

**Décision n° 2014-014 du 15 juillet 2014
relative à la réservation et à l'utilisation
par le gestionnaire du réseau ferré national
de capacités pour les travaux**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (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 européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE) ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2131-7 ;

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

Vu la décision n° 2012-002 du 11 janvier 2012 de mesures conservatoires dans le cadre d'un règlement de différend opposant ECR à RFF et à la SNCF sur l'allocation de sillons et la situation de la gare de Gevrey ;

Vu l'avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013 ;

Vu l'avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 ;

Vu les décisions n° 2013-016, n° 2013-017, n° 2013-018 et n° 2013-019 du 1er 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 ;

Vu l'avis n° 2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015 ;

Vu la décision n° 2014-016 du 15 juillet 2014 portant sur les articles 7 et 11 de la décision n° 2013-016 du 1er octobre 2013 portant sur la demande formée par Euro Cargo Rail dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ;

Vu la décision n° 2014-017 du 15 juillet 2014 portant sur les articles 7 et 11 de la décision n° 2013-017 du 1er octobre 2013 portant sur la demande formée par Europorte France dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ;

Vu la décision n° 2014-018 du 15 juillet 2014 portant sur l'article 7 de la décision n° 2013-018 du 1er octobre 2013 portant sur la demande formée par T3M dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ;

Vu la décision n° 2014-019 du 15 juillet 2014 portant sur les articles 7 et 11 de la décision n° 2013-019 du 1er octobre 2013 portant sur la demande formée par VFLI dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ;

Vu les réunions de concertation organisées notamment les 13 février 2014, 20 mars 2014 et 7 mai 2014 ;

Vu les questionnaires envoyés en date du 18 février 2014 et du 2 avril 2014 et les réponses reçues ;

Vu les contributions reçues dans le cadre de la consultation publique ouverte par l'Autorité du 4 au 25 juin 2014 ;

Le collège en ayant délibéré le 15 juillet 2014,

I. Contexte

1. Les processus liés à la réservation de capacités pour les travaux sur le réseau ferré national

Les fenêtres travaux

I.1 L'augmentation des travaux de régénération et de modernisation du réseau depuis 2008 a conduit à une réorganisation de la programmation des travaux dans l'objectif d'une meilleure maîtrise de leurs coûts et de leurs impacts sur les capacités offertes aux circulations ferroviaires.

I.2 Cette réorganisation s'est traduite par un nouveau mode de réservation de capacités sur le graphique : les « fenêtres travaux »¹.

I.3 La méthode de fenêtres travaux consiste en un cadrage en amont des capacités dans lesquelles pourront être organisés les différents travaux à réaliser, en privilégiant un regroupement temporel de ceux-ci. Il s'agit d'une capacité mutualisée pour la réalisation des travaux, quelle qu'en soit la nature (maintenance, développement, régénération et tiers), sur une portion du réseau donnée.

¹ Selon le glossaire annexé au document de référence du réseau (DRR), une fenêtre travaux est une « restriction générique de capacité établie pour permettre de réaliser les travaux (maintenance, développement, régénération, tiers) sur les voies principales d'une section donnée. Le contenu des fenêtres est à l'usage des travaux, le reste de la capacité est à l'usage du monde commercial jusqu'à J-8 ».

I.4 Les fenêtres travaux permettent de mieux étudier a priori les conflits potentiels avec les sillons voyageurs et fret et de massifier les travaux afin d'en diminuer les coûts de réalisation. Cette méthode diffère de celle où chaque chantier prévisionnel fait l'objet d'une réservation de capacité distincte

I.5 Les fenêtres travaux sont à ce jour utilisées pour le réseau dit structurant, à l'exception des gares, bifurcations et nœuds ferroviaires.

I.6 RFF définit plusieurs catégories de fenêtres :

- les fenêtres génériques, qui permettent de réaliser tous les travaux sans contrainte technique forte, en particulier s'agissant des besoins réguliers de maintenance du réseau ;
- les fenêtres de surveillance, afin de vérifier l'état des installations ferroviaires ; elles sont en général d'une durée d'une heure ;
- les fenêtres correctives, pour effectuer de la maintenance conditionnelle ;
- les fenêtres déformées, permettant pour des périodes spécifiques d'étendre la capacité réservée pour la fenêtre générique afin de réaliser les travaux les plus lourds.

I.7 La définition de ces fenêtres fait l'objet d'une concertation avec les utilisateurs du réseau entre juillet A-3 à juin A-2 (concertation pour les chantiers à fort impact capacitaire, revues d'axes et réunions préparatoires nommées RP0). Ainsi, chaque chantier nécessitant une mobilisation particulière de capacités est présenté à l'ensemble des entreprises ferroviaires, ainsi que des préconisations d'adaptation des plans de transport.

I.8 Le programme général des fenêtres (PGF) est arrêté et publié en décembre A-2. Il fait cependant l'objet d'actualisations au cours de l'année A-1.

I.9 Dans un premier temps, l'ordonnancement des chantiers au sein des fenêtres travaux est effectué dans le système d'information TCAP à compter de juillet A-2. Il peut être modifié dans ce même outil. Après la publication du PGF, lorsque l'ordonnancement ne peut être effectué au sein d'une fenêtre, une demande d'écart est formulée et fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des utilisateurs du réseau dans le cadre de la plateforme de concertation et d'arbitrage sillons travaux (PCAST) si des sillons sont impactés par la demande.

I.10 Au cours de la consultation publique, RFF a indiqué avoir engagé les actions suivantes :

- Pour la préparation de l'horaire de service 2017, c'est-à-dire en 2015, une démarche est mise en place par RFF afin que les processus de réservation de fenêtres et d'ordonnancement des chantiers au sein de ces fenêtres fonctionnent en parallèle. En 2016 pour l'horaire de service 2018, il est ciblé que la gestion des ordonnancements anticipe la fin de la réservation de capacité, permettant ainsi la publication d'un PGF plus fiable. Il est à noter que pour l'horaire de service 2015, le processus de fiabilisation des ressources travaux a été anticipé de six mois par rapport à 2014.
- De même, pour l'horaire de service 2016 a été initiée la mise en place d'un portefeuille valorisé dès A-3, afin de vérifier la cohérence avec les ressources financières budgétées et de reporter certains chantiers en cas de dépassement. Dans

un deuxième temps, une mise en conformité des portefeuilles chantiers avec les ressources agents et engins est effectuée.

I.11 Ces fenêtres travaux sont ensuite saisies manuellement dans le logiciel THOR en début d'année A-1 pour être visibles par les horairistes, chaque modification de ces fenêtres travaux devant également être saisie manuellement dans THOR tout au long de l'horaire de service. L'outil DISCO est quant à lui alimenté automatiquement par un flux en provenance des systèmes d'information PGPLV ou TCAP.

Les planches travaux

I.12 Dans un second temps, des « planches travaux » sont saisies dans un système d'information distinct, CORTE. Chaque planche correspond au besoin capacitaire pour un chantier. Ces planches sont saisies au fil de l'eau en fonction de l'avancement de l'organisation des travaux et sont visibles par les demandeurs de sillons au plus tôt à compter de M-1, en moyenne autour de J-7.

I.13 Les planches travaux sont saisies par les infrapôles, à partir des informations issues du système d'information de planification des ressources LAPLACE et des réunions mensuelles de programmation de la production des chantiers (RMPP). Ces réunions ont pour objectif d'anticiper la programmation des chantiers et le lissage du plan de charges des ressources dès M-3 jusqu'à son figeage à M-1. Aujourd'hui les RMPP sont planifiées habituellement entre la dernière semaine M-2 et le 10 du mois M-1.

I.14 Toutes les contraintes capacités ne sont cependant pas prises en compte dès ces réunions. Il s'agit notamment des trains travaux, des consignes communes temporaires travaux, des ouvertures de postes et des coordinations entre planches travaux.

I.15 Au cours de la consultation publique, RFF a indiqué que cette démarche de RMPP pourrait être anticipée entre M-6 et M-2. A cette fin, RFF prévoirait :

- d'améliorer et de fiabiliser les contraintes capacités pouvant être prises en compte dès les RMPP ;
- de limiter les aléas de programmation de travaux et par conséquent de surréservation. Il s'agit au niveau local de mieux définir les bonnes pratiques et les règles de réservation de capacité travaux entre infrapôles et établissements infra circulation (EIC) en prenant en compte la typologie de la ligne ;
- de mieux intégrer, au plus tôt pour fin 2015, les outils de programmation de SNCF Infra afin que LAPLACE dispose des fenêtres travaux et se déverse automatiquement dans CORTE.

I.16 RFF a d'ores et déjà noté les progrès suivants :

- une réduction du volume des sillons à l'étude, sans augmentation des refus d'attribution ;
- une plus forte anticipation du traitement des chantiers : en 2014, 85% des chantiers ont été traités avec une anticipation de 16 semaines ;
- une baisse des demandes d'écarts travaux de 15% en avril 2014 par rapport à avril 2013 ;

- et une forte baisse des indemnités dues par RFF au titre des accords qualité sillons.

Les indicateurs

I.17 Si RFF ne dispose pas encore d'indicateurs portant spécifiquement sur les capacités travaux, les mesures effectuées sur de premiers axes tests indiquent un taux d'utilisation de la capacité travaux réservée proche de 80/90%.

I.18 Lors de la consultation publique, RFF a indiqué que d'autres projets étaient en cours :

- une plus forte fiabilisation de la programmation des travaux grâce à une politique industrielle d'axe pour programmer les travaux plus en amont ;
- des actions de réduction de l'empreinte capacité des travaux, notamment grâce à des investissements dans des matériels et des méthodes moins capacitaires (wagons-pupitre, suite rapide Ile de France, mesures par moyens embarqués, etc.) ;
- du développement d'indicateurs de suivi des capacités travaux ;
- et de l'industrialisation du processus de production horaire grâce au futur système d'information de production horaire (SIPH).

2. L'équilibre à trouver entre capacités travaux et sillons

I.19 La gestion des capacités affectées aux travaux conditionne l'accès au réseau pour les demandeurs de sillons. C'est la raison pour laquelle, à de très nombreuses reprises, l'Autorité s'est exprimée sur l'organisation des travaux, que ce soit dans ses avis sur le DRR ou ses décisions de règlement de différend.

I.20 Dans son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013, l'Autorité a ainsi indiqué que :

« III.6 L'organisation des travaux de renouvellement et de maintenance du réseau ferré national doit obéir à une vision industrielle des métiers de gestionnaire de l'infrastructure.

« L'Autorité prend acte de la volonté de RFF de mettre en place une telle politique industrielle, en définissant un niveau de performance souhaité pour chaque axe, dans un objectif de meilleure efficacité économique. Afin de permettre l'accès au réseau et le développement des trafics, cette politique doit clairement permettre un meilleur équilibre entre les besoins des travaux et les contraintes de l'exploitation.

« III.7 C'est notamment l'objectif des « fenêtres d'indisponibilité » mises en place par RFF sur les axes principaux du réseau. Si l'Autorité appuie cette démarche dans son principe, elle sera attentive, à la lumière des différends qui lui sont soumis, à son impact réel compte tenu des incertitudes qui pèsent sur leur construction, par exemple du fait que les informations lacunaires fournies par SNCF Infra ne permettent pas à RFF d'avoir une vision précise de l'état du réseau et du besoin de maintenance associé.

« III.8 L'Autorité estime que si RFF doit poursuivre ses efforts pour une plus forte planification des travaux, seule l'introduction d'incitations fortes, notamment dans la relation contractuelle entre RFF et SNCF Infra, permettra d'atteindre les résultats attendus d'un système ferroviaire mieux planifié et orienté vers la satisfaction des besoins des bénéficiaires finaux.

« Parmi ces incitations, l'Autorité juge indispensable que RFF propose un mécanisme reflétant la valeur du temps d'immobilisation des capacités d'infrastructure par les travaux, afin de responsabiliser financièrement ses prestataires à la fois sur le juste dimensionnement des besoins de capacités et sur une meilleure anticipation des modifications opérationnelles. »

I.21 Dans ce même avis, l'Autorité précisait, concernant l'adaptation de l'horaire de service :

« III.19 L'Autorité constate que le « nettoyage » du graphique (suppression des plages réservées aux travaux non utilisées, libération de la capacité réservée pour le catalogue de sillons fret,...) intervient moins de 7 jours avant le jour de circulation, dans la phase d'attribution de « sillons de dernière minute ». L'Autorité s'interroge sur le caractère très tardif de cette levée de contraintes, qui ne permet pas d'utiliser les capacités disponibles dans les meilleures conditions ».

I.22 L'Autorité a ainsi identifié, dès 2012, deux grands axes d'amélioration :

- la mise en place d'indicateurs permettant de mesurer l'impact des capacités allouées aux travaux sur la capacité du réseau ainsi que l'introduction de mécanismes d'incitations pour une meilleure optimisation de la programmation des travaux ;
- la restitution anticipée des capacités non utilisées par les travaux, afin de répondre aux exigences d'anticipation et de fiabilité requises pour permettre une véritable compétitivité des activités de transports, notamment pour le fret.

I.23 Dans ses avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 et dans son avis n° 2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015, l'Autorité a réitéré ses recommandations.

I.24 A l'occasion de la concertation et de la consultation publique menées au 1er semestre 2014 et faisant suite aux quatre demandes de règlements de différend ayant donné lieu aux décisions du 1er octobre 2013, les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés, sans contester les contraintes induites par l'important effort d'investissement pour renouveler et développer le réseau, ont critiqué les processus existants et regretté l'absence d'incitations économiques à destination des gestionnaires de travaux, dans l'allocation des capacités de l'infrastructure, par essence rares et essentielles pour les entreprises pour développer leurs activités de transport.

I.25 Les demandes des entreprises ferroviaires et des candidats autorisés ne sont pas nouvelles, les sujets ayant régulièrement été soulevés dans leurs observations formulées à l'occasion de la consultation sur les projets de DRR. Ces acteurs ont notamment souligné :

- au plan quantitatif, que les capacités réservées pour les travaux leur semblaient surestimées et qu'elles ne seraient pas toutes utilisées. Une telle situation leur fait craindre que les travaux soient reportés l'année suivante au prix de nouveau d'un impact sur la capacité disponible pour les sillons ;
- s'agissant des processus,
 - o qu'à compter de la publication du PGF en décembre A-2, des capacités pouvaient être réservées pour les travaux en dehors des fenêtres et en dehors de la capacité résiduelle, c'est-à-dire au prix de la modification ou de l'annulation de sillons attribués ;

- que les conséquences induites par les limitations temporaires de vitesse étaient étudiées et déterminées trop tardivement, notamment pour les trafics de voyageurs ;
- que les capacités restituées à J-7 étaient nombreuses et que leur visualisation à cette date était trop tardive ;
- et que des capacités pouvaient encore être restituées après J-7 par les travaux, trop tardivement pour permettre leur réutilisation et au détriment de besoins existants à cette période.

I.26 Une première conséquence en est la détérioration des réponses faites aux demandes de sillons, qui se traduit notamment par :

- l'attribution de sillons à l'étude du fait du traitement reporté en adaptation d'une partie des conflits entre les sillons demandés et certains travaux ;
- le tracé d'un nombre limité de variantes lors de l'élaboration de l'horaire de service.

I.27 En outre, l'instabilité de l'organisation des travaux a ses propres conséquences :

- elle entretient les comportements des demandeurs de sillons consistant à effectuer de nombreuses demandes en phase d'adaptation de l'horaire et en période de dernière minute pour rechercher une optimisation des sillons-jours permises par une modification du contexte travaux ;
- elle sature les ressources d'horairistes affectées à ces horizons.

I.28 En parallèle des quatre décisions adoptées en exécution des articles 7 et 11 des décisions de règlement de différend n° 2013-016, n° 2013-017, n° 2013-018 et n° 2013-019 du 1^{er} octobre 2013, l'Autorité a donc décidé de recourir à sa compétence issue de l'article L. 2131-7 du code des transports de réglementation supplétive pour préciser le cadre réglementaire applicable.

II. Cadre réglementaire

a. Le pouvoir réglementaire supplétif de l'Autorité

II.1 L'article L. 2131-7 du code des transports prévoit définit le champ d'application du pouvoir réglementaire supplétif de l'Autorité. Il dispose que :

« Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 à L. 2131-6, 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° 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 ».

Il résulte de cette disposition que l'Autorité peut, en cas de besoin, préciser les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation.

L'article L. 2122-2 du code des transports prévoit que RFF répartit « les capacités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat », les capacités de l'infrastructure étant définies par l'article L. 2122-3 du même code :

« Au sens du présent titre, on entend par "capacités de l'infrastructure" la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période.

« On entend par "sillon" la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné » (article L. 2122-3 du code des transports).

II.2 La possibilité de programmer des sillons pour un segment de l'infrastructure pendant une période donnée dépend en grande partie de la capacité réservée pour l'organisation de travaux, non commercialisée par le gestionnaire de l'infrastructure.

II.3 Les modalités d'attribution de capacités pour l'organisation des travaux constituent donc des conditions techniques d'accès à l'infrastructure du réseau ferré national, au sens du 2° de l'article L. 2131-7.

b. La nécessité de préciser les règles applicables à l'organisation des travaux sur le réseau ferré national

II.4 Le code des transports prévoit en son article L. 2111-9 que :

« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "Réseau ferré de France" a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national (...) ».

II.5 L'article 18 du décret n° 2003-194 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national prévoit plus précisément que :

« Réseau ferré de France est chargé de répartir les capacités d'infrastructure du réseau ferré national sur les infrastructures qu'il gère (...), selon les modalités fixées aux articles 18 à 27 du présent décret. Il respecte les priorités déterminées par le ministre chargé des transports en matière de fret ferroviaire, et prend en compte les capacités offertes aux services de transport de voyageurs organisés par l'autorité compétente dans le cadre d'un contrat de service public. Il veille à assurer la meilleure utilisation des infrastructures et le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires. A cet effet, Réseau ferré de France :

« a) Définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec les autres gestionnaires d'infrastructure en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;

« b) Prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de la défense et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;

« c) Attribue aux demandeurs, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau ferré national pendant une période de temps donnée ;

« d) Détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national, ainsi que les intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;

« e) Arrête, selon les modalités prévues à l'article 21, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic intérieur le justifient ».

II.6 L'article 21 du même décret précise ensuite que :

« (...) A l'issue de l'instruction des demandes de sillons, Réseau ferré de France établit un projet d'horaire de service quatre mois au plus tard avant la date d'entrée en vigueur de celui-ci. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau ferré national, 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 suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons ».

II.7 Les textes précités imposent à RFF l'obligation d'assurer la meilleure utilisation des infrastructures. Le gestionnaire du réseau ferré national est en outre tenu de définir et d'évaluer les capacités nécessaires à l'exécution de travaux.

II.8 Toutefois, les conditions dans lesquelles RFF peut réserver des capacités pour l'organisation de travaux ne sont pas précisées dans les textes. Pour mémoire, de telles dispositions existent pour la réservation des sillons, aux articles 19 à 27 du décret n° 2003-194 modifié.

II.9 Or, la situation actuelle démontre que la fixation de telles règles est indispensable afin d'assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure².

II.10 En conséquence, la présente décision, prise sur le fondement de l'article L. 2131-7 du code des transports, a pour objet de préciser le cadre applicable à la réservation de capacités pour les travaux (III), d'imposer des délais de confirmation des capacités travaux (IV), d'objectiver, par des indicateurs publics, les pratiques relatives à la réservation de capacités pour les travaux (V) et, enfin, de prévoir les incitations nécessaires au respect des règles de réservation des capacités travaux (VI).

² Cf les avis n°2012-005, n° 2013-002 et n° 2014-001 relatif aux documents de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2013 à 2015.

II.11 La présente décision a fait l'objet d'une consultation publique du 4 au 25 juin 2014. Les contributions reçues dans le cadre de cette consultation publique ont été rendues publiques le 1er juillet 2014.

III. Le cadre applicable à la réservation de capacités pour les travaux

III.1 La concertation et la consultation publique ont permis de dégager les principes généraux suivants :

- la réservation de capacités pour des travaux, prioritairement aux sillons, doit être dimensionnée en fonction des besoins réels et cohérente avec la disponibilité des ressources humaines, matérielles et financières nécessaires pour les effectuer. En outre, la réservation de capacités sur le graphique pour des travaux doit prendre en compte les besoins de capacités des autres utilisateurs du réseau ;
- cet ensemble de capacités réservées pour les travaux, aujourd'hui traduit par le PGF, doit être stable à compter de sa publication en décembre A-2. Ainsi, le gestionnaire de l'infrastructure doit organiser les travaux prévus lors de l'établissement du PGF dans les capacités réservées. Il ne doit s'en écarter que lorsque cela est strictement nécessaire, et, dans ce cas, inscrire ses besoins nouveaux dans la capacité résiduelle ;
- il est important que les travaux prévus aient effectivement lieu, dans le calendrier prévu, afin que les demandeurs de sillons ne soient pas pénalisés l'année suivante par la capacité nécessaire aux travaux reportés ;
- si une marge pour aléas peut être acceptée lors du dimensionnement des capacités deux ans avant la réalisation des travaux, cette dernière doit être raisonnable ;
- une concertation doit être organisée avec les autres utilisateurs du réseau pour s'assurer que l'impact de la réservation de capacités pour des travaux sur les autres besoins capacitaires est le plus limité possible.

III.2 Les démarches engagées par RFF ont déjà abouti à des progrès en ce sens. Cependant, l'Autorité estime qu'il est désormais nécessaire de préciser les règles suivantes :

- le programme général des capacités travaux établi par le gestionnaire de l'infrastructure reflète les priorités et les besoins de la politique de maintenance et de développement du réseau. Il prend en compte les besoins en capacités des demandeurs de sillons ;
- le gestionnaire de l'infrastructure veille à la disponibilité des moyens humains, matériels et financiers nécessaires à la réalisation de ce programme ainsi qu'au juste dimensionnement des capacités réservées.
- le programme général des capacités travaux est rendu public et transmis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de sillons.
- sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, Réseau ferré de France organise la réalisation des travaux de maintenance et de développement au sein du programme général des capacités travaux ou, à défaut, dans la capacité disponible.

IV. L'anticipation de la confirmation des capacités travaux

IV.1 Dans sa décision n° 2012-002 du 11 janvier 2012 portant sur la demande de mesures conservatoires formée par ECR dans le cadre d'un règlement de différend l'opposant à RFF et à la SNCF relatif à l'allocation de sillons et la situation de la gare Gevrey, l'Autorité avait indiqué que :

« Au-delà de ces difficultés invoquées par RFF, l'Autorité constate que la complexité du processus d'attribution des sillons nuit à son efficacité : (...) le "nettoyage" du graphique (suppression des plages réservées aux travaux non utilisées, libération de la capacité réservée pour les sillons prétracés dans le catalogue fret, ...) permettant de dégager de la capacité résiduelle semble trop tardif par manque de coordination des acteurs ».

IV.2 Dans son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013, l'Autorité a précisé que : *« le "nettoyage" du graphique (suppression des plages réservées aux travaux non utilisées, libération de la capacité réservée pour le catalogue de sillons fret, ...) intervient moins de 7 jours avant le jour de circulation, dans la phase d'attribution de " sillons de dernière minute". L'Autorité s'interroge sur le caractère très tardif de cette levée de contraintes, qui ne permet pas d'utiliser les capacités disponibles dans les meilleures conditions. (...) Le « nettoyage » du graphique de circulation doit intervenir plus tôt pour permettre une meilleure utilisation des capacités résiduelles.»*³

IV.3 Dans son avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014, l'Autorité a observé *« que subsiste un nombre important de sillons de dernière minute. Elle note que RFF n'a pas étudié la possibilité d'anticiper la libération automatique des capacités non utilisées par les travaux, par exemple à J-14 au lieu de J-7. L'Autorité considère que c'est une marge de manœuvre importante, qui doit être mobilisée afin de mieux répondre aux exigences organisationnelles des entreprises ferroviaires ».* Elle a demandé à RFF de *« mettre en situation d'anticiper la libération automatique des capacités non utilisées par les travaux, par exemple à J-14 au lieu de J-7. »*⁴

IV.4 A l'occasion de la consultation publique, l'Autorité a donc proposé que la confirmation de la réalisation des travaux soit opérée au plus tard six semaines avant la date prévue des travaux et que l'information relative aux capacités éventuellement restituées à cette occasion soit rendue publique, dans les systèmes d'information horaires, au moins un mois avant le jour de réalisation.

IV.5 L'objectif principal est de fiabiliser les ressources le plus tôt possible afin de s'assurer de la possibilité de réaliser ces travaux essentiels pour l'utilisation du réseau en toute sécurité et le maintien de ses performances.

IV.6 L'Autorité partage l'objectif de RFF d'avancer à M-6 la date à laquelle le gestionnaire d'infrastructure précise définitivement les capacités travaux utiles. Il est à noter, à titre de comparaison, que les travaux sont confirmés avec une anticipation de vingt-deux semaines au Royaume-Uni et de neuf semaines aux Pays-Bas. La proposition de l'Autorité consistant à fixer ce jalon à six semaines paraît donc raisonnable.

³ Avis n°2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013 – Pts III.19. et I).

⁴ Avis n°2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 – Pts II.20. et 10).

a. Sur les contraintes existantes à l'anticipation de la confirmation des travaux

IV.7 RFF a répondu que plusieurs obstacles ou limites pouvaient impacter l'efficacité de cette proposition. Ainsi, RFF explique qu'un chantier ne peut être programmé de manière anticipée de façon fiable que si :

- « *Les ressources main d'œuvre, matériel et engins sont réservées de façon ferme ;*
- « *Les appels d'offre chantiers sont concluants et le minuté (programmation horaire de l'intervention) de l'Entreprise de travaux est connu ;*
- « *Les études et procédures techniques sont achevées ;*
- « *Les sillons des trains travaux sont obtenus de façon ferme en conformité avec les besoins du chantier ;*
- « *Les incompatibilités de réalisation entre plusieurs chantiers sont traitées (itinéraire de détournement libre, trains travaux pouvant circuler malgré la proximité des chantiers,...) ;*
- « *La priorisation des planches est faite avec l'EIC en vue de définir la chronologie des procédures de consignation travaux lorsque plusieurs planches sont demandées simultanément ;*
- « *Les ouvertures de poste sont prévues pendant la durée du chantier ;*
- « *Les CCTT (consignes communes temporaires travaux en complément des domaines de protection préemptés par des planches) sont discutées et définies avec l'EIC ;*
- « *La protection de la voie contiguë à l'abord du chantier (protection du personnel, engagement de gabarit, acheminement des engins et matériel...) est accordée par l'EIC (demande de fermeture de voie et/ou de consignation caténaire) ou, le cas échéant, les procédures d'annonces sont anticipées et prises en compte dans la durée totale du chantier ;*
- « *SNCF infra a la bonne garantie de l'obtention le jour J des planches demandées ou de la possibilité de préempter de la capacité selon la procédure « Garantie équipement.*

« Il convient de noter que les éléments relatifs à ces quatre derniers points ne sont actuellement connus qu'après S-4 ».

IV.8 Il semble cependant qu'une modification des processus actuels peut permettre de connaître de manière anticipée ces quatre derniers points mentionnés par RFF. Une telle modification serait cohérente avec le souhait indiqué par RFF de procéder à une plus grande anticipation de l'organisation des chantiers, à M-6.

IV.9 RFF indique également dans sa réponse à la consultation publique qu'afin de ne pas procéder à une modification à très court terme des conditions de réalisation d'un chantier, les infrapôles sont amenés :

- à retarder la planification du chantier jusqu'à S-2 au moment de la planification des chantiers, voire au moment de la publication de l'avis journalier travaux ;

- à surévaluer leurs besoins en réservant des planches correspondant à plusieurs scénarios de réalisation de chantier ;
- à ajuster entre J-7 et J-1 leurs besoins de capacités travaux par l'annulation des planches demandées à l'avis hebdomadaire travaux et la demande de planches travaux de dernières minutes (PTDM).

IV.10 Une anticipation à S-6 de la restitution des capacités non utilisées pourrait conduire à une augmentation de ces surréservations. L'Autorité estime indispensable de veiller à éviter de tels comportements, notamment par la production d'indicateurs adaptés.

b. Sur les effets bénéfiques d'une telle anticipation pour l'attribution de sillons

IV.11 L'anticipation de la confirmation des travaux permettrait d'offrir aux demandeurs de sillons et aux horairistes une vision plus fidèle des capacités disponibles à un mois du jour de circulation.

IV.12 En effet, les planches déposées à M-1 dans CORTE seront consultables par les demandeurs de sillons dans l'application SEE-TRAINS. Cette information pourrait alors être exploitée par les entreprises pour ajuster leurs demandes de sillons, notamment en ce qui concerne les trafics fret non réguliers et pour des sillons-jours précis, non-régimés, SEE-TRAINS ne permettant pas d'observer en même temps plusieurs jours de circulation.

IV.13 L'Autorité a également proposé dans le cadre de la consultation publique que les horairistes travaillant à cette période mettent également à profit ces informations nouvelles en exploitant GALITE en même temps qu'ils tracent les sillons demandés dans l'application THOR. RFF a cependant exprimé un refus ferme concernant ce point.

IV.14 Il indique que *« la consultation d'un autre écran de surcroît non régimé augmente indéniablement la charge de tracé et le risque de validation d'un sillon dans une planche travaux. Outre l'impact sécurité, l'augmentation de charge et de pénibilité pour la production horaire nuit à une bonne gestion des sillons. Il n'est pas concevable de compiler mentalement les planches qui apparaissent sur chaque graphique jour par jour de Houat Graphique pour les rapprocher mentalement du graphique de Thor Service dans lequel apparaîtrait le contexte sillon et l'étude relative au sillon en cours de construction »*.

IV.15 RFF indique également que si un chantier fortement impactant d'un point de vue des capacités est annulé, il n'est pas possible d'envisager une restitution systématique de toute la capacité travaux allouée par la fenêtre du fait de la massification des travaux. RFF ne serait pas en mesure d'identifier la capacité restituée pour en publier les caractéristiques.

IV.16 L'Autorité prend acte de ces limites, qui ne permettraient pas aux horairistes d'exploiter toutes les capacités restituées visibles dans SEE-TRAINS pour répondre aux demandes de sillons effectuées entre M-1 et J-7.

IV.17 L'Autorité estime que cette information relative à la libération de capacités travaux reste importante pour les demandeurs de sillons a minima pour mieux préparer leurs demandes en sillons de dernière minute. Elle est également susceptible d'aider les entreprises à discipliner leurs commandes et ne pas multiplier les demandes.

IV.18 Dans tous les cas, un tel changement obligera les gestionnaires de travaux à effectuer un effort d'anticipation cohérent avec la cible fixée par RFF d'une fiabilisation à M-6. Ce changement des processus, qui devra être stabilisé dans le temps, pourra alors être pleinement exploité avec le nouveau système d'information de production horaire, SIPH.

IV.19 En conclusion, l'Autorité estime que RFF doit, sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, confirmer au plus tard six semaines avant la date d'intervention prévue les capacités nécessaires à la réalisation des travaux. L'information relative aux éventuelles capacités restituées à cette occasion est portée à la connaissance des demandeurs de sillons au plus tard un mois avant la date d'intervention.

V. La mise en place d'indicateurs pour objectiver les pratiques liées à la réservation de capacités

a. Sur le principe du suivi d'indicateurs

V.1 Dans son avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014, l'Autorité a constaté que :

« l'absence d'indicateurs permettant de mesurer l'utilisation réelle par SNCF-Infra des capacités d'infrastructures qui lui sont allouées (...) »

« L'organisation actuelle de la gestion opérationnelle des travaux ne permet ainsi pas de répondre aux exigences d'anticipation et de fiabilité requises pour permettre une véritable compétitivité des activités de transports, notamment pour le fret. L'Autorité demande en conséquence à RFF d'intégrer dans la convention d'entretien du réseau des indicateurs d'utilisation des fenêtres et plages-travaux »⁵.

V.2 Elle a demandé en conséquence à RFF de :

« mettre en place, dès 2013, des indicateurs de suivi de ses engagements et de l'efficacité des processus d'allocation de capacité, en concertation avec les demandeurs de capacités (...) »

« La convention d'entretien du réseau liant RFF et la SNCF-Infra doit intégrer des indicateurs d'utilisation des fenêtres et plages travaux et des incitations adaptées, comme le permet l'article 11-2 du décret n° 97-444 »⁶.

V.3 Dans son avis n° 2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015, l'Autorité a demandé à RFF de *« présenter des indicateurs permettant de mesurer l'impact des capacités d'infrastructure allouées aux travaux sur la capacité du réseau, de même que leur utilisation effective »⁷.*

V.4 Comme le paiement de pénalités, la publication d'indicateurs a une visée incitative dans la mesure où la perspective de la publication de résultats peut encourager un acteur à répondre à ses obligations.

⁵ Avis n°2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 – Pts II.10. et II.11.

⁶ Avis n°2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 – Pts 2) et 4).

⁷ Avis n°2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015 – Pt 2).

V.5 Il s'agit également de pouvoir mesurer tant les efforts accomplis que les efforts à mener et d'objectiver le débat sur les pratiques relatives à la réservation et à l'utilisation de capacités pour l'organisation de travaux et à l'équilibre à trouver entre travaux et sillons. Enfin, il s'agit de poser les bases pour définir, le cas échéant, des incitations économiques plus abouties.

b. Sur le choix des indicateurs

V.6 A l'occasion de la consultation publique, l'Autorité a proposé le suivi des indicateurs suivants :

- la capacité travaux réservée via les fenêtres et les autres objets capacitaires travaux ;
- la capacité confirmée par le dépôt de planches ;
- la capacité restituée à J-7 ;
- la capacité utilisée ;
- les travaux réalisés ;

ainsi que de prévoir une déclinaison géographique de ces indicateurs.

V.7 Il est en effet nécessaire de pouvoir observer par section de ligne quels sont les comportements observables relatifs aux capacités travaux, afin notamment de pouvoir procéder à d'éventuels ajustements des fenêtres travaux.

V.8 Dans sa réponse à la consultation publique, RFF a indiqué qu'à la suite d'un suivi manuel de l'utilisation des fenêtres génériques sur la section Les Aubrais-Montauban puis sur les axes Mantes-Le Havre et Montereau-Dijon, il a décidé de :

- continuer l'expérimentation sur ces axes et de l'étendre aux lignes Marseille-Vintimille, Paris-Strasbourg et Bordeaux-Hendaye ;
- lancer en parallèle un chantier d'automatisation de mesure de l'utilisation de la capacité des fenêtres génériques afin de pouvoir généraliser le processus. Un prototype nommé CAPTEur est en cours de développement.

V.9 L'objectif est que, pour l'horaire de service 2015, soient disponibles les indicateurs suivants :

- une mesure de la capacité travaux réservée via les fenêtres et les autres objets capacitaires travaux : le prototype devrait permettre de disposer de cet indicateur en distinguant le programme général des fenêtres concerné et en différenciant les différents objets capacitaires (fenêtres génériques, fenêtres déformées, fenêtres de surveillance et fenêtre corrective) ;
- une mesure de la capacité confirmée par le dépôt de planches : le prototype devrait permettre de mesurer la capacité confirmée par le dépôt des planches, en effectuant la mesure à J-1 17h. Celles-ci seront alors rattachées aux fenêtres planifiées afin de mesurer le taux de consommation de ces fenêtres par les chantiers (planches). L'automatisation de la mesure devrait également permettre la mise en place d'indicateurs de consommation par type de fenêtres ainsi que la mesure de la consommation en fonction d'une durée minimale ou maximale des chantiers (dans le

cadre de la mesure expérimentale manuelle, seuls les chantiers d'au moins 2 heures avaient été retenus). Les planches déposées dans la capacité résiduelle devraient également être identifiées afin de compléter l'analyse. Une identification pouvant aussi être effectuée selon les axes géographiques.

V.10 RFF précise cependant que ne peuvent être suivis automatiquement les indicateurs suivants du fait d'obstacles techniques :

- la capacité réservée pour les travaux dans le cadre du PGF restituée à compter de la publication du PGF ;
- la capacité utilisée ;
- et les travaux réalisés.

V.11 Concernant le premier point, l'Autorité souhaite cependant que puisse être suivie la capacité travaux réservée à compter de la publication du PGF en dehors des fenêtres travaux, c'est-à-dire issue des demandes d'écart. Selon les informations à disposition de l'Autorité, cette mesure devrait être possible avec le système d'information TCAP. Il serait intéressant que puissent être distinguées les capacités réservées dans la capacité résiduelle de celles affectant la capacité attribuée pour des sillons.

V.12 Concernant le second point, il semble satisfaisant dans un premier temps d'exploiter la mesure effectuée sur la capacité confirmée utilisant les données présentes dans les systèmes d'information à J-1, 17h.

V.13 En revanche, pour le taux de réalisation des travaux, malgré les difficultés techniques avancées par RFF, l'Autorité estime souhaitable de développer les outils nécessaires pour qu'un tel lien puisse être fait.

V.14 En conclusion, l'Autorité estime nécessaire de compléter la réglementation pour demander à RFF de suivre annuellement les indicateurs suivants concernant les capacités travaux :

- les capacités réservées issues du PGF ;
- les capacités supplémentaires réservées après la publication du PGF issues des demandes d'écart ;
- les capacités confirmées ;
- la réalisation des travaux programmés ;

en incluant une déclinaison géographique.

VI. Les incitations nécessaires au respect des dispositions applicables à la réservation de capacités pour les travaux

VI.1 Dans son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013, l'Autorité a précisé que :

« si RFF doit poursuivre ses efforts pour une plus forte planification des travaux, seule l'introduction d'incitations fortes, notamment dans la relation contractuelle entre RFF et

SNCF Infra, permettra d'atteindre les résultats attendus d'un système ferroviaire mieux planifié et orienté vers la satisfaction des besoins des bénéficiaires finaux.

« Parmi ces incitations, l'Autorité juge indispensable que RFF propose un mécanisme reflétant la valeur du temps d'immobilisation des capacités d'infrastructure par les travaux, afin de responsabiliser financièrement ses prestataires à la fois sur le juste dimensionnement des besoins de capacités et sur une meilleure anticipation des modifications opérationnelles »⁸.

VI.2 Elle a demandé en conséquence que :

« L'organisation des travaux par RFF et son gestionnaire délégué doit être davantage planifiée et respectée. Un mécanisme reflétant la valeur d'immobilisation par SNCF Infra des capacités d'infrastructures doit être proposé par RFF »⁹.

VI.3 Dans son avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014, l'Autorité a indiqué que :

« L'Autorité estime également souhaitable la mise en place d'incitations, y compris économiques, permettant de responsabiliser les parties prenantes aux fins d'une meilleure utilisation des capacités offertes par le réseau. Ces incitations doivent concerner l'ensemble des acteurs tout au long du processus de fabrication et de gestion des sillons, par exemple pour la programmation des plages-travaux ou la restitution des sillons inutilisés.

« L'Autorité constate : (...) l'absence d'incitations dans les relations contractuelles entre RFF et SNCF-Infra visant à responsabiliser financièrement le gestionnaire délégué sur le juste dimensionnement initial de ses besoins de capacités et sur une libération plus anticipée des capacités non utilisées ; (...)

« L'organisation actuelle de la gestion opérationnelle des travaux ne permet ainsi pas de répondre aux exigences d'anticipation et de fiabilité requises pour permettre une véritable compétitivité des activités de transports, notamment pour le fret. L'Autorité demande en conséquence à RFF d'intégrer dans la convention d'entretien du réseau (...) des incitations adaptées, ainsi que le permet l'article 11-2 du décret n° 97-444. Ces incitations pourraient à la fois pénaliser la SNCF-Infra en cas de non utilisation de plages-travaux réservées et l'intéresser financièrement à la libération anticipée des capacités travaux devenues inutiles »¹⁰.

VI.4 En conséquence, elle a demandé la mise en place des éléments suivants :

« Le processus d'allocation de capacités devra être amélioré par la mise en place d'incitations, y compris économiques, destinées à responsabiliser les parties prenantes aux fins d'une meilleure utilisation des capacités offertes par le réseau.

« La convention d'entretien du réseau liant RFF et la SNCF-Infra doit intégrer (...) des incitations adaptées, comme le permet l'article 11-2 du décret n° 97-444 »¹¹.

⁸ Avis n°2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013 – Pt III.8.

⁹ Avis n°2012-005 du 25 janvier 2012 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013 – Pt d).

¹⁰ Avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 - Pt II.9 à II.11.

¹¹ Avis n°2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 – Pts 3) et 4).

VI.5 Enfin, dans son avis n° 2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015, l'Autorité a demandé à RFF :

« RFF doit étudier la mise en place d'un système d'incitations basé sur la valorisation du temps d'immobilisation de l'infrastructure par les capacités travaux et un système favorisant une restitution plus anticipée des capacités non utilisées. »¹²

VI.6 L'absence d'indicateurs et d'études approfondies ne permet pas à ce jour de définir et de calibrer des incitations économiques abouties. L'Autorité estime cependant nécessaire que la réglementation prévoit l'obligation faite à RFF de préciser dans le document de référence du réseau les mesures incitant au respect des dispositions relatives à la réservation de capacités travaux.

VI.7 Pour progresser dans ce sens, outre la mise en place d'indicateurs, l'Autorité recommande à RFF d'approfondir son analyse des meilleures pratiques développées par les autres gestionnaires d'infrastructure européens pour la réservation de capacités travaux.

¹² Avis n°2014-001 du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015 – Pt 4).

Décide :

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

1°) *Capacité travaux* : intervalle de temps sur l'infrastructure utilisé pour l'exécution d'opérations de maintenance ou de travaux d'investissement ;

2°) *Programme général des capacités travaux* : ensemble des capacités travaux réservées par le gestionnaire de l'infrastructure avant l'établissement de l'horaire de service ;

3°) *Demandeur de sillons* : une personne mentionnée à l'article 19 du décret 2003-194 pouvant présenter des demandes d'attribution de sillons ;

4°) *Gestionnaire de l'infrastructure* : le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 du code des transports.

Article 2 Le programme général des capacités travaux établi par le gestionnaire de l'infrastructure reflète les priorités et les besoins de la politique de maintenance et de développement du réseau. Il prend en compte les besoins en capacités d'infrastructure des demandeurs de sillons.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la disponibilité des moyens humains, matériels et financiers nécessaires à la réalisation de ce programme ainsi qu'au juste dimensionnement des capacités réservées.

Le programme général des capacités travaux est rendu public et transmis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de sillons.

Article 3 Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, le gestionnaire de l'infrastructure organise la réalisation des travaux de maintenance et de développement au sein du programme général des capacités travaux ou, à défaut, dans les capacités d'infrastructure disponibles.

Article 4 Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, le gestionnaire de l'infrastructure confirme au plus tard six semaines avant la date d'intervention prévue les capacités travaux nécessaires à la réalisation des travaux. L'information relative aux éventuelles capacités d'infrastructure restituées à cette occasion est portée à la connaissance des demandeurs de sillons au plus tard un mois avant la date d'intervention.

Article 5 Le gestionnaire de l'infrastructure précise dans le document de référence du réseau les mesures incitant au respect des obligations figurant aux articles 2 à 4.

Article 6 Le gestionnaire de l'infrastructure effectue un suivi des mesures prévues aux articles 2 à 5. Il publie annuellement les informations suivantes concernant les capacités travaux :

- les capacités travaux réservées issues du programme général des capacités travaux ;
- les capacités travaux supplémentaires réservées après la publication du programme général des capacités travaux ;
- les capacités travaux confirmées ;
- la réalisation des travaux programmés ;

en incluant une déclinaison géographique.

- Article 7** Les dispositions de la présente décision n'emportent aucune conséquence sur les documents de référence du réseau déjà publiés.
- Article 8** La présente décision entre en vigueur à compter de sa publication au Journal officiel de la République française, après son homologation par le ministre chargé des transports.
- Article 9** Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision.

L'Autorité a adopté la présente décision à l'unanimité le 15 juillet 2014.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Bolliet et Messieurs Jean-François Bénard, Dominique Bureau, Henri Lamotte, Michel Savy et Daniel Tardy, membres du collège.

Le Président

Pierre Cardo