent d'un délai d'un mois pour présenter leurs observations. Le gestionnaire d'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées et leur communique, à l'expiration du délai d'un mois, une proposition définitive de sillons.
47. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime que l'absence de traitement de toutes les DS dès le stade de la publication du projet d'horaire de service est susceptible de pénaliser les candidats dont les demandes n'auraient pas été traitées dans les délais en les privant de la possibilité de faire valoir leurs

⁶ Les chiffres de ce paragraphe sont issus de la page 16 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2019 et à la réalisation de l'horaire de service 2018 (également présents en page 16 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2018 et à la réalisation de l'horaire de service 2017)

⁷ En page 12 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2019 et à la réalisation de l'horaire de service 2018 ainsi qu'en page 14 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2018 et à la réalisation de l'horaire de service 2017

⁸ Point 144

⁹ En page 12 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2019 et à la réalisation de l'horaire de service 2018 ainsi qu'en page 14 du rapport annuel relatif à la préparation et construction de l'horaire de service 2018 et à la réalisation de l'horaire de service 2017

observations sur les réponses proposées par SNCF Réseau, en méconnaissance du principe d'accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure.

48. Par suite, en n'ayant pas traité l'ensemble des DS au stade de la publication du projet d'horaire de service, SNCF Réseau méconnaît les dispositions de l'article L. 2122-4-3 du code des transports et de l'article 21 du décret n° 2003-194 susvisé.
49. Il s'ensuit qu'il y a lieu de mettre en demeure SNCF Réseau de traiter l'intégralité des DS déposées par les demandeurs de capacités au stade de la publication du projet d'horaire de service. Eu égard au fait que le projet de DRR 2021 actuellement soumis à consultation précise que le projet d'horaire de service 2021 sera communiqué aux demandeurs le 16 juillet 2020, il y a lieu de fixer le respect de cette obligation à cette date.

b. Manquement relatif au délai de traitement des demandes tardives au service (DTS)

50. Le point 4.3.2 du DRR 2020 précise que les DTS peuvent être déposées entre le deuxième lundi d'avril A-1 et mi-octobre A-1¹⁰ et font l'objet d'une réponse avant un jalon, fixé en novembre A-1¹¹, communément nommé « certification de l'horaire de service » par SNCF Réseau et correspondant à la fin théorique du traitement de l'ensemble des DTS. L'Autorité note que cette date, en léger décalage de quelques jours avec le jalon prévu au point 6° de l'annexe VII de la directive, correspond pour SNCF Réseau à la date limite de traitement des DTS.
51. SNCF Réseau a communiqué, au cours de l'instruction, les informations relatives aux services annuels précédents en indiquant le taux de traitement des DTS un mois exactement avant le début de l'horaire de service suivant.

	Jalon	Date ¹²	Taux de traitement DTS
SA 2019	Un mois avant début de l'HDS	09/11/2018	89,3%
SA 2018	Un mois avant début de l'HDS	10/11/2017	89%
SA 2017	Un mois avant début de l'HDS	11/11/2016	90,1%

52. En outre, SNCF Réseau a également détaillé, pour les trois derniers services annuels, le taux de traitement des DTS au moment de la certification de l'horaire de service.

	Jalon	Date ¹³	Taux de traitement DTS
SA 2019	Certification de l'HDS	13/11/2018	90,7%
SA 2018	Certification de l'HDS	14/11/2017	91,4%
SA 2017	Certification de l'HDS	08/11/2016	88,1%

¹⁰ Respectivement le 10 octobre 2016 (HDS 2017), 16 octobre 2017 (HDS 2018), 15 octobre 2018 (HDS 2019) et 21 octobre 2019 (HDS 2020).

¹¹ Respectivement le 7 novembre 2016 (HDS 2017), 13 novembre 2017 (HDS 2018), 12 novembre 2018 (HDS 2019) et 18 novembre 2019 (HDS 2020).

¹² Les dates du tableau sont calculées de manière à correspondre au jalon du 6° de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE susvisée, soit un mois avant la date de modification des horaires de service 2019, 2018 et 2017.

¹³ Les dates du tableau sont issues des DRR relatifs aux horaires de services 2019, 2018 et 2017.

53. Il résulte de ces éléments que l'ensemble des DTS n'est pas traité par SNCF Réseau dans un délai d'un mois avant le début de chaque horaire de service prévu au point 6° de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE. Ainsi, ce retard peut entraîner, pour les candidats, des difficultés à finaliser leurs plans de transport avant le début de l'horaire de service et dégrader la performance de l'exploitation ferroviaire associée, que ce soit en termes de ventes de billets, de remplissage des trains ou d'organisation interne des entreprises ferroviaires.
54. Pour cette raison, l'Autorité avait, dans son avis n° 2019-004 susvisé, demandé à SNCF Réseau de tout mettre en œuvre, dans le cadre du processus général d'attribution de capacité, pour respecter ses obligations issues de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE en matière de délais de traitement des demandes de sillons, en précisant notamment que les « *demandes tardives de sillons (DTS) (...) doivent, d'après l'annexe VII de la directive 2012/34/UE susvisée, toutes trouver une réponse un mois avant le début de l'horaire de service (...).* »
55. Par suite, en ne traitant pas toutes les DTS dans le délai maximum d'un mois avant le début de l'horaire de service, SNCF Réseau méconnaît les dispositions du point 6° de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE susvisée.
56. Il s'ensuit qu'il y a lieu de mettre en demeure SNCF Réseau de traiter, dans un délai d'un mois avant le début de l'horaire de service concerné, l'ensemble des DTS déposées par les demandeurs de capacités. S'agissant des DTS relatives à l'horaire de service 2020, il y a lieu de fixer le délai imparti pour déférer à cette obligation au 14 novembre 2019 à minuit, soit un mois avant le début de l'horaire de service 2020. Par ailleurs, s'agissant des DTS relatives à l'horaire de service 2021, lesquelles seront déposées par les demandeurs de capacités et devront être traitées par SNCF Réseau au cours de l'année 2020, il y a lieu de fixer au 12 novembre 2020 à minuit la date de traitement de l'ensemble des DTS déposées.

2.3 Sur la méconnaissance du principe de transparence dans le processus de gestion des conflits résiduels en cas de capacité contrainte lors de la phase de construction de l'horaire de service

2.3.1 Le droit applicable

57. L'article 46 de la directive 2012/34/UE dispose que les principes applicables au processus de coordination mis en place par le gestionnaire de l'infrastructure, lequel a pour objet d'assurer la meilleure adéquation possible entre d'éventuelles demandes concurrentes, sont notamment les suivants :

« 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. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;

b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;

c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;

d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

(...)

4. *Les principes régissant la procédure de coordination sont exposés dans le document de référence du réseau. (...).* »

58. Ces principes sont repris à l'article 21-1 du décret n° 2003-194 susvisé, lequel précise en particulier que « *Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire d'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées par les candidats. Les méthodes et les procédures appliquées par le gestionnaire d'infrastructure à cet effet sont décrites dans le document de référence du réseau. (...).* ».
59. Enfin, le I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé dispose que le traitement des demandes de capacités d'infrastructure formulées par les entreprises ferroviaires doit être effectué de manière équitable, non discriminatoire et transparente.

2.3.2 Les manquements identifiés

60. Le point 4.4.1.3 du DRR 2020 décrit, dans une première partie, les principes de coordination des demandes en s'inspirant notamment des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 46 de la directive 2012/34/UE susvisée :

« La procédure de coordination des demandes, qui a pour objectif d'attribuer l'ensemble des sillons demandés, est mise en œuvre, selon les principes suivants :

- la coordination est effectuée par SNCF Réseau en fonction des demandes présentées et en tenant compte des informations obtenues lors de la concertation effectuée avec les demandeurs lors de la phase de structuration et préconstruction du graphique ;
- pour être effective, la coordination prend en compte l'ensemble des demandes présentées, qu'elles soient ou non en conflit avec d'autres au début de la procédure de coordination (des demandes qui ne sont pas en conflit à l'ouverture de cette procédure pouvant le devenir au cours de celle-ci) ;
- pour améliorer la qualité des réponses, le processus permet de clarifier, le cas échéant, l'objet de la demande et les marges de manœuvre associées et de recueillir l'avis du ou des demandeurs en vue de trouver une solution en cas de conflit subsistant ;
- SNCF Réseau peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées par les candidats ;
- Le processus s'appuie sur la communication gratuite et par tout moyen écrit (y compris par voie électronique) aux demandeurs concernés des informations relevant du périmètre de la coordination :
 - les demandes de sillons présentées ;
 - les réponses provisoires faites à ces demandes, et en particulier, le cas échéant, les propositions de réponses qui diffèrent des capacités demandées ;
 - les informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler volontairement l'identité des autres demandeurs, à moins que les demandeurs concernés n'aient accepté qu'elle le soit.

Par ailleurs SNCF Réseau assure la traçabilité des échanges et des décisions prises.

Ce processus de coordination est détaillé dans le « Guide du dialogue industriel ». »

61. La seconde partie du point du point 4.4.1.3 du DRR 2020 décrit la méthode de répartition de capacités appliquée par SNCF Réseau en cas de conflit résiduel :

« Dans le cas où la concertation, une fois menée à terme, ne permettrait pas de traiter les conflits isolés entre demandes de sillons (*), SNCF Réseau tiendra compte pour construire le graphique de circulation de la hiérarchisation des critères exprimée par les demandeurs, ainsi que du besoin d'optimisation de la capacité et de la difficulté à tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure. Ces principes se traduisent par une méthode de répartition de la capacité privilégiant dans l'ordre :

- Sur l'infrastructure spécialisée grande vitesse, telle que définie au point 3.4, dans l'ordre :
 1. les demandes de sillons pour des circulations assurant une mission de reconnaissance de l'infrastructure ;
 2. les demandes de sillons pour des trains en exploitation commerciale circulant à une vitesse supérieure ou égale à 250 km/h;
- les demandes revendiquant de façon formelle et strictement conforme des sillons préconstruits fret ou voyageurs (y compris les sillons préconstruits internationaux), en priorisant les demandes de sillons accord-cadre ; les demandes qui revendiquent un sillon dans la « bande capacitaire » au titre du pilote TTR (voir point 4.2.6.5) bénéficient du même degré de priorité ;
- les demandes de sillons comparables à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (**);
- les autres demandes de sillons et, en premier lieu, les sillons dont le parcours est supérieur à 500 km, commandés au moins 50 jours par an ;
- les autres demandes de sillons et, en premier lieu, les sillons commandés au moins 50 jours par an.

(*) Le cas d'arbitrage des conflits entre demandes revendiquant le même sillon corridor fret européen relève des règles d'attribution décrites dans les documents d'information des corridors.

(**) Sont considérées comme comparables à un sillon préconstruit les demandes qui remplissent les deux conditions suivantes :

- a) Les points remarquables issus du jalonnement de la demande doivent correspondre au moins à 60% des points remarquables du sillon préconstruit;
- b) Il n'y a pas d'écart d'horaire supérieur à 3 minutes pour les sillons voyageurs, et 5 minutes pour les sillons fret, entre les points remarquables d'extrémité du tronçon commun entre la demande et le sillon préconstruit.

SNCF Réseau n'utilise pas la faculté décrite dans l'article 18 du décret n° 2003-194 permettant de prendre en compte les niveaux antérieurs d'utilisation des sillons pour déterminer des priorités d'attribution.

La solution trouvée à l'issue de la procédure de coordination est communiquée aux demandeurs concernés. »

62. L'Autorité estime que le point 4.4.1.3 du DRR 2020 ne définit pas clairement l'articulation des deux étapes, rappelées aux points 60 et 61, au cours desquelles SNCF Réseau procède à la coordination des différentes demandes. SNCF Réseau a indiqué, au cours de l'instruction « [qu'en] cas de non-satisfaction de la réponse de [du] gestionnaire d'infrastructure à la suite d'une coordination ayant recours à la notion de "limites raisonnables", le DRR prévoit l'application des critères prévus en cas de conflits résiduels ». A cette aune, la méthode de répartition de capacités appliquée par SNCF Réseau pour résoudre les conflits résiduels pourrait être regardée comme permettant au gestionnaire d'infrastructure de proposer, à l'issue de l'application des critères mentionnés au point 61 de la présente décision, une résolution des conflits résiduels en proposant des capacités de l'infrastructure

allant au-delà des limites raisonnables. La seconde partie du point du point 4.4.1.3 du DRR 2020 ne fait en effet aucunement référence à la notion de « limites raisonnables » visée au paragraphe 2 de l'article 46 de la directive 2012/34/UE et pourtant applicable à l'ensemble du processus de coordination des demandes.

63. En outre, en application de l'alinéa 2 de l'article 21-1 du décret n° 2003-194 susvisé, si SNCF Réseau peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées par les candidats, il doit décrire, dans le document de référence du réseau, les méthodes et les procédures appliquées à cet effet. Or, l'Autorité relève l'absence d'éléments suffisants au point 4.4.1.3 du DRR 2020 permettant de considérer comme satisfaite l'exigence réglementaire de définition des procédures appliquées par le gestionnaire de l'infrastructure. SNCF Réseau a indiqué, dans le cadre de l'instruction, que les critères fixés au point 4.4.1.3 du DRR 2020, et rappelés au point 61, « (...) constituent l'explicitation de l'obligation pesant sur le gestionnaire d'infrastructure d'expliquer la méthode et les procédures appliquées lors d'une coordination, notamment lorsque le gestionnaire d'infrastructure est amené à proposer des capacités différentes de celles qui ont été demandées par les candidats ». Toutefois, il convient de relever que les éléments cités au point 61 ci-avant n'apparaissent pas définir de procédure, c'est-à-dire de description des opérations successives à exécuter dans le cadre de cette phase de coordination et de gestion des conflits entre demandes en cas de capacités d'infrastructure contraintes.
64. Il convient, enfin, de relever que la notion de « limites raisonnables » dans lesquelles SNCF Réseau peut proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées ne fait l'objet d'aucun encadrement dans le DRR. Au cours de l'instruction, le gestionnaire d'infrastructure a fait valoir qu'il convenait de ne « pas normer cette notion de "limite raisonnable" afin de conserver de la souplesse dans le dialogue industriel avec les entreprises ferroviaires ». Toutefois, ainsi que l'Autorité l'a déjà rappelé dans son avis n° 2019-004 susvisé, seule l'objectivisation de la notion de « limites raisonnables », tant pour un horaire de passage que pour un temps de trajet ou une desserte donnée, permettrait à SNCF Réseau de garantir un niveau constant et homogène d'application des règles du DRR à l'ensemble des demandeurs. Ainsi, l'Autorité estime que l'objectivisation de cette notion est notamment de nature à concourir à l'exigence de l'alinéa 2 de l'article 21-1 du décret n° 2003-194 précité.
65. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité estime qu'en l'état, l'imprécision des dispositions du DRR 2020 ne garantit pas aux demandeurs le traitement de leurs demandes de capacités d'infrastructure dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, en méconnaissance des dispositions du I de l'article 3 et de l'article 21-1 du décret n° 2003-194 précité.
66. Ce constat apparaît d'autant plus problématique dans le contexte actuel de préparation de l'ouverture à la concurrence. A cet égard, l'Autorité partage l'analyse de SNCF Réseau qui a observé, dans le cadre de l'instruction, que « l'arrivée d'autres opérateurs de plus en plus nombreux sur le marché voyageurs créera sans doute plus de cas [de conflits au stade de la coordination] et amènera peut-être à des situations plus "frontales" entre demandeurs qui refuseront peut-être pour certains les solutions proposées lors de la coordination (...) ». Il apparaît donc crucial que SNCF Réseau définisse, dans le DRR, des procédures claires, objectivisées et sécurisantes tant pour le gestionnaire d'infrastructure lui-même que pour les entreprises ferroviaires afin de gérer plus efficacement la coordination des demandes et de résoudre les éventuels conflits.
67. Afin de parvenir à cet objectif, il y a lieu de mettre en demeure SNCF Réseau de modifier le DRR 2020 afin de définir, dans le respect des principes d'équité, de transparence et de non-discrimination rappelés au I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé, la procédure de coordination des demandes et de traitement des conflits résiduels ainsi que d'explicitier la notion de « limites raisonnables » dans lesquelles il peut proposer aux candidats des capacités d'infrastructure différentes de celles qu'ils ont demandées.

*

68. Il résulte de tout ce qui précède qu'il y a lieu, sur le fondement de l'article L. 1264-8 du code des transports et sans préjudice des autres manquements que l'Autorité pourrait le cas échéant constater lors des suites de l'instruction, de mettre en demeure SNCF Réseau de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par les articles 43, 46 et l'annexe VII de la directive 2012/34/UE, les articles L. 2122-4-3 et L. 2122-9 du code des transports ainsi que les articles 3, 17, 18, 21 et 21-1 du décret n° 2003-194 telles que mentionnées aux points 29, 30, 48, 49, 55, 56, 65 et 67 de la présente décision.
69. Par ailleurs, afin d'assurer la plus grande transparence sur les décisions prises par l'Autorité, et conformément au premier alinéa de l'article L. 1264-8 du code des transports, la présente mise en demeure fera l'objet d'une publication.

DECIDE

- Article 1^{er}** SNCF Réseau est mis en demeure d'intégrer, dans le DRR applicable à l'horaire de service 2020, une méthode de concertation et de partage des volumes définissant, dans le respect des principes de transparence, d'équité et de non-discrimination, les modalités de choix des expressions de besoins retenues pour l'élaboration des sillons préconstruits.
- Article 2** SNCF Réseau est mis en demeure de traiter, d'une part, au plus tard le 14 novembre 2019 à minuit, l'ensemble des DTS déposées par les demandeurs de capacités au titre de l'horaire de service 2020 et, d'autre part, au plus tard le 12 novembre 2020 à minuit, l'ensemble des DTS déposées par les demandeurs de capacités au titre de l'horaire de service 2021.
- Article 3** SNCF Réseau est mis en demeure de traiter, au plus tard à la date de publication du projet d'horaire de service 2021, l'ensemble des DS déposées par les demandeurs de capacités au titre de l'horaire de service 2021.
- Article 4** SNCF Réseau est mis en demeure de modifier le DRR 2020 afin de définir, dans le respect des principes d'équité, de transparence et de non-discrimination, les méthodes et procédures relatives à la coordination des demandes et de traitement des conflits résiduels, notamment en explicitant la notion de « limites raisonnables » dans lesquelles il peut proposer aux candidats des capacités d'infrastructure différentes de celles qu'ils ont demandées.
- Article 5** La présente décision sera notifiée à SNCF Réseau et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 3 octobre 2019.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman