

Décision n° 2012-006 du 1^{er} février 2012 portant sur la demande de règlement de différend formée par la société FROIDCOMBI à l'encontre de RFF et de la SNCF relative à l'allocation des sillons

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

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2134-2 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement de différend enregistrée le 14 octobre 2011 et présentée par la société FROIDCOMBI, société anonyme au capital de 459 000 € enregistrée au R.C.S. d'Avignon sous le numéro 414 865 352 dont le siège social est situé Chemin de Courtine – BP 11001 – 84095 Avignon, représentée par Maître Hélène Bout ;

Suite à un recours gracieux envoyé à RFF en date du 9 septembre 2011 et resté sans réponse, la société FROIDCOMBI (ci-après dénommée « FROIDCOMBI ») demande à l'Autorité :

1. le maintien prioritaire du marché Combiné existant en affectant des horaires fermes et de qualité aux opérateurs sur la base de données historiques ou justifiées par appel d'offre par exemple
2. le maintien de la qualité des sillons tout au long du service et en cohérence avec les différents marchés du Combiné
3. l'introduction au DRR et la mise en place par RFF d'une gamme d'offres cohérentes de service d'acheminement (ME 100, ME 120, MV 160) de « portique » à « portique » à l'image du « quai » à « quai » pour les voyageurs, autour de caractéristiques de marché (vitesse moyenne minimum garantie, solution de détournement systématique en cas de travaux et tolérance sur les horaires en adéquation avec la nature des trafics, critères aujourd'hui absents du processus de demande des sillons)
4. cette gamme doit s'appliquer à l'ensemble du service, de la conception à l'opérationnel

5. dans le cas de demande tardive de sillons, c'est-à-dire hors processus annuel, les performances des sillons ne peuvent être meilleures que l'existant sauf à améliorer ce dernier simultanément
6. le non-respect de ces fondamentaux de marché doit ouvrir droit à des compensations financières destinées à compenser les écarts de coûts de production directs

FROIDCOMBI sollicite la suppression de la discrimination qui consiste, d'après elle, à donner une préférence de performance à des acteurs dont les contraintes de marché sont plus souples et le service d'acheminement moins contraignant.

À la date de la saisine, FROIDCOMBI précise également l'urgence des modifications demandées compte tenu de la mise en place imminente du nouvel horaire de service au 11 décembre 2011 et des graves conséquences, notamment financières, que font courir les modifications dans les sillons alloués par RFF pour son activité.

En outre, FROIDCOMBI estime que certaines priorités de circulation de RFF sont inéquitables et discriminantes à son égard et que son activité de transport combiné existant devrait être préservée de manière prioritaire.

FROIDCOMBI indique que cette situation entraîne pour elle une dégradation des délais d'acheminement, une saturation des chantiers de transport combiné ainsi qu'une incohérence et une instabilité de ses délais d'acheminement.

Vu les observations en défense de RFF, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce de Paris sous le n° B 412 280 737, dont le siège est situé au 92, avenue de France, 75648 Paris cedex 13, représenté par Maître Anne Cousin, du Cabinet Granrut, **enregistrées le 18 novembre 2011** ;

Sur les relations entre les parties,

RFF indique que FROIDCOMBI n'entretient aucune relation contractuelle et commerciale avec RFF, puisque FROIDCOMBI n'avait pas commandé les sillons litigieux, et n'en avait par ailleurs commandé aucun.

Sur l'irrecevabilité de la demande,

RFF estime que seul un demandeur de capacités d'infrastructure ayant effectivement commandé des sillons auprès de RFF est susceptible d'être en conflit avec RFF. Or, SNCF ne s'est pas plainte et n'a pas formulé de réclamation avant le 19 août 2011 sur la version définitive des sillons attribués à FROIDCOMBI.

Sur l'absence de préjudice lié à l'accès au réseau,

RFF estime que FROIDCOMBI n'a pas subi de préjudice lié à l'accès au réseau et que FROIDCOMBI n'apporte pas la preuve du préjudice invoqué notamment en ne démontrant pas que ses concurrents ont bénéficié d'un traitement plus favorable. Par ailleurs, selon RFF, seul un demandeur de capacités d'infrastructure ayant effectivement commandé des sillons auprès de RFF peut prétendre subir personnellement un dommage du fait de la répartition des capacités d'infrastructure.

Sur le respect de la procédure d'attribution des sillons du DRR,

RFF estime, d'une part, qu'il ne peut lui être reproché de ne pas donner une réponse conforme au marché de la société FROIDCOMBI dès lors que les demandes de la SNCF ont été traitées dans le respect des dispositions du DRR et, d'autre part, qu'il n'est pas censé connaître exactement les besoins du marché de transport assuré par SNCF. Par ailleurs, il incombe à RFF de veiller au développement de l'ensemble des services ferroviaires et d'assurer une utilisation optimale de l'infrastructure.

Sur le caractère infondé des griefs allégués,

RFF précise que la demande formulée par SNCF pour le compte de FROIDCOMBI venait au dernier rang de traitement dans l'ordre de priorité mais a toutefois été satisfaite.

RFF estime avoir réussi, malgré les très nombreuses plages-travaux affectant la circulation des trains, à tracer les sillons litigieux conformément aux besoins de SNCF pour près des trois quart des circulations demandées et que ce nombre devrait encore évoluer au fur et à mesure des améliorations réalisées par RFF sur le tracé de ces sillons.

RFF indique qu'il n'existe pas de droit acquis au maintien des sillons attribués pour un horaire de service antérieur. RFF ne peut en aucun cas se fonder sur l'ancienneté de l'utilisation d'un sillon pour l'attribuer de manière prioritaire dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service annuel.

RFF précise en outre que FROIDCOMBI n'a pas utilisé tous les moyens à sa disposition pour améliorer sa situation. Ainsi, FROIDCOMBI n'aurait pas conclu d'accord-cadre, ni commandé d'études préalables, ni demandé à être associé aux travaux préparatoires et n'aurait enfin pas commandé de sillons catalogues alors même qu'ils pouvaient répondre à ses besoins.

RFF affirme qu'il n'existe pas de priorité en fonction de la vitesse ou de la longueur d'un train. La vitesse de circulation moyenne sur ce sillon se rapproche de la vitesse demandée par SNCF, et RFF facture l'entreprise ferroviaire en fonction de la vitesse moyenne de circulation du sillon tracé et non par rapport à la vitesse demandée.

Par ailleurs, RFF indique qu'un sillon ne peut être tracé qu'en entier et non par sections.

RFF indique également que les différents dysfonctionnements constatés résultent en grande partie du nombre particulièrement important de travaux prévus en 2011.

Sur les demandes de la Société FROIDCOMBI,

RFF fait remarquer que le maintien de la qualité des sillons tout au long du service est irréalisable compte tenu de la nécessité de préserver des plages-travaux et de prendre en compte les travaux inopinés qui pourraient être nécessaires en cours d'horaire de service 2012.

RFF précise qu'il est tout à fait envisageable qu'un sillon tracé tardivement soit meilleur qu'un sillon tracé lors de l'élaboration de l'horaire de service dans la mesure où des fenêtres de disponibilité peuvent être ouvertes entre temps. Il est impossible de retravailler les autres sillons compte tenu de la complexité que représente leur construction.

RFF indique qu'aucun texte n'impose de proposer des sillons plus compétitifs les uns par rapport aux autres.

Selon RFF, il ne peut être reconnu un droit à compensations financières dans la mesure où il ne relève pas des pouvoirs de l'ARAF d'enjoindre à RFF de modifier le DRR afin d'insérer une telle compensation que la loi ne prévoit pas.

Vu les observations en défense de SNCF, établissement public industriel et commercial au capital de 4 970 897 305 euros, ayant son siège 34 rue du Commandant Mouchotte, 75014 Paris, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 552 049 447, représenté par M. David Azéma, directeur général délégué, **enregistrées le 23 novembre 2011**, par lesquelles SNCF indique que les demandes de FROIDCOMBI sont adressées exclusivement à l'encontre de RFF et que seul RFF est en capacité d'y apporter une réponse ;

Vu les réponses de FROIDCOMBI à la mesure d'instruction n°1 enregistrées le 29 novembre 2011 ;

FROIDCOMBI indique que FRET SNCF est son prestataire en matière de traction et que jusqu'à la création du statut de candidat autorisé, cette prestation comprenait systématiquement la gestion des sillons.

FROIDCOMBI affirme avoir constaté que son train était passé de la première à la quatrième position à l'arrivée à Dourges avec un intervalle très réduit entre les trains.

FROIDCOMBI indique que, compte tenu du sillon attribué par RFF au 2 septembre 2011, date de clôture du processus d'attribution des sillons pour l'horaire de service 2012, la vitesse moyenne obtenue par son train Dourges Avignon était de 80 km/h.

Vu les nouvelles observations de FROIDCOMBI en réponse aux écritures de SNCF et de RFF enregistrées le 8 décembre 2011 ;

Sur la nature des relations contractuelles entre FROIDCOMBI et SNCF,

FROIDCOMBI affirme que sa demande est également dirigée à l'encontre de SNCF.

Sur la responsabilité de SNCF,

FROIDCOMBI estime que SNCF a failli à ses obligations contractuelles :

- en ne formulant pas les demandes nécessaires auprès de RFF ;
- en ne faisant pas de réclamation en temps utile ;
- en ne défendant pas les intérêts de FROIDCOMBI ;
- en n'informant pas FROIDCOMBI des modifications définitives de sillons.

FROIDCOMBI estime qu'il appartient à SNCF de justifier qu'elle a respecté ses obligations contractuelles.

Sur l'irrecevabilité de la demande,

FROIDCOMBI estime être parfaitement en droit de contester les décisions d'attribution de sillons.

Sur le respect de la procédure d'attribution des sillons,

FROIDCOMBI précise que ses quatre sillons font l'objet d'un accord-qualité-sillons et que SNCF formule le même besoin pour FROIDCOMBI depuis douze ans.

Sur l'absence d'accord-cadre,

FROIDCOMBI estime que la conclusion d'un accord-qualité-sillons devait lui octroyer des garanties supérieures à celles d'un accord-cadre.

Sur la réponse aux demandes tardives,

FROIDCOMBI indique que c'est postérieurement à la saisine de l'ARAF que RFF a réussi à tracer les sillons litigieux.

Sur le caractère infondé des griefs allégués,

FROIDCOMBI affirme que ses sillons ne se sont pas dégradés dans les mêmes conditions que ceux de ses concurrents.

Sur la priorité liée à la vitesse,

FROIDCOMBI ne comprend pas pourquoi SNCF lui propose des trains plus rapides s'ils ne permettent pas de retirer un gain de temps par rapport aux autres trains.

Sur l'instabilité du service,

FROIDCOMBI estime que le problème d'ordonnancement des différents trains à l'arrivée sur les chantiers de transport combiné dégrade le temps de livraison des caisses.

Sur la dégradation de la vitesse,

FROIDCOMBI affirme que, s'il n'y a pas d'engagement de RFF sur la vitesse il existe des engagements sur les heures de départs et d'arrivées qui n'ont pas été respectés.

Sur le préjudice lié à l'accès au réseau,

FROIDCOMBI indique ne pas avoir pu justifier de ses tarifs vis-à-vis de ses propres clients suite au tracé du sillon d'un train concurrent aux mêmes heures qui rendait son offre caduque.

Sur ses demandes,

FROIDCOMBI explique ne pas chercher de condamnation pécuniaire en dédommagement de son préjudice.

Vu les nouvelles observations en défense de RFF enregistrées le 14 décembre 2011 ;

Sur la réponse aux demandes tardives,

RFF indique avoir toujours apporté une réponse définitive à SNCF sur les sillons litigieux dans le délai de deux mois et avoir apporté une réponse satisfaisante dès la fin septembre compte tenu des niveaux de tolérance indiqués.

RFF indique par ailleurs pouvoir modifier les sillons en fonction des capacités qui se libèrent et que l'amélioration des sillons de FROIDCOMBI a notamment été rendue possible du fait de l'accord de la SNCF pour impacter le tracé d'autres sillons qui lui ont été attribués.

Sur le caractère infondé des griefs allégués,

RFF estime qu'à l'exception de quelques difficultés résiduelles, les sillons de FROIDCOMBI sont tracés de manière satisfaisante au moins jusqu'à fin février 2012.

Vu les nouvelles observations en défense de SNCF enregistrées le 15 décembre 2011 ;

SNCF maintient que les demandes de FROIDCOMBI sont dirigées à l'encontre de RFF exclusivement et relèvent de la seule responsabilité de RFF.

SNCF rappelle que RFF devait élaborer le graphique des circulations à partir des informations recueillies et notamment le constat du trafic existant de FROIDCOMBI et que, conformément au DRR, les sillons litigieux de long parcours devaient être traités prioritairement par rapport aux autres sillons demandés hors catalogue.

SNCF relève que selon le DRR 2012, RFF devait publier sur son site le catalogue des sillons fret le 11 janvier 2011 et que la version officielle à jour n'est parue que le 18 mars 2011.

De par la vitesse demandée, RFF disposait d'un élément différenciant, lui permettant d'identifier le caractère sensible du trafic.

SNCF précise, en outre, qu'aucun sillon-catalogue proposé ne correspondait aux demandes de SNCF et aux besoins de FROIDCOMBI. SNCF ajoute que certains sillons se révèlent inadaptés au marché en raison notamment de l'absence d'ordonnancement des ordres d'arrivée suivant les niveaux de priorité des trains.

SNCF indique par ailleurs que l'attribution de sillons grand parcours nécessite une bonne maîtrise de l'organisation et de la gestion des travaux et une compétence de tracé par axe sur de grandes distances.

SNCF estime que les demandes formulées en août 2011 et visant à pallier les trous de régime pour cause de travaux ne peuvent être considérées comme tardives car il s'agit de demandes qui ne pouvaient être formulées plus tôt, elles ne doivent pas remettre en question la priorité du tracé du sillon de base commandé au lot.

SNCF indique qu'elle n'a pas conclu d'accord-cadre avec RFF au regard notamment du caractère déséquilibré du projet et de la non pertinence d'un accord pour des activités évolutives.

Concernant les sillons demandés, SNCF estime qu'il n'y avait pas d'accord-cadre et pas de sillons cadencés permettant d'avoir un impact sur les priorités de traitement.

Vu les réponses de RFF à la mesure d'instruction n°3 enregistrées le 4 janvier 2012 ;

RFF indique qu'une allocation partielle n'appelle pas de traitement ultérieur.

RFF affirme que les demandes de sillons sont traitées les unes après les autres selon les critères définis par le DRR.

RFF indique que FRET SNCF n'a pas revendiqué les catalogues préconstruits pour son client FROIDCOMBI.

RFF reconnaît que la question de l'espacement entre deux sillons à l'arrivée du chantier de transport multimodal n'a pas été intégralement prise en compte mais que des réponses ont été apportées afin d'y remédier.

RFF indique qu'il n'y a pas de date de validation définitive d'un sillon mais simplement des évolutions au fil de l'eau tout au long de l'année.

RFF indique qu'un sillon-catalogue n'est pas nécessairement une réponse totalement conforme à l'expression du besoin initial tel qu'il ressort du cahier des charges en raison des contraintes liées au sillon et à la capacité.

Vu les réponses de SNCF à la mesure d'instruction n°4 enregistrées le 6 janvier 2012 ;

SNCF se demande si les entreprises ferroviaires peuvent légitimement espérer que RFF tienne compte de ce qu'il inscrit dans le DRR et notamment qu'il tienne compte du constat du trafic existant pour établir la trame horaire systématique.

SNCF indique que pendant la phase d'étude des sillons de nombreux échanges se sont tenus au cours desquels a été rappelé le caractère sensible du trafic aux horaires de départ et d'arrivée permettant ainsi à RFF de s'assurer de la bonne connaissance de cette spécificité. Les sillons concernés ont ainsi reçu par RFF l'appellation « Fret accéléré ».

SNCF indique également que les sillons utilisés pour les trafics FROIDCOMBI ne remplissent pas les critères permettant de les intégrer dans les sillons-catalogues génériques notamment compte tenu de leur indice de vitesse. SNCF précise cependant qu'elle a formulé, le jour de la date limite d'envoi, des demandes d'études de faisabilité sur ces sillons.

SNCF précise enfin qu'elle n'a pas choisi de modifier certains sillons pour améliorer ceux de FROIDCOMBI mais a accepté la proposition de RFF de modifier certains de ses autres sillons.

Vu les réponses de FROIDCOMBI à la mesure d'instruction n°2 enregistrées le 9 janvier 2012;

FROIDCOMBI illustre le cas de la programmation tardive d'un sillon en 2011, commente la prévision de ses sillons pour le service 2012 ainsi que les difficultés financières rencontrées du fait de la dégradation de la qualité des sillons.

Vu les nouvelles observations de FROIDCOMBI enregistrées le 9 janvier 2012 ;

FROIDCOMBI commente la non réactualisation des sillons en cas d'annulation de plages-travaux et met à jour le récapitulatif des difficultés opérationnelles qu'elle rencontre dans la circulation des trains

Vu le rapport d'instruction ;

Sur la publicité de l'audience, FROIDCOMBI et SNCF ayant demandé que l'audience ne soit pas publique, RFF n'ayant rien indiqué, le collège a délibéré que l'audience ne sera pas publique.

Après avoir été entendu lors de l'audience du 1^{er} février 2012, par M. Pierre CARDO, président, et MM. Jacques BERNOT, Dominique BUREAU, Henri LAMOTTE, Claude MARTINAND, Jean PUECH et Daniel TARDY, membres du collège de l'Autorité :

- le rapport de MM. Julien GEFFARD et Sébastien LACOSTE, rapporteur et rapporteur-adjoint, présentant les demandes et moyens des parties ;
- les observations de M. Alain BOUCHIE, président directeur général, Mme Florence DELALANDE-HENRICH, directrice générale, M. Christian BONNOT, directeur commercial et Me Hélène BOUT pour FROIDCOMBI ;
- les observations de MM. Thierry MARDUEL, directeur délégué à la régulation, Matthieu ALLARD, responsable du pôle juridique de la direction déléguée à la régulation, Stéphane DERLIN COURT, directeur adjoint Fret Combi Express et Mme Inès SANSOT, dirigeant Pôle Sillons et Travaux.
- les observations de MM. Jean-François DUCOING, directeur juridique adjoint, Michel DUPUIS, directeur des sillons, Olivier FOLLIET, chargé de concertation à la direction des sillons, Jean-Louis ROHOU, conseiller du président et Me Anne COUSIN, pour RFF ;

en présence de Mmes Béatrice COSPÉREC et Carole LESIOURD, de MM. Michel VERMEULEN, Pierre RAVIER et François WERNERT pour l'Autorité.

Le collège en ayant délibéré le 1^{er} février 2012, hors la présence du rapporteur, du rapporteur-adjoint, du secrétaire général et des agents de l'Autorité (hors ceux désignés conformément au règlement intérieur pour assurer le secrétariat du délibéré), adopte, concernant la demande de règlement de différend, la décision sur les motifs de fait et de droit ci-après exposés :

1. Sur la compétence générale de l'Autorité

Opérateur de transport combiné, FROIDCOMBI est, au regard de l'article 19 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, une personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire.

Si FROIDCOMBI n'a pas conclu de contrat d'utilisation de l'infrastructure ni de contrat d'attribution de sillons, l'article L2134-2 du code des transports n'impose pas la conclusion d'un tel contrat avec le gestionnaire d'infrastructure comme condition préalable à la saisine de l'Autorité. Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure qui s'estime victime d'un préjudice lié à l'accès au réseau est par principe recevable à saisir l'Autorité.

Dès lors, FROIDCOMBI est recevable à saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires conformément à l'article L2134-2 du code des transports lorsque cette société s'estime victime d'un préjudice lié à l'accès au réseau et en particulier au contenu du document de référence du réseau, à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires ainsi qu'aux décisions afférentes.

2. Sur les critiques de FROIDCOMBI contre SNCF

Conformément à l'article L.2134-2 du code des transports, l'Autorité est compétente pour connaître des situations dans lesquelles une personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire.

En revanche, l'Autorité n'est pas compétente pour connaître des reproches de FROIDCOMBI à l'encontre de SNCF qui concernent des relations contractuelles ne relevant pas en l'espèce de la régulation de l'accès à l'infrastructure.

3. Sur les demandes de FROIDCOMBI

a. sur le maintien prioritaire des sillons existants (demande n°1)

- i. Il n'existe pas dans le secteur ferroviaire de droit acquis au maintien prioritaire d'un sillon historique, comme il peut exister un « droit du grand-père » dans le domaine aérien.
- ii. Si la reconduction systématique d'un sillon existant d'un horaire de service à l'autre n'est pas admise, le « constat du trafic existant » constitue un des critères de préparation de la planification horaire (DRR 2012 article 4.2.3.1).
- iii. Plus généralement, aux termes du 1 de l'article 20 de la directive 2001/14/CE, le gestionnaire d'infrastructures doit « tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités ».
- iv. En particulier, il résulte des éléments communiqués que, lors de la construction de l'horaire de service, RFF a cherché à coordonner les demandes, en « domestiquant » les trains, en raison de contraintes de travaux entre Lyon et Dijon. Cette domestication n'a pas permis de donner à FROIDCOMBI les sillons qu'elle souhaitait.
- v. Le 3 de l'article 21 de la directive prévoit que, lors de la procédure de coordination, « le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce en consultant les candidats concernés de résoudre les conflits éventuels. » Pourtant, dans ses écritures lors de l'instruction, RFF n'a pu justifier de la manière dont les contraintes économiques propres au candidat ont été prises en considération lors de la procédure d'allocation des sillons. A l'audience, RFF est convenu de n'avoir pas pris en compte ces contraintes.
- vi. L'Autorité renvoie à cet égard à son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, notamment ses points e) et j).

b. sur le maintien de la qualité des sillons tout au long de l'horaire de service (demande n°2)

- i. L'établissement du graphique de circulation pour l'horaire de service 2012 s'est effectué dans un contexte fortement contraint. En l'occurrence, RFF a, lors de l'audience, indiqué que la difficulté principale pour satisfaire les demandes de FROIDCOMBI résultait de travaux sur la ligne Lyon-Dijon via Mâcon.
- ii. L'Autorité renvoie à cet égard à son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, notamment son point c).

c. sur l'introduction au DRR d'une gamme d'offres cohérentes de service d'acheminement (demandes n°3 et 4)

- i. RFF met en avant le fait que FROIDCOMBI n'a pas utilisé le catalogue fret pour effectuer sa demande de sillon. Or, il ressort de l'instruction que rien ne permet d'avancer qu'un sillon répondant aux besoins de FROIDCOMBI figurait dans ce catalogue.
- ii. L'Autorité renvoie à cet égard à son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, où elle s'interrogeait « sur l'adéquation du catalogue fret aux besoins des chargeurs et sur la qualité des études de marché que le gestionnaire d'infrastructure devrait conduire pour établir une réponse appropriée à ses clients ». Dans ce cadre, il appartient à RFF de déterminer les caractéristiques de l'offre proposées aux entreprises, notamment en termes de vitesse.
- iii. Par ailleurs, RFF n'apporte aucune explication satisfaisante permettant à l'Autorité de comprendre pourquoi les contraintes horaires du chantier de transport combiné d'Avignon Courtine n'ont pas été intégrées au stade de la procédure d'allocation des sillons. Ainsi certains trains se succèdent à quelques minutes d'écart à l'entrée du chantier de transport combiné, alors que RFF ne pouvait ignorer que le délai de manutention des caisses nécessite un espacement minimal d'environ 25 minutes.
- iv. L'Autorité estime que le catalogue de sillon fret et, plus généralement, l'attribution des sillons fret doit intégrer les contraintes d'utilisation des chantiers de transport combiné.
- v. L'Autorité renvoie à cet égard à son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, en particulier les points f) et g).

d. sur le traitement des demandes tardives (demande n°5)

- i. FROIDCOMBI ne rapporte pas avoir été confrontée à une situation où une demande tardive aurait reçu une meilleure réponse qu'une demande identique réalisée antérieurement. RFF admet cependant que cela pourrait se produire.
- vi. Cependant la solution suggérée par le demandeur ne semble pas réalisable en l'état actuel des systèmes d'information de RFF et risque

de susciter des demandes multiples spéculant sur l'éventuelle levée de plages travaux.

- vii. En revanche, il a été noté à l'audience qu'un sillon qui aurait pu mieux satisfaire le demandeur et qui avait été attribué à un autre transporteur semblait inutilisé. L'Autorité renvoie à cet égard à son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, en particulier le I).

e. sur les compensations financières (demande n° 6)

- i. FROIDCOMBI entend introduire un système d'indemnisation qui interviendrait dès lors que RFF n'a pas été en mesure d'attribuer à un demandeur de sillon, un sillon de qualité compatible avec son marché.
- ii. L'Autorité relève que ce type de dispositif n'est pas envisagé par la réglementation. Le 1 de l'article 20 de la directive 2001/14/CE précise en effet que c'est « dans la mesure du possible » que le gestionnaire d'infrastructure « s'efforce » de « satisfaire toutes les demandes de capacités ».
- iii. Au demeurant, un tel dispositif risquerait de susciter des demandes opportunistes de sillons.

f. sur la discrimination (demande conclusive)

- i. Il ressort de ce qui précède que, si RFF a méconnu les contraintes spécifiques de FROIDCOMBI, aucun élément ne permet de conclure à une discrimination.

L'Autorité décide :

- Article 1^{er}** L'Autorité rejette la demande de maintien prioritaire des horaires des sillons de transport combiné d'une année sur l'autre sur la base de données historiques.
- Article 2** Pour assurer le règlement de ce différend, l'Autorité demande à RFF de mettre en œuvre les recommandations qu'elle a formulées aux points c), e), f), g) et j) de son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, au plus tard pour le DRR2014.
- Article 3** L'Autorité rejette le surplus de demandes des parties.
- Article 4** Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de notifier aux parties la présente décision, qui sera rendue publique, sous réserve des secrets protégés par la loi.

La présente décision a été adoptée à l'unanimité le 1^{er} février 2012 sous la présidence de M. Pierre Cardo et en présence de MM. Jacques Bernot, Dominique Bureau, Henri Lamotte, Claude Martinand, Jean Puech et Daniel Tardy, membres du collège de l'Autorité.

Le président

Pierre Cardo