



Décision n° 2017-062 du 5 Juillet 2017 **relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 2132-5 ;

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

Vu les décisions n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-019 du 1^{er} octobre 2013 portant sur quatre demandes de règlement de différend à l'encontre de Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ainsi que les décisions n° 2014-016, 2014-017, 2014-018 et 2014-019 du 15 juillet 2014 prises pour leur exécution ;

Vu la décision n° 2014-022 du 18 novembre 2014 relative à l'attribution de sillons par SNCF-Réseau, homologuée par le ministère des transports par courrier du 2 février 2015 et publiée au journal officiel du 8 avril 2015 ;

Vu la décision n° 2014-023 du 18 novembre 2014 relative à la réservation et à l'utilisation par SNCF-Réseau de capacités pour les travaux, homologuée par le ministère des transports par courrier du 2 février 2015 et publiée au journal officiel du 8 avril 2015 ;

Vu la décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016 relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure, homologuée par le ministère des transports par décision du 21 septembre 2016 pour l'horaire de service 2017 et publiée au journal officiel du 30 novembre 2016 ;

Après en avoir délibéré le 5 juillet 2017 ;

Sommaire

1. LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE À L'ATTRIBUTION DES SILLONS	4
1.1. Sur les règles générales applicables à l'attribution des sillons.....	4
1.2. Sur les règles applicables à SNCF Réseau	4
1.3. Sur les règles applicables aux demandeurs de sillons	5
2. LES ÉVÉNEMENTS OBSERVÉS EN COURS D'HORAIRE DE SERVICE ET LE DISPOSITIF INCITATIF DECIDÉ PAR L'AUTORITÉ	5
2.1. Un nombre considérable de suppressions et de modifications de sillons en cours d'horaire de service	6
2.1.1. Sur les suppressions et les modifications effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service	6
2.1.2. Sur les demandes effectuées par les candidats en cours d'horaire de service	6
2.1.3. Sur les comportements à promouvoir	7
2.2. Les décisions relatives à l'incitation réciproque adoptées par l'Autorité et leur évolution	7
3. LA COMPÉTENCE RÉGLEMENTAIRE SUPPLÉMENTAIRE DE L'AUTORITÉ.....	8
4. LE PÉRIMÈTRE DES MÉCANISMES INCITATIFS	9
4.1. Sur les sillons auxquels s'appliquent les mécanismes incitatifs.....	9
4.2. Sur les demandes auxquelles s'appliquent les mécanismes	10
5. LES MÉCANISMES INCITATIFS VISANT À AMÉLIORER LES PRATIQUES DE SNCF RÉSEAU.....	10
5.1. Objectif	10
5.2. Pénalisation des suppressions et des modifications importantes.....	11
5.2.1. Distinction des modifications importantes et des suppressions	11
5.2.2. Caractérisation d'une modification importante	11
5.3. Jalons	12
5.4. Barème.....	12

6. LES MÉCANISMES INCITATIFS VISANT À AMÉLIORER LES PRATIQUES DES CANDIDATS	14
6.1. Objectif	14
6.2. Jalons	14
6.2.1. Pour les candidats de transport de fret.....	14
6.2.2. Pour les candidats de transport de voyageurs	15
6.3. Barème.....	15
7. L'ARTICULATION DU DISPOSITIF AVEC LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU.....	16
8. LE SUIVI DES MÉCANISMES INCITATIFS ET L'ÉVOLUTION DU DISPOSITIF	16

1. LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE À L'ATTRIBUTION DES SILLONS

1.1. Sur les règles générales applicables à l'attribution des sillons

1. La répartition des capacités de l'infrastructure relève de la compétence du gestionnaire d'infrastructure, en application de l'article L. 2122-4-1 du code des transports.
2. Les dispositions applicables au système de répartition des capacités sont issues de la directive 2012/34/UE. Le décret du 7 mars 2003 susvisé précise les règles applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure. Il dispose notamment, en son article 3, que : « *Tout gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises ferroviaires de manière équitable, non discriminatoire et transparente (...) les prestations minimales suivantes : le traitement de leurs demandes de capacités d'infrastructure, le droit d'utiliser les capacités qui leur sont attribuées, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris des branchements et aiguilles du réseau, la gestion opérationnelle des circulations, y compris la signalisation et la régulation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités leur ont été attribuées (...)* ».
3. L'article 18 du même décret dispose en outre que le gestionnaire d'infrastructure « *veille à assurer la meilleure utilisation des infrastructures et le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires* ». De même, il est prévu à l'article 21 que SNCF Réseau « *s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités d'infrastructure, notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau et de tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités* ».
4. Il convient enfin de rappeler l'objectif d'utilisation efficace des capacités de l'infrastructure, fixé par l'article 26 de la directive 2012/34/UE qui prévoit que « *Les Etats membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale* ».

1.2. Sur les règles applicables à SNCF Réseau

5. L'article 21 du décret du 7 mars 2003 susvisé dispose que SNCF Réseau arrête un projet d'horaire de service quatre mois avant son entrée en vigueur. Ensuite, à l'issue de la procédure de programmation et de coordination, le gestionnaire d'infrastructure arrête l'horaire de service définitif et le rend public.
6. Le même décret prévoit cependant, en son article 25, que SNCF Réseau peut supprimer des sillons attribués « *en cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations* » ou en cas de non utilisation d'un sillon. Il est prévu également qu'il puisse modifier ou supprimer des sillons « *pour permettre l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux d'entretien non programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 21* » ou encore « *pour accorder une priorité à des transports nécessaires aux besoins de la défense* ».
7. SNCF Réseau a donc la faculté de modifier ou supprimer des sillons dans certaines circonstances limitativement énumérées. Il apprécie le caractère d'urgence et de nécessité absolue rendant nécessaire une modification ou une suppression de sillon à la suite d'une défaillance de l'infrastructure, ainsi que la nécessité de réaliser des travaux non programmés.

8. Les textes applicables ne prévoient pas de dispositif coercitif incitant SNCF Réseau à prévenir et réduire la survenance de telles situations ou à rechercher la solution qui ait l'incidence la plus limitée pour le candidat¹ concerné.

1.3. Sur les règles applicables aux demandeurs de sillons

9. Selon les dispositions en vigueur, deux périodes sont proposées aux demandeurs de sillons pour présenter leurs demandes : la première avant mi-avril de l'année du nouvel horaire de service débutant à mi-décembre (commandes dites « au lot ») et la seconde commençant à compter de la publication de l'horaire de service (commandes dites « en adaptation » et de dernière minute). Pour la seconde période, les demandes présentées sont traitées dans la capacité disponible à l'issue du traitement des demandes présentées au lot. Il est donc expressément prévu que les candidats peuvent effectuer des demandes après celles effectuées au lot.
10. Préalablement à l'adoption des décisions de l'Autorité n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-019 du 1^{er} octobre 2013 et n° 2016-167 du 19 juillet 2016 susvisées, le document de référence du réseau (« DRR ») intégrait des dispositions destinées à inciter les candidats à effectuer des commandes de qualité, qui n'étaient cependant pas mises en œuvre par SNCF Réseau et étaient critiquées par les candidats.
11. Ainsi, jusqu'à l'horaire de service 2014, le DRR prévoyait que la redevance de réservation versée par l'opérateur à SNCF Réseau n'était pas restituée en cas de suppression d'un sillon-jour moins de deux mois avant le jour de la circulation. Cette disposition n'était cependant pas progressive et le jalon retenu ne correspondait ni aux contraintes du transport de voyageurs confirmant tôt ses horaires, ni à celles du transport de marchandises confirmant tard ses besoins.
12. De même, le DRR prévoyait, sans que cela n'ait été appliqué, que des frais de dossier soient facturés pour les demandes de modification et de restitution de sillons et que SNCF Réseau retire un sillon lorsqu'il constate une non-utilisation trop fréquente.
13. Dès lors, à supposer que ces dispositions aient été mises en œuvre, elles ne constituaient pas pour autant un dispositif suffisant de nature à inciter réellement les candidats à opter pour des comportements visant à une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure.

2. LES ÉVÉNEMENTS OBSERVÉS EN COURS D'HORAIRE DE SERVICE ET LE DISPOSITIF INCITATIF DÉCIDÉ PAR L'AUTORITÉ

14. Saisie par quatre candidats au titre de demandes de règlements de différend, l'Autorité a pu observer que tant le gestionnaire de l'infrastructure que les candidats pouvaient adopter des comportements peu compatibles avec les exigences d'une utilisation optimale de l'infrastructure et d'un développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires (2.1). En conséquence, l'Autorité a mené des travaux ayant abouti à la mise en place d'un premier ensemble de mesures incitatives visant à améliorer ces pratiques. Il s'avère nécessaire aujourd'hui de les faire évoluer (2.2).

¹ Défini à l'article L. 2122-11 du code des transports.

2.1. Un nombre considérable de suppressions et de modifications de sillons en cours d'horaire de service

2.1.1. Sur les suppressions et les modifications effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service

15. Un nombre significatif de sillons-jours² fait l'objet de suppressions ou de modifications par SNCF Réseau, bien que ceux-ci aient été attribués fermes, du fait de l'instabilité des capacités réservées pour la réalisation de travaux.
16. Les candidats connaissent alors des difficultés récurrentes dans la programmation de leurs plans de transport dès lors qu'ils organisent leurs activités commerciales et leurs moyens de production en fonction des horaires qui leur ont été accordés. Une modification, ou a fortiori une suppression, d'un sillon attribué est donc susceptible d'entraîner des coûts importants de réorganisation pour l'entreprise, si ce n'est des pertes commerciales.
17. Aux yeux des candidats, de telles situations doivent donc être limitées en nombre, anticipées le plus possible, et maîtrisées en termes de conséquences par la recherche concertée d'alternatives horaires acceptables.
18. La mise en place d'un dispositif incitatif est apparue, et continue d'apparaître, d'autant plus nécessaire que le volume de travaux doit se maintenir de manière durable à un niveau élevé. L'enjeu lié à ce que le gestionnaire d'infrastructure s'astreigne à une plus grande discipline dans l'octroi de capacités supplémentaires pour les travaux et dans le traitement des sillons affectés devient dès lors crucial.

2.1.2. Sur les demandes effectuées par les candidats en cours d'horaire de service

19. Il apparaît qu'une large majorité des sillons créés au lot est retravaillée en cours d'horaire de service. Deux types de comportement des candidats sont ainsi constatés : des demandes de restitution ou de modification portant sur des sillons-jours attribués au lot, d'une part, et des nouvelles demandes pendant la phase d'adaptation, voire en « dernière minute », d'autre part.
20. Cette situation peut être expliquée de la manière suivante :
 - la qualité des sillons attribués au lot ne satisfait pas le candidat. Il effectue alors des demandes complémentaires en cours d'horaire de service afin d'obtenir une meilleure réponse de la part de SNCF Réseau ;
 - certaines demandes de modification ou de création de sillons en cours d'horaire de service seraient faites dans le but d'obtenir une solution à un sillon à l'étude avant l'échéance de la levée de précarité ;
 - le calendrier prévu par les textes européens, qui suppose une phase de commande de sillons en avril A-1 pour une année entière, n'est pas compatible avec les contraintes de certains trafics de fret. Une partie des demandes faites en cours d'horaire de service fera donc inévitablement l'objet de modifications de la part du demandeur ;
 - les capacités réservées pour les travaux étant considérées par les candidats comme surestimées et fiabilisées trop tardivement, leurs demandes auraient pour objectif, en

² de l'ordre de 4% pour l'horaire de service 2016 sur un périmètre comprenant 88% des sillons-jours attribués en septembre 2015, en prenant en compte uniquement les premières opérations menées sur ces sillons-jours par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'il a été le premier à modifier ou supprimer ces sillons-jours.

fonction de l'évolution de la programmation des travaux, d'obtenir une meilleure prise en compte de leurs besoins commerciaux.

21. Les candidats, considèrent, en tant que clients, que le rôle du gestionnaire du réseau est de trouver la meilleure solution pour leurs besoins, tout en tenant compte des contraintes de maintenance du réseau. Dans cette optique, la nécessité économique pour les entreprises d'améliorer la qualité de leurs sillons en cours d'horaire de service est un enjeu majeur et légitime, que ce soit pour s'adapter au marché ou pour optimiser les coûts de production.
22. Les nombreuses demandes présentées en cours d'horaire de service conduisent à solliciter de manière importante les services de SNCF Réseau responsables de l'adaptation des horaires et de l'attribution des sillons de dernière minute. Il convient de s'assurer que les sillons-jours tracés par le gestionnaire d'infrastructure répondent à un besoin réel et que les demandes des candidats soient anticipées autant que possible.
23. Ces situations invitent à trouver des leviers incitatifs adaptés à chacune des causes et chacun des comportements présentés ci-dessus, en veillant à une cohérence entre ces incitations.

2.1.3. Sur les comportements à promouvoir

24. D'une part, il ressort des constatations précédentes que l'instabilité des capacités réservées pour les travaux dégrade la qualité des sillons, ce qui cause un préjudice aux candidats sans qu'ils puissent y remédier. Il apparaît donc nécessaire d'inciter SNCF Réseau à améliorer la planification et la gestion des travaux afin, *a minima*, que les modifications des capacités liées aux travaux n'affectent pas ou peu les sillons attribués et ne nuisent donc pas au développement du transport ferroviaire.
25. D'autre part, il s'agit d'inviter les candidats à améliorer leurs comportements afin qu'ils ne commandent que ce qui est nécessaire, restituent au plus tôt ce qui n'est plus nécessaire et utilisent effectivement les capacités réservées, dans le but notamment d'optimiser l'usage du réseau et de ne pas en bloquer l'accès.
26. De ces efforts réciproques, il est ainsi attendu une meilleure utilisation des capacités de l'infrastructure au bénéfice de l'ensemble du secteur.

2.2. Les décisions relatives à l'incitation réciproque adoptées par l'Autorité et leur évolution

27. Par les décisions n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-019 du 1^{er} octobre 2013 susvisées, l'Autorité a fait droit aux demandes de règlement de différend présentées par quatre entreprises de fret. Ces dernières contestaient les modalités d'incitation existant en cas de suppression ou de modification de sillons attribués par Réseau Ferré de France ou par le candidat.
28. Par la suite, l'Autorité a fixé, en application de l'article L. 2134-2 du code des transports alors applicable³, et à l'issue d'une concertation et d'une consultation publique, un dispositif d'incitations financières (décisions n° 2014-016, 2014-017, 2014-18 et 2014-019 du 15 juillet 2014 susvisées). Ce mécanisme a donné lieu à la définition de barèmes de pénalités, mis en œuvre la première année - horaire de service 2015 - de manière allégée (certaines pénalités étant réduites à 20 % du barème normal) et sur un périmètre restreint, dans l'attente de la mise au point d'un système d'information spécifique par SNCF Réseau et pour permettre une montée en charge progressive du dispositif.

³ « (...) Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, [l'Autorité] fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation (...) »

29. L'incitation applicable aux candidats s'est donc substituée à la retenue de la redevance de réservation entre M-2 et J-1, cette dernière devant cependant être appliquée en cas de non-circulation le jour J.
30. Sur la base d'un retour d'expérience publié le 30 septembre 2015, SNCF Réseau a présenté des demandes de modifications des mécanismes prévus. Pour y répondre, l'Autorité a mené en mai et juin 2016 une consultation publique au cours de laquelle elle a soumis aux parties prenantes ses propositions. La synthèse de la consultation publique, publiée par l'Autorité sur son site internet, a démontré la nécessité de maintenir le principe d'un dispositif d'incitations réciproques propre à faire évoluer les comportements du gestionnaire d'infrastructure comme des candidats, au bénéfice d'une meilleure utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Cette synthèse a également mis en lumière la nécessité de faire évoluer les modalités de mise en œuvre de ce dispositif en 2020, une fois le système industriel de production horaire (« SIPH ») éprouvé.
31. Sur cette base, l'Autorité a adopté la décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016 relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure, homologuée par le ministère des transports par une décision en date du 21 septembre 2016 pour le seul horaire de service 2017. La présente décision vise donc à prolonger et à compléter le dispositif existant, après concertation avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités (Transilien).
32. Dans un premier temps, la présente décision prévoit une adaptation du dispositif à partir de l'horaire de service 2018 pour les sillons de l'activité Transilien de SNCF Mobilités du fait des spécificités de leur production, ainsi qu'il sera présenté ci-après.
33. Dans un second temps, pour compléter le dispositif de l'incitation réciproque comme le sollicitent SNCF Réseau et le ministère des transports dans sa décision d'homologation⁴, l'Autorité estime nécessaire de disposer de données complémentaires pour élaborer un diagnostic suffisant des comportements susceptibles d'être pénalisés.
34. À cette fin, l'Autorité lance une étude visant à analyser les pratiques de commandes de sillons des candidats. À ces données, pourront s'ajouter l'exploitation des résultats d'une mission lancée par l'Autorité sur les processus capacitaires liés à la réalisation des travaux sur le réseau ferré national finalisée en juin 2017, ainsi que les retours d'expérience de la mise en œuvre en 2016 et 2017 du mécanisme d'incitation réciproque.
35. Ces éléments permettront, le cas échéant, de compléter ou revoir le dispositif de l'incitation réciproque. Une nouvelle décision pourra alors être adoptée, après concertation avec le secteur, qui ne sera applicable, au plus tôt, qu'à compter de l'horaire de service 2020.

3. LA COMPÉTENCE RÉGLEMENTAIRE SUPPLÉTIVE DE L'AUTORITÉ

36. L'article L. 2132-5 du code des transports dispose que, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 et L. 2131-4 ainsi qu'aux articles L. 2132-1 et L. 2132-2, les règles concernant :

« 1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;

2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;

3° Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;

⁴ La décision d'homologation du ministère fait notamment référence à l'absence d'incitations pour les candidats à ne pas modifier et supprimer leurs sillons avant les périodes débutant à M-4 pour les voyageurs et M-2 pour le fret.

4° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.(...)

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel ».

37. Aux termes de l'article L. 2131-1 du code des transports, « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport ferroviaire (...) ».
38. L'article L. 2131-4 du code des transports prévoit que l'Autorité : « s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitations d'installation de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques ».
39. Ainsi qu'il a été indiqué dans les parties 1 et 2 de la présente décision, l'absence de disposition réglementaire de nature incitative s'appliquant à l'attribution des sillons, d'une part, et le maintien de comportements préjudiciables au bon fonctionnement du système ferroviaire tant de la part de SNCF Réseau que des entreprises ferroviaires et des autres candidats, d'autre part, rendent nécessaire l'adoption par l'Autorité d'un dispositif pérenne et, le cas échéant, évolutif, d'incitations réciproques, sur le fondement de l'article L. 2132-5 du code des transports, visant à préciser les règles relatives aux conditions d'accès au réseau ferroviaire.
40. Ce dispositif s'inscrit dans le cadre des missions imparties à l'Autorité par les articles L. 2131-1 et L. 2131-4 du code des transports de concourir au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et d'assurer la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques en matière d'accès au réseau.
41. Les dispositions ci-après définissent le périmètre du mécanisme d'incitations réciproques ainsi que ses caractéristiques tant pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires et les autres candidats.

4. LE PÉRIMÈTRE DES MÉCANISMES INCITATIFS

4.1. Sur les sillons auxquels s'appliquent les mécanismes incitatifs

42. Le mécanisme incitatif a vocation à s'appliquer à toutes les actions réalisées par SNCF Réseau et les candidats sur des sillons attribués fermes, que ce soit en réponse aux demandes déposées au lot ou aux demandes effectuées en cours d'horaire de service.
43. Cependant, pour faciliter la mise en œuvre et l'efficacité du dispositif, son périmètre est restreint aux sillons-jours répondant à une demande déposée au lot, attribués fermes à la publication de l'horaire de service et retenus dans la base de facturation de l'acompte lié aux redevances d'utilisation de l'infrastructure.

4.2. Sur les demandes auxquelles s'appliquent les mécanismes

44. Les actions qui donnent lieu à une pénalisation portent sur les suppressions ou les modifications importantes de sillons à l'initiative de SNCF Réseau, et les restitutions et les modifications effectuées par les candidats. Au regard de l'impossibilité technique d'assurer, à travers le système d'information actuel de SNCF Réseau, le suivi de plusieurs évolutions successives relatives à un même sillon-jour du fait de l'absence de chaînage complet entre la demande et son traitement par l'horairiste, la pénalisation portera sur la première modification, suppression ou restitution.
45. Des exclusions, portant notamment sur les cas relevant d'une cause extérieure à SNCF Réseau ou au demandeur de sillons, pourront être mises en œuvre, sous réserve que les règles applicables soient discutées entre les candidats et SNCF Réseau et transcrites dans des règles de gestion communiquées aux candidats au travers du DRR.
46. Pour les entreprises ferroviaires et les autres candidats autorisés, ces exclusions portent *a minima* sur les demandes :
 - effectuées pour cause d'un autre gestionnaire d'infrastructure,
 - intervenant à la suite d'une suppression d'un sillon aller ou retour par SNCF Réseau,
 - n'entraînant pas de modification horaire pour SNCF Réseau ;
 - présentées à la suite d'une réponse de SNCF Réseau ne correspondant pas à la demande de sillon et aux contraintes du demandeur. Selon SNCF Réseau, cette situation correspond aujourd'hui aux sillons attribués au lot ayant fait l'objet d'une demande de modification avant octobre A-1.
47. Concernant le cas particulier des transports soumis à avis de transport exceptionnel (ATE) dénommés « transport exceptionnel particulièrement encombrant » (TEPE), leurs conditions commerciales de réalisation et contraintes de débouché impliquent de modifier, voire de supprimer des circulations incompatibles, situations qui sont imposées par la réglementation technique et la sécurité de l'exploitation. De plus, en raison de l'imprévisibilité et de la faible occurrence de ce type de convoi, les actions de modification ou de suppression par SNCF Réseau de sillons incompatibles attribués à des candidats, conséquences du tracé des TEPE, ne relèvent pas de la même logique d'incitation que celle décrite précédemment. Elles n'entrent donc pas dans le périmètre du mécanisme. En revanche, les sillons soumis à ATE permanent et commandés sous ce régime lors de chaque service annuel doivent rester soumis au dispositif.

5. LES MÉCANISMES INCITATIFS VISANT À AMÉLIORER LES PRATIQUES DE SNCF RÉSEAU

5.1. Objectif

48. L'objectif poursuivi est de fournir à SNCF Réseau les incitations utiles pour garantir à un candidat les sillons qui lui ont été attribués fermes et, ce faisant, de contribuer à améliorer la qualité du service pour les clients.
49. Il ne s'agit pas d'interdire tout retrait ou modification de sillons à l'initiative de SNCF Réseau du fait d'une évolution de la programmation des travaux, cette possibilité étant permise par la réglementation, mais d'en limiter le nombre et les impacts sur les utilisateurs du réseau, notamment en les anticipant.

5.2. Pénalisation des suppressions et des modifications importantes

5.2.1. Distinction des modifications importantes et des suppressions

50. Les travaux de l'Autorité ont conduit à distinguer les situations où SNCF Réseau décide de la suppression d'un sillon précédemment attribué de celles où il propose une modification du sillon.
51. Il s'agit, dans un premier temps, d'inciter SNCF Réseau à limiter les modifications des travaux programmés impactant les capacités allouées aux sillons commerciaux.
52. Dans un second temps, il convient d'inciter SNCF Réseau, si la modification d'un sillon déjà attribué est strictement nécessaire, à proposer une solution adaptée permettant au demandeur de fournir la prestation à son client.
53. Pour ce faire, l'Autorité a choisi de recourir à la mise en œuvre de deux pénalités : l'une en cas de suppression et l'autre en cas de modification importante d'un sillon-jour. Cette distinction vise à répondre, de façon adaptée, aux différentes situations :
 - les suppressions, considérées comme inacceptables par le candidat, seraient fortement pénalisées ;
 - les modifications importantes, qui induisent nécessairement des surcoûts pour le demandeur, donneraient lieu à une pénalisation moindre ;
 - les autres modifications ne donneraient pas lieu à pénalité, car elles sont généralement sans impact significatif pour le demandeur.

5.2.2. Caractérisation d'une modification importante

54. Il convient de retenir des critères à partir desquels une modification d'un sillon préalablement attribué ferme est susceptible de provoquer une désorganisation de la production d'une entreprise, et, par voie de conséquence, d'altérer ses relations avec les clients finaux.
55. A l'issue de ses travaux, l'Autorité a retenu trois critères, non cumulatifs, pour caractériser la notion de « modification importante » :
 - l'écart horaire à l'origine et/ou à destination car il peut entraîner une suppression d'enchaînement des roulements d'engins de traction et/ou de personnel de conduite ou une incidence sur le client final (voyageur ou chargeur) ;
 - l'allongement du temps de trajet, susceptible d'entraîner le même type de conséquences ;
 - l'allongement de l'itinéraire, qui a des conséquences sur le montant des redevances et, parfois, sur d'autres postes de coûts.
56. Pour chacun de ces critères, SNCF Réseau devra considérer l'incidence de bout en bout de la modification étudiée. En effet, certaines interfaces au départ ou à l'arrivée peuvent entraîner d'importants risques de retard en cascade. C'est, par exemple, le cas pour les trains internationaux ou pour les trains dont la destination est un chantier de transport combiné pour lesquels SNCF Réseau doit trouver des réponses prenant en compte les contraintes des autres gestionnaires d'infrastructures.

57. Concernant les seuils applicables à ces critères, l'Autorité retient les valeurs suivantes, soumises à concertation entre les acteurs en 2014 et cohérentes avec les tolérances habituellement retenues pour mesurer la régularité des circulations :

Critères (bout en bout)	Seuils Voyageurs	Seuils Fret
Ecart horaire origine et/ou destination	> 5 min	> 30 min
Allongement du temps de trajet	> 5 min	> 30 min
Allongement de l'itinéraire	> 10 km	> 50 km

5.3. Jalons

58. Les conséquences pour le client final, voyageur ou chargeur, sont également liées au délai de prévenance, car l'organisation industrielle des utilisateurs du réseau devient plus difficile à ajuster à l'approche de la date de circulation.
59. L'Autorité propose donc de retenir deux jalons principaux, M-4 et M-2, pour le calibrage du mécanisme incitatif. Ces jalons renvoient aux délais limites de prévenance retenus dans le cadre des engagements de levée de précarité⁵, en cohérence avec les contraintes commerciales et industrielles des utilisateurs (ouverture à la vente des trains, ...).
60. Concernant le jalon au-delà duquel le mécanisme cessera de s'appliquer pour SNCF Réseau, il est fixé à J-1 17h, ainsi qu'il est prévu pour les candidats. En effet, l'esprit du dispositif d'incitations réciproques vise à une anticipation le plus en amont possible des actions sur les sillons. Or, à partir de J-1 17h, les actions du gestionnaire d'infrastructure relèvent de la gestion opérationnelle des circulations, pour des motifs, notamment, d'urgence incontournable ou d'évènements affectant la capacité.
61. De plus, les conséquences de ces évènements opérationnels ont vocation à être suivies au travers du système d'amélioration des performances (SAP), dont il est nécessaire de faire évoluer les règles et les objectifs pour prendre en compte les suppressions de circulations.

5.4. Barème

62. La mise en place d'un barème kilométrique est retenue dans la mesure où cela présente l'avantage essentiel de corréler la pénalité avec la distance du parcours concerné, qui est elle-même la principale source de coûts pour les candidats. Le recours à un barème kilométrique présente également l'intérêt de ne pas présenter de difficultés de mise en œuvre.

⁵ Le DRR 2017 prévoit dans la partie « 4.4.1.1. L'attribution conditionnelle de sillon » que : « Cette réponse est transmise au demandeur : /- au plus tard quatre mois (17 semaines) avant la date de circulation concernée pour les sillons liés aux services de transport voyageurs, /- au plus tard deux mois (9 semaines) avant la date de circulation concernée pour les sillons autres ». Ces délais de levée de précarité sont identiques depuis le DRR 2012.

63. La grille proposée s'articule selon les jalons retenus, la progressivité visant à responsabiliser SNCF Réseau sur le préjudice grandissant que subissent les candidats à mesure que la date de circulation approche.
64. De même, dans la mesure où la suppression d'une capacité ferme pénalise davantage les demandeurs de capacités qu'une modification importante, l'Autorité a retenu, après concertation avec les parties prenantes, un barème prévoyant des incitations plus importantes pour encourager SNCF Réseau à proposer des solutions alternatives plutôt que de supprimer des sillons⁶.
65. Dans le cas particulier des modifications importantes et des suppressions opérées par SNCF Réseau sur les sillons de l'activité Transilien de SNCF Mobilités, un unique barème est appliqué, afin de maintenir une incitation à des comportements plus vertueux pour le gestionnaire d'infrastructure tout en prenant en compte le caractère inadapté du système d'information pour le suivi des sillons-jours de l'activité Transilien.
66. En effet, du fait des spécificités de la production du plan de transport de l'activité Transilien, liées aux contraintes d'un trafic significatif dans une zone dense faisant l'objet de travaux importants, le gestionnaire d'infrastructure et le candidat ont adopté une organisation particulière pour la gestion des adaptations horaires. Il apparaît ainsi que les suppressions enregistrées par le système d'information ne correspondent pas à une réalité observée sur le terrain mais sont la résultante des modalités techniques d'inscription dans les bases horaires du plan de transport adapté. En outre, les éventuelles suppressions de desserte sont traitées par la mise en œuvre, s'il y a lieu, de substitutions routières, à la charge des financeurs des opérations d'investissement, en particulier le gestionnaire d'infrastructure pour les travaux de régénération.

	Sillons-jours hors Transilien		Sillons-jours Transilien
	Modification importante	Suppression	
Jusqu'à M-4 (exclu)	0,5 €/tr-km	2 €/tr-km	0,5 €/tr-km
M-4 à M-2 (exclu)	1 €/tr-km	4 €/tr-km	1 €/tr-km
À partir de M-2 jusqu'à J-1	2 €/tr-km	8 €/tr-km	2 €/tr-km

67. Enfin, le choix opéré par l'Autorité d'appliquer un barème plus important au gestionnaire d'infrastructure qu'aux candidats est justifié par le fait que le gestionnaire d'infrastructure doit s'astreindre à ne pas modifier ou supprimer des sillons qu'il a attribués fermes. En ce sens, pour les sillons-jours attribués fermes, et contrairement aux sillons-jours répondus encore à l'étude et non attribués, l'ensemble des conflits éventuels avec les travaux programmés et les autres demandes de sillons-jours a été résolue favorablement par SNCF Réseau. C'est sur la base de ces sillons-jours fermes que les candidats bâtissent leur plan de transport. Toute modification ou suppression de ces sillons entraînerait une mobilisation de moyens pour l'entreprise, voire également pour ses clients, alors que le sillon-jour avait été attribué ferme. Pour ces deux motifs, les candidats sont en droit d'attendre du gestionnaire d'infrastructure que leurs sillons attribués

⁶ Outre la progressivité du barème, le niveau du barème a été mis au point dans une recherche de cohérence avec d'une part les conséquences financières actuellement prévues dans les accords de qualité de sillons et les accords-cadres et, d'autre part, avec les retours issus des concertations et consultations publiques.

fermes ne soient pas modifiés ou supprimés en dehors des cas d'urgence ou de nécessité absolue, qui ne relèvent pas du présent mécanisme incitatif⁷.

68. *A contrario*, la nécessité économique pour les candidats d'améliorer la qualité de leurs sillons en cours d'horaire de service est un enjeu majeur et légitime, que ce soit pour s'adapter au marché, remédier à un défaut de qualité issu du tracé de leurs sillons ou parce que des capacités travaux sont restituées. Le rôle du gestionnaire du réseau est alors de trouver la meilleure solution pour répondre aux besoins des candidats, tout en tenant compte des contraintes de maintenance du réseau.

6. LES MÉCANISMES INCITATIFS VISANT À AMÉLIORER LES PRATIQUES DES CANDIDATS

6.1. Objectif

69. L'objectif visé par les mécanismes incitatifs est d'instaurer un cercle vertueux où chaque utilisateur de capacités réserve seulement ce qui lui est nécessaire, confirme au plus tôt ce qui lui est indispensable et utilise effectivement ce qui lui a été attribué. Les mécanismes présentés ci-après se substituent à la retenue de la redevance de réservation en cas de restitution tardive prévue dans le DRR. Seule la pénalisation des non-circulations continue par ailleurs de faire l'objet d'une retenue de la redevance de réservation, dans l'attente de son remplacement par un nouveau dispositif incitatif, à l'échéance de la refonte de la tarification des prestations minimales.

6.2. Jalons

70. À la suite des concertations menées avec les acteurs du système ferroviaire, les jalons suivants ont été retenus pour établir une progressivité des incitations prenant en compte les contraintes commerciales et opérationnelles des candidats :

Jalons FRET	Jalons VOYAGEUR
M-2 à J-22	M-4 à M-2 (exclu)
J-21 à J-10	M-2 à J-22
J-9 à J-1	J-21 à J-1

6.2.1. Pour les candidats de transport de fret

71. Le premier jalon correspond ainsi à la date limite de réponse définitive par SNCF Réseau aux sillons à l'étude (M-2). En effet, dès lors que SNCF Réseau dispose provisoirement de ce délai pour affermir leurs sillons, les pénalités applicables aux demandes des candidats fret ne peuvent débiter avant ce jalon.
72. Le second jalon est fixé à trois semaines avant la date de circulation (J-21). Ce jalon constitue le début de la période à partir de laquelle les candidats fret finalisent leur plan de transport et ont la confirmation de leurs chargeurs, notamment s'agissant des flux industriels non réguliers. L'information sur la capacité réellement disponible est alors essentielle pour les candidats car elle leur permet d'obtenir une réponse aux demandes de sillons complémentaires devant être

⁷ Le jour J n'est pas pénalisé au titre de ce mécanisme.

effectuées peu de temps avant le jour de circulation. Ainsi, une capacité libérée à cette période, par exemple en l'absence de confirmation par le chargeur, pourra être utilisée en tout ou partie par un autre demandeur ou le même demandeur. Il s'agit donc de rendre la phase de demande de sillons à partir de J-21 la plus efficace possible, et ce, au profit des candidats et de SNCF Réseau.

- 73. Cependant, afin de prendre en compte le fait que tous les chargeurs n'ont pas encore confirmé leurs flux à cette date, l'évolution de la pénalité sera progressive durant cette période.
- 74. Le troisième jalon, proposé à J-10, permet d'offrir de la souplesse au système ferroviaire pour les trafics qui sont de nature plus volatiles, et dont le plan de transport n'est confirmé que tardivement (céréales,...).

6.2.2. Pour les candidats de transport de voyageurs

- 75. Comme pour l'activité de transport de marchandises, le premier jalon correspond à la date limite de réponse aux sillons à l'étude (M-4).
- 76. Le deuxième jalon est fixé à M-2 dès lors qu'à cette date une majorité des trains a déjà été mise en vente. Les entreprises peuvent donc réaliser une identification exhaustive des capacités qui ne seront pas utilisées.
- 77. Le troisième jalon vise à lisser les effets de seuil et permet d'accentuer l'incitation à restituer les capacités avant le passage dans la période de dernière minute.

6.3. Barème

- 78. Après concertation avec les acteurs du système ferroviaire, la mise en place d'un barème kilométrique a été retenue. Ce choix permet de prendre en compte la capacité préemptée par le candidat : plus le sillon est long, plus les autres utilisateurs du réseau sont privés de capacité. Par ailleurs, la longueur du sillon permet de prendre en compte en partie la difficulté qu'aura SNCF Réseau à le modifier. Le recours à un barème kilométrique présente également l'intérêt d'une relative simplicité et d'une cohérence par rapport aux incitations envisagées pour SNCF Réseau.
- 79. Ensuite, l'utilisation d'un barème distinct pour le voyageur et pour le fret vise à prendre en compte la différence de modèles économiques entre ces activités. Ce choix est également cohérent avec les exigences de souplesse liées à ces marchés.

Pénalité pour chaque demande de modification ou de restitution d'un sillon fret	
M-2 à J-22	0,25 €/tr-km
J-21 à J-10	0,5 €/tr-km
J-9 à J-1	1 €/tr-km

Pénalité pour chaque demande de modification ou de restitution d'un sillon voyageur	
M-4 à M-2 (exclu)	0,5 €/tr-km
M-2 à J-22	1 €/tr-km
J-21 à J-1	2 €/tr-km

7. L'ARTICULATION DU DISPOSITIF AVEC LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

80. Il est nécessaire de clarifier l'articulation des mécanismes incitatifs avec certaines dispositions du DRR.
81. La pénalisation de SNCF Réseau en cas de modification ou de suppression de sillons-jours fermes ne se substitue pas au dispositif d'indemnisation des conséquences dommageables de la modification ou de la suppression d'un sillon-jour ferme prévu par l'article 25 du décret n° 2003-194 du 7 mars modifié.
82. La mise en place du dispositif pénalisant les demandeurs de sillons exclut, pour l'ensemble des sillons attribués par SNCF Réseau, la retenue de la redevance de réservation si les capacités ne sont pas restituées au moins deux mois avant la date de circulation, à l'exception des cas de non-circulation. Dans le cadre de la refonte de la tarification des prestations minimales qui prévoit la disparition de la redevance de réservation, un nouveau dispositif incitatif devra être mis en œuvre par SNCF Réseau pour pénaliser les cas de non-circulation.

8. LE SUIVI DES MÉCANISMES INCITATIFS ET L'ÉVOLUTION DU DISPOSITIF

83. Un suivi des mécanismes décrits ci-avant doit être mis en place afin, d'une part, de s'assurer que les incitations permettent effectivement d'améliorer les comportements selon les objectifs visés et de façon efficace, et, d'autre part, de contrôler d'éventuels effets indésirables.
84. Un tel suivi implique que plusieurs données ou indicateurs soient communiqués par SNCF Réseau à un rythme régulier, *a minima* tous les ans, à l'Autorité. Cela nécessite de recueillir, en plus des données déjà existantes, les informations suivantes :
 - nombre de modifications non importantes de sillons-jours effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
 - nombre de modifications importantes de sillons-jours effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
 - nombre de suppressions de sillons-jours effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
 - nombre de restitutions de sillons-jours effectuées par chaque demandeur de sillons, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
 - nombre de modifications de sillons-jours effectuées par chaque demandeur de sillon, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
 - nombre de non-circulations de sillons-jours et analyse du taux de non-circulation par sillon ;
 - nombre de demandes effectuées et ayant donné lieu à réponse pendant la période de dernière minute.
85. Ces informations, accompagnées des éléments utiles s'agissant des actions d'amélioration engagées, alimenteront le « rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national » établi par SNCF Réseau qui devra les publier de manière agrégée et sous réserve du secret des affaires.

86. Pour le cas particulier de l'activité Transilien de SNCF Mobilités, SNCF Réseau devra communiquer annuellement à l'Autorité les délais de prévenance observés par ses services pour confirmer les conditions de réalisation des travaux programmés et, en réponse, les délais observés pour l'envoi des préconisations d'adaptation de son plan de transport par l'activité Transilien. Ce suivi permettra, le cas échéant, d'élaborer un mécanisme incitatif plus adapté aux spécificités de production horaire pour l'activité Transilien.
87. Ainsi qu'il a été indiqué au point 35 de la présente décision et grâce aux données obtenues d'ici le début d'année 2018, les dispositifs incitatifs présentés dans cette décision pourront être complétés ou modifiés, après consultation du secteur.

DÉCIDE

Article 1^{er} Pour l'application de la présente décision, on entend par :

1°) Sillon : la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné ;

2°) Sillon-jour : un sillon pour un jour donné ;

3°) Élaboration de l'horaire de service : la procédure décrite à l'article 21 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié ;

Article 2 SNCF Réseau met en œuvre un système l'incitant à ne pas supprimer ni modifier de sillons attribués, qui répond aux caractéristiques suivantes :

- le périmètre concerne les sillons-jours répondant à une demande déposée au lot, attribués fermes à la publication de l'horaire de service et retenus dans la base de facturation de l'acompte lié aux redevances d'utilisation de l'infrastructure ;
- pour chaque sillon-jour, l'incitation financière portera sur la première suppression ou modification importante saisie par SNCF Réseau ;
- une modification importante correspond :
 - soit à un changement horaire à l'origine ou à la destination de plus de cinq minutes pour les services de voyageurs et de plus de trente minutes pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;
 - soit à un allongement du temps de trajet de plus de cinq minutes pour les services de voyageurs et de plus de trente minutes pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;
 - soit à un allongement de l'itinéraire emprunté de plus dix kilomètres pour les services de voyageurs et de cinquante kilomètres pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;
- les pénalités applicables à SNCF Réseau au profit des candidats affectés sont les suivantes :

	Sillons-jours hors Transilien		Sillons-jours Transilien
	Modification importante	Suppression	
Jusqu'à M-4 (exclu)	0,5 €/tr-km	2 €/tr-km	0,5 €/tr-km
M-4 à M-2 (exclu)	1 €/tr-km	4 €/tr-km	1 €/tr-km
À partir de M-2 jusqu'à J-1	2 €/tr-km	8 €/tr-km	2 €/tr-km

Article 3

SNCF Réseau met en place un système incitatif à la restitution et la stabilisation anticipées des capacités réservées par les candidats, qui répond aux caractéristiques suivantes :

- le périmètre concerne les sillons-jours répondant à une demande déposée au lot, attribués fermes à la publication de l'horaire de service et retenus dans la base de facturation de l'acompte lié aux redevances d'utilisation de l'infrastructure ;
- pour chaque sillon-jour, l'incitation financière portera sur la première restitution ou modification saisie par le demandeur ;
- les pénalités applicables aux candidats sont les suivantes :

	FRET	VOYAGEUR
M-4 à M-2 (exclu)		0,5 €/tr-km
M-2 à J-22	0,25 €/tr-km	1 €/tr-km
J-21 à J-10	0,5 €/tr-km	2 €/tr-km
J-9 à J-1	1 €/tr-km	

Article 4

Pour l'application des articles 2 et 3, SNCF Réseau définit, après concertation avec les candidats, les règles de gestion applicables aux systèmes incitatifs, notamment les demandes de modification, suppression et restitution qui, par exception, ne font pas l'objet d'une pénalisation. SNCF Réseau publie ces règles de gestion dans une annexe du DRR.

Article 5

La mise en place des dispositifs prévus aux articles 2 et 3 :

- ne se substitue pas au dispositif d'indemnisation des conséquences dommageables de la modification ou de la suppression d'un sillon-jour ferme prévu par l'article 25 du décret n° 2003-194 du 7 mars modifié ;
- exclut, pour l'ensemble des sillons attribués par SNCF Réseau, la retenue de la redevance de réservation si les capacités ne sont pas restituées au moins deux mois avant la date de circulation, à l'exception des cas de non-circulation. À compter de la disparition de la redevance de réservation, SNCF Réseau met en œuvre un dispositif équivalent applicable aux cas de non-circulation.

Article 6

SNCF Réseau établit un suivi des effets des incitations mises en place en application des articles 1 à 4. À cette fin, SNCF Réseau communique annuellement à l'Autorité les données suivantes :

- nombre de modifications non importantes de sillons-jours effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- nombre de modifications importantes de sillons-jours effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- nombre de suppressions de sillons-jours effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- nombre de restitutions de sillons-jours effectuées par chaque candidat, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- nombre de non-circulation de sillons-jours et une analyse du taux de non-circulation par sillon ;
- nombre de demandes effectuées et répondues dans la période de dernière minute.

Article 7

Pour l'activité Transilien de SNCF Mobilités, SNCF Réseau communique annuellement à l'Autorité :

- les délais de prévenance observés par SNCF Réseau pour confirmer les conditions de réalisation des travaux programmés ;
- et, en réponse, les délais observés pour l'envoi par l'activité Transilien des préconisations d'adaptation de son plan de transport.

Article 8

La présente décision s'applique à compter de l'horaire de service 2018.

Article 9

Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision.

La présente décision sera publiée sur le site internet de l'Autorité et transmise pour homologation au ministère des transports.

L'Autorité a adopté la présente décision le 5 juillet 2017.

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

Le Président

Bernard Roman