

**Décision n° 2012 – 007 du 15 février 2012
portant sur la demande de règlement d'un différend
formée par la société Euro Cargo Rail
à l'encontre de RFF et de la SNCF
relative à l'allocation de sillons**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires,

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

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement d'un différend, enregistrée le 12 décembre 2011, présentée par la société Euro Cargo Rail, société par actions simplifiée au capital de 3 399 222 €, dont le siège social est situé 25-29, place de la Madeleine, 75008 Paris, représentée par Maitres François Brunet et Caroline Medina, du cabinet Cleary Gottlieb Steen Hamilton LLP ;

Dans cette saisine, Euro Cargo Rail (ci-après « ECR ») demande à l'Autorité d'enjoindre, sous astreinte de 1 000 € par jour de retard :

1) à RFF, d'allouer et de reporter dans le système d'application informatique HOUAT pour l'intégralité de l'Horaire de service 2012 : les sillons n° 60579 et n° 60569, les sillons n° 61396/61397 pour les lundis et les mercredis, le sillon n° 60574 les mardis et le sillon n° 61400 pour les lundis et les jeudis relevant du plan de transport GEFCO ;

2) à RFF, de reporter dans HOUAT le numéro de l'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000 et d'accorder une dispense de l'obligation d'incorporation de cet avis de transport exceptionnel ;

3) à RFF, de modifier le sillon relevant du plan de transport conclu avec la société Danone n° 61035 pour le départ de la zone industrielle de la Gravière entre 18h et 20h, et ce pour l'intégralité de l'Horaire de service 2012 ;

4) à RFF, de rétablir les sillons des plans de transports conclus avec les sociétés Kombiverkher n° 42200/1 pour l'intégralité de l'Horaire de service 2012 et Spain Shuttle n° 44202 pour l'intégralité de l'Horaire de service 2012 ;

5) à la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué d'apporter son meilleur concours à RFF pour que RFF puisse se conformer aux injonctions décrites ci-dessus.

La société ECR indique dans sa saisine contester l'absence de réponse de la part de RFF à ses demandes de sillons faisant partie des plans de transport avec la société GEFCO (en partenariat avec Colas Rail et Europorte sur l'acheminement de voitures), avec la Société anonyme des Eaux d'Évian, avec Kombiverkher et Spain Shuttle.

Concernant les sillons du plan de transport GEFCO, ECR fait valoir l'existence de deux défaillances.

La première est l'absence du report dans le système HOUAT des sillons tracés dans l'application informatique GESICO à la suite de ses demandes le 8 avril 2011 pour le plan de transport GEFCO, notamment pour cinq sillons (n° 61396/61397, n° 60574, n° 60579, n° 60569 et n° 61400).

ECR soutient ne pas avoir eu de réponse à ces demandes de sillons lors de la publication de l'Horaire de service 2012, le 7 septembre 2011 et que l'absence de report dans le système HOUAT semble être due à la fois aux travaux prévus sur l'infrastructure et à des conflits de circulation.

ECR précise que des réunions opérationnelles et des réunions de crise ont été organisées avec RFF dès la fin du mois d'août 2011 mais qu'elles n'ont pas permis de trouver des solutions pour tous les sillons concernés.

Concernant le sillon n° 60570, ECR indique que, suite aux réunions de crise, « au 8 décembre 2011 le sillon a enfin été tracé et reporté dans le système Houat », sauf pour le week-end du 14 et 15 décembre 2011. Concernant le sillon n°61396/61397, ECR fait valoir que ce sillon n'est pas utilisable les lundis et mercredis car le temps prévu pour le déchargement et rechargement n'est que de 20 minutes. Pour ces jours de circulation, ECR indique demander des sillons de dernière minute pour tout l'Horaire de service 2012. Concernant le sillon n°60574 ECR indique que pour les mardis il existe un trou de régime pour conflits de circulation sur la Grande Ceinture. Concernant le sillon n° 61400/61401, ECR indique que le départ de ce sillon prévu à 4h17 de la zone d'Achères est rendu impossible les lundis et les jeudis à cause de la plage travaux se terminant à 5h du matin. Concernant le sillon n° 60579 et 60569, ECR indique que ces sillons sont tracés dans GESICO mais ne sont pas reportés dans HOUAT.

ECR fait valoir également l'absence de mention dans le système HOUAT de l'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000 obtenu le 18 octobre 2011. ECR demande à ce que la référence correcte soit intégrée dans le système HOUAT.

ECR demande également une dispense de l'incorporation auprès du centre opérationnel de gestion des circulations de la SNCF au motif que cette obligation constitue une lourde charge de travail et qu'il existe un risque que la dépêche d'autorisation arrive trop tard par rapport à l'heure de départ du sillon. ECR indique que le gestionnaire de l'infrastructure a refusé de lui accorder une telle dispense le 7 décembre 2011.

Concernant le sillon n° 61035 du plan de transport Danone, ECR indique que c'est un sillon partant de l'installation terminale embranchée de la zone industrielle de la Gravière à destination de la gare de triage de Clermont-les-Gravanches et qu'il fait partie du plan de transport entre la demanderesse et la Société anonyme des Eaux d'Evian. ECR indique que la demande, effectuée avant le 11 avril 2011, portait sur un départ à 19 heures, avec une tolérance de plus ou moins une heure, et une arrivée à 20 heures tous les jours de la semaine, et ce, pour l'intégralité de l'Horaire de service. ECR indique que, le sillon ayant été tracé par RFF avec un départ à 16h04, elle a adressé une réclamation et des réunions de crise ont été organisées. ECR indique que malgré cela, aucun sillon compatible avec sa demande n'a été tracé.

Concernant le plan de transport Kombiverkher avec la société DB Schenker allant de Forbach à Bayonne les mardis, mercredis, jeudis, vendredis et dimanches, ECR indique que le 9 novembre 2011, un sillon, qui avait été tracé dans son intégralité dans l'outil « SA2012

Suivi des sillons TTH-HOUAT » entre le 6 septembre et le 12 octobre, a été retracé partiellement.

Concernant le sillon du plan de transport Spain Shuttle pour le compte de DB Schenker allant d'Irun à Lerouville, ECR indique avoir découvert le 5 décembre que ce sillon a été tracé partiellement avec pour origine Saint-Pierre-des-Corps entre le 19 décembre 2011 et le 17 juillet 2012.

Vu les observations 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 Maîtres Philippe Hansen et Thierry Dal Farra, avocats associés à la SCP Uettwiller Grelon Gout Canat & Associés (UGGC), **enregistrées le 20 janvier 2012** ;

À titre liminaire, RFF indique que, conformément au décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 et au document de référence du réseau ferré national (DRR), l'instruction de chaque demande de sillon doit tenir compte de l'élaboration de l'Horaire de service et des diverses contraintes inhérentes à la gestion du réseau ferré national.

RFF fait valoir que ne s'impose à RFF qu'une obligation de moyens pour répondre aux demandes formelles d'attribution de sillons et que plusieurs types de réponses sont prévus au point 4.4.1 du DRR : rejetée, irrecevable, irréalisable, suppression, attribution ferme, attribution conditionnelle, attribution partielle, attribution provisionnelle, attribution groupée et mise en réserve.

RFF précise que le gestionnaire de l'infrastructure, *« n'a, en principe, pas à initier et à instruire lui-même des solutions alternatives, sans demande de l'entreprise ferroviaire concernée »*.

RFF fait valoir que la simultanéité prévue au DRR 2012 pour arrêter l'Horaire de service et le publier *« est techniquement impossible à réaliser »* et que, pour cette raison, ainsi qu'aux nombreux traitements informatiques de week-end, la publication de l'Horaire de service dans HOUAT n'a eu lieu que le 7 septembre 2011 et la mise à jour de GESICO, le 8 septembre 2011.

RFF exprime sa volonté d'améliorer la rédaction des futurs DRR sur ce sujet.

RFF indique également que la mise à jour quotidienne des réponses HOUAT n'a pu être effective qu'au début de décembre 2011. RFF précise qu'ECR avait été informée par courriel du 14 novembre 2011 mais qu'elle pouvait connaître les réponses via le système GESICO. Par conséquent, RFF argue avoir respecté *« l'essentiel des obligations »* du DRR et qu' *« aucune inertie fautive ne saurait être imputée à RFF »*.

RFF argue qu'au 2 septembre 2011, 98,2 % des sillons-jours demandés faisaient l'objet d'une réponse tandis qu'au 20 septembre 2010 le taux de réponse était de 86,7% et que les demandes d'ECR n'ayant pas reçu de réponse au 2 septembre 2011 nécessitaient un travail complexe.

RFF indique que pendant la phase d'adaptation de l'Horaire de service, postérieure à la publication de l'Horaire de service, les sillons sont attribués sur la base de la capacité résiduelle et les réponses pendant cette phase sont définitives, positives ou négatives.

Pour le plan de transport GEFCO, RFF indique que les demandes de sillons sont des nouveaux flux et que, par conséquent, ECR n'était pas associée à la première phase préparatoire de l'Horaire de service.

RFF indique également qu'un grand nombre des demandes d'ECR portent sur des axes fortement contraints pour le plan de transport GEFCO ou Danone. RFF argue avoir prévenu ECR dès juin 2011 de ces difficultés.

Par ailleurs, RFF fait valoir que les réponses ont été données à ECR et que les réponses négatives, les attributions partielles et les attributions conditionnelles constituaient des réponses valables. RFF indique avoir continué l'instruction des demandes refusées, des sillons précaires, des trous de régime et des demandes avec absence de réponse formelle dans l'objectif de chercher des solutions alternatives satisfaisantes. La volonté de dégager des solutions pour les demandes déjà refusées, alors qu'aucune demande n'a été formellement déposée par ECR, témoigne, selon RFF, des efforts considérables consentis dans l'instruction des demandes d'ECR.

Concernant le plan de transport GEFCO, RFF demande à l'Autorité de rejeter les demandes relatives à ce plan de transport au motif que les réponses ont été apportées. RFF souligne, en premier lieu, le contexte particulier de ces demandes, le gestionnaire de l'infrastructure rappelant notamment les contraintes techniques sur les axes demandés, tels que les plages travaux, les difficultés d'insertion dans la trame du RER A ou l'impossibilité de se garer dans la région parisienne. Ces multiples contraintes auraient été portées à la connaissance de la demanderesse dès juin 2011. En second lieu, les demandes d'ECR comportaient, selon RFF, des contraintes très fortes. RFF indique en dernier lieu que la solution alternative faisant passer les trains d'ECR par la Grande Ceinture sud « *n'a pas pu être retenue dans tous les cas, en raison des plages travaux de nuit sur la Grande Ceinture Ouest lorsque la Grande Ceinture Nord est ouverte* ». En journée, la circulation est compliquée, selon RFF, en raison du trafic du RER C et de quelques TGV. RFF indique également que pour les sillons n° 60579 et 60569 la rectification a été faite le 9 décembre 2011 et que la demande relative à ces deux sillons est devenue sans objet.

Concernant la demande relative au plan de transport Danone, RFF indique qu'une solution a finalement été actée par ECR et RFF le 22 décembre 2011.

Concernant les plans de transport Kombiverkher et Spain Shuttle, RFF demande à l'Autorité de rejeter les demandes « *en raison d'une part, de l'absence de suppression intégrale des sillons n° 42200/1 et 44202 et, d'autre part, des solutions mises en œuvre par RFF pour permettre le tracé des sillons sur la totalité des parcours* ». En premier lieu, RFF rappelle le contexte de ces demandes et leur instruction, notamment les contraintes dues aux travaux sur l'axe Tours-Bordeaux, qui diminuent significativement la capacité d'infrastructure disponible, et la construction tardive du nouveau graphique. RFF précise que les réponses apportées portaient la mention « précaire » et que « *l'affermissement des sillons n'a pas pu être réalisé pour toutes les dates, dans les deux mois prévus aux DRR* ». RFF fait valoir que l'affermissement de ces sillons est en cours de traitement et que des réponses positives ont déjà été apportées pour l'Horaire de service 2012.

Concernant la demande relative à l'avis de transport exceptionnel pour le plan de transport GEFCO, RFF liste les textes qui leur sont applicables¹. Chaque avis est propre au transport étudié et peut indiquer des interdictions d'itinéraires, de croisement ou de dépassement avec un autre train.

Rappelant le *Manuel du demandeur de capacité d'infrastructure*, RFF indique que :

- les demandes sont formulées par le demandeur de capacité auprès du bureau des transports exceptionnels en indiquant bien les restrictions particulières issues d'un avis de transport exceptionnel et sa référence ;
- les conditions de transport sont ensuite étudiées par le bureau, les représentants des établissements infra circulation et les centres opérationnels de gestion des circulations concernés ;
- pour les avis de transport exceptionnel de type 4 et 5, le demandeur est tenu, avant la circulation, de formuler une demande d'incorporation auprès du centre opérationnel de gestion des circulations de la gare expéditrice qui détermine les conditions de circulation sur sa zone d'action et passe la demande aux centres opérationnels de gestion des circulations aval ;
- cette chaîne se finit au centre opérationnel de gestion des circulations de la gare expéditrice qui notifie l'autorisation ou le refus d'incorporation en précisant le parcours autorisé et les restrictions de circulation à communiquer au conducteur.

RFF argue que ce processus est complexe mais « *indispensable pour assurer la sécurité de l'utilisation du réseau* » et indique que l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a relevé une multiplication des absences de demandes d'incorporation et d'annonce. RFF précise que l'objectif de cette procédure est d'éviter les risques d'incompatibilité entre le numéro d'avis de transport exceptionnel transmis par le demandeur au centre opérationnel de gestion des circulations et celui appliqué au numéro de sillon et ainsi prévenir les incidents.

En second lieu, RFF indique pourquoi une telle dispense ne peut pas être accordée aux sillons du plan de transport GEFCO. Après avoir rappelé que les wagons porte-auto rentrent dans le régime du transport exceptionnel, RFF argue que la dispense engendre une gestion délicate pour le service gestionnaire des trafics et des circulations. La dispense est exclue pour les sillons faisant l'objet d'une demande de sillon de dernière minute. L'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000, faisant l'objet de la demande, ne prévoit pas de dispense d'annonce ni de liste de trains d'incorporation. RFF argue ne pas souhaiter multiplier les cas de dispense d'annonce et ne pas pouvoir agir seul. Si le gestionnaire d'infrastructure voulait faire évoluer le cadre normatif en la matière, cela supposerait d'obtenir l'accord de l'EPSF. En somme RFF fait valoir qu'il ne peut pas juridiquement accorder une telle dérogation à ECR.

Concernant la demande de report de cet avis de transport exceptionnel dans le système HOUAT, RFF argue que l'inscription a été effectuée et que la demande est donc devenue sans objet. RFF indique que le retard dans l'obtention de cet avis résulterait de la mauvaise application des règles et d'un retard d'ECR à fournir les éléments nécessaires. RFF fait valoir qu'une nouvelle demande de sillon avec le bon numéro d'avis de transport exceptionnel aurait pu être exigée mais qu'il avait privilégié de ressaisir les données manuellement, impliquant nécessairement un délai supplémentaire.

¹ Le règlement IN 1731 dit « *transports exceptionnels* » du 12 juin 1995 ; le règlement IN 1514 du 14 juin 2006 dont l'article 603 sur les modalités de mise en œuvre des réserves de circulation des transports exceptionnels par le service gestionnaire des trafics et des circulations ; le document d'exploitation RFN-NG-TR 02 E-02-n°005 du 25 octobre 2011 sur les modalités d'application de l'article 12 de l'IN 1831.

Vu le questionnaire des rapporteurs en date du 17 janvier 2012 envoyé à RFF ;

Vu les observations de RFF sur le questionnaire enregistrées le 27 janvier 2012 ;

Concernant la méthodologie de la planification et de la modification des plages travaux situées entre Sartrouville (sortie ceinture) et Poissy, RFF indique que la configuration des travaux, en amont, a consisté en la prise d'une voie par sens (sur les 4 disponibles) de nuit, afin de ne pas interrompre la circulation des trains durant les 6 heures d'interception. Ce principe entraîne une difficulté d'accès au triage d'Achères, en fonction des voies prises et de l'étendue des zones travaux.

RFF argue, que lors de la structuration des travaux, il lui était impossible d'introduire les contraintes liées au plan de transport GEFCO puisque celui-ci n'était pas encore élaboré.

A la suite des demandes formulées par ECR, RFF, en collaboration avec SNCF Infrastructure, a dû modifier les programmes travaux afin d'intégrer ce plan de transport dans son dispositif.

Les principales modifications introduites, permettant d'augmenter la capacité sillon et d'insertion du deuxième sillon GEFCO inter-hub, sont :

- une réduction de l'amplitude des travaux, principalement en fin de nuit ;
- un « nettoyage » du graphique en retirant les plages spéciales intégrées aux travaux considérés ;
- une mise à jour des besoins en capacité travaux sur la zone considérée.

Concernant les actions menées afin de fiabiliser le plan de transport GEFCO jusqu'au 13 janvier 2012, RFF indique avoir :

- retravaillé un sillon et modifier une plage travaux afin de tracer le sillon n° 61400 ;
- trouvé une solution alternative, en accord avec ECR, pour le passage du sillon n° 61396 via la Grande Ceinture sud les lundis et mercredis (en dehors de quelques trous de régime) ;
- décalé un arrêt à Bobigny, pour le sillon n° 60570, en accord avec ECR afin de permettre son passage ;
- résolu le conflit au raccordement de Gagny afin de permettre la circulation du sillon n° 60574 les mardis.

Concernant la demande de dispense d'avis de transport exceptionnel, RFF argue « *qu'il n'existe pas, en tant que telle, de procédure de dispense* » et que, de même, il n'existe pas « *de dispense pour telle ou telle entreprise* ». RFF souligne que la seule dispense existante est celle liée à l'avis de transport exceptionnel C045 qui ne concerne que des types de matériels et non des entreprises. RFF indique étudier, en partenariat avec l'EPSF, une possible simplification des procédures de demande d'incorporation d'un avis de transport exceptionnel.

Concernant la demande relative au plan de transport avec Evian, RFF fait valoir que la nouvelle demande d'ECR déposée le 12 janvier 2012 tenait compte des contraintes horaires et de la disponibilité du graphique et a donc reçu une réponse favorable. De plus, RFF

indique que la demande sillon numérotée 224KCT a reçu une réponse le 20 janvier 2012. Ainsi, RFF indique que l'ensemble des sillons est attribué et visible dans GESICO et HOUAT et sera traité par « avis train » jusqu'au rectificatif de l'Horaire de service qui doit intervenir le 16 avril 2012, date à laquelle l'inscription sera définitive pour l'ensemble de l'Horaire de service 2012.

Concernant les demandes sur l'axe Tours/Bordeaux, RFF indique que, de jour comme de nuit, les travaux réduisent considérablement les possibilités de circulation et ne permettent pas, surtout pour le fret, de répondre à l'ensemble des demandes. RFF précise avoir informé les entreprises ferroviaires des nombreuses difficultés sur cet axe par des réunions en date notamment des 28 novembre et 2 décembre 2011.

Concernant le dysfonctionnement constaté entre les horairistes du service de la direction de la circulation ferroviaire en charge de la production des sillons et le gestionnaire d'infrastructure, RFF préconise un rapprochement des deux entités horaires au sein d'une seule.

RFF indique ne pas pouvoir fournir en dix jours les tableaux reprenant, pour l'ensemble des entreprises ferroviaires circulant sur l'axe Tours/Bordeaux, le nombre de sillons-jours commandés, répondus (en précisant le type de réponse donné) le 9 juillet 2011 et pour fin novembre 2011.

RFF précise également que les sillons des flux Kombiverkher et Spain Shuttle sont traités « *comme des sillons internationaux* » et « *conformément aux règles du DRR* » mais qu'il « *n'est pas en mesure de définir si ceux-ci répondent à des besoins de trafics historiques* ».

Vu les observations de la 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 20 janvier 2012** ;

La SNCF demande à l'Autorité de déclarer les demandes d'ECR irrecevables en ce qui concerne la SNCF.

A titre liminaire, la SNCF indique que les autres entreprises ferroviaires rencontrent la même situation qu'ECR afin d'obtenir des sillons et que si l'Autorité enjoignait à RFF d'allouer ceux-ci « *cela devrait se faire sans remettre en cause les sillons d'ores et déjà attribués aux autres entreprises ferroviaires et candidats autorisés* ».

Concernant la demande de dispense de l'obligation de demande d'incorporation d'avis de transport exceptionnel, SNCF argue que si l'Autorité enjoignait à RFF d'accorder une telle dispense « *cela impliquerait une modification des règles applicables et qu'une telle dérogation devrait alors être appliquée de façon transparente et non discriminatoire par RFF à l'ensemble des entreprises ferroviaire et pour l'ensemble des trafics* ».

La SNCF précise ne pas être visée, à juste titre, par ECR dans ses neuf demandes au fond et rappelle que l'article L.2122-11 du code des transports mentionne explicitement le lien contractuel qui existe entre le gestionnaire d'infrastructure et le bénéficiaire de sillon. La SNCF fait valoir l'absence d'un tel lien contractuel avec ECR et argue être légalement et

réglementairement dans l'incapacité « *d'exercer ni une autorité hiérarchique ni un rôle de donneur d'ordre à l'égard du personnel travaillant au sein de cette Direction* ».

Vu les observations d'ECR enregistrées le 27 janvier 2012 ;

ECR indique qu'à l'exception du sillon n° 61400/61401, tous les sillons GEFCO faisant l'objet de demandes au fond sont bien tracés dans GESICO et reportés dans l'application informatique HOUAT jusqu'au rectificatif d'avril 2012.

ECR indique ne pas pouvoir vérifier l'allocation de ces sillons au-delà de cette date.

A la date du 26 janvier 2012, ECR fait valoir que le sillon n° 61400 n'est pas alloué ni reporté dans HOUAT les lundis (30 janvier, 6, 13, 20 et 27 février, 5, 12, 18, 26 mars et 2 avril) et le samedi 31 mars 2012, que ce refus d'allocation ne lui a pas été communiqué et qu'elle n'en a eu connaissance qu'en consultant HOUAT.

Concernant la demande relative au plan de transport avec Evian, ces sillons sont bien tracés dans GESICO et reportés dans HOUAT jusqu'au rectificatif d'avril 2012 sauf pour le 14 avril 2012.

Concernant les demandes relatives aux plans de transport Kombiverkher et Spain Shuttle, ECR demande à l'Autorité d'ordonner à RFF d'allouer le sillon n° 44202 pour le 17 février 2012 ainsi que pour toutes les dates demandées à compter du 24 février 2012, le sillon n° 42200 pour les 13, 15, 27, et 29 mars 2012, ainsi que pour les 3, 5, 10 et 12 avril 2012, le sillon n° 44206 pour les 5 février et 1^{er} avril 2012.

ECR fait valoir que la programmation des travaux ne doit pas entraver la circulation à court terme des entreprises ferroviaires et demande à l'Autorité de fixer des nouvelles règles relatives à la programmation des plages travaux. ECR indique que la demande de sillon n° 44202 a été refusée pour les jours indiqués précédemment pour cause de « *capacité résiduelle insuffisante* ».

A l'appui de sa demande de dispense de la demande d'incorporation de l'avis de transport exceptionnel n° 40 11 800 000, ECR fait valoir que :

- « *c'est justement parce que l'avis de transport exceptionnel ne prévoit pas de dispense de demande d'incorporation qu'ECR la demande* » ;
- le document d'exploitation RFN-NG-TR 02 E-02-n°005 du 25 octobre 2011 prévoit la possibilité d'une dispense de demande d'incorporation et fait valoir que le bureau des transports exceptionnels « *peut prévoir ou pas une dispense d'autorisation d'incorporation sur les itinéraires prévus à l'avis de transport exceptionnel* ». Par conséquent, RFF, par le biais du bureau des transports exceptionnels, est bien compétent pour se prononcer sur une telle demande de dispense ;
- la seule justification du refus de la demande de dispense repose dans la phrase où le gestionnaire de l'infrastructure indique ne pas souhaiter multiplier les cas de dispense d'annonce « *compte tenu des importantes difficultés que cela entraîne en termes de gestion sécuritaire des circulations* ». ECR indique être particulièrement attentive à la sécurité des circulations et avoir scrupuleusement respecté la procédure d'incorporation jusqu'à maintenant ;
- la dispense est essentielle car, outre la lourde charge de travail cette procédure représente le risque que la dépêche d'autorisation arrive trop tard par rapport à

l'heure de départ du sillon est réel compte tenu des plages travaux et des difficultés d'insertion dans la trame cadencée du RER A en heure de pointe ;

- ECR n'a jamais envisagé de recevoir le bénéfice d'une dispense en exclusivité.

ECR demande, dans le cadre du plan d'action alternatif qu'elle propose, d'enjoindre à RFF :

- 6) de lui indiquer les personnes de la direction de la circulation ferroviaire chargée d'instruire les demandes d'ECR et de mettre ECR en contact avec ces personnes ;
- 7) de s'engager à ce que, jusqu'au rectificatif de juin 2012, les réponses définitives relatives aux demandes de sillons pour la semaine S soient, à tout le moins, traitées le vendredi de la semaine S-2, et qu'après ce rectificatif, les réponses définitives soient traitées dans les délais prévus au DRR ;
- 8) afin de respecter ce délai, de créer un groupe de travail avec SNCF Infrastructure pour effectuer un suivi des fenêtres travaux impactant les sillons des plans de transport GEFCO, Kombiverkher et Spain Shuttle afin que RFF ait connaissance de l'utilisation effective des fenêtres travaux 4 semaines avant la circulation effective.

ECR indique que la construction de sillons catalogues se fait indépendamment de la programmation des plages travaux par SNCF Infra et que « *le surdimensionnement des plages travaux par SNCF Infra sans le contrôle de l'effectivité de leur utilisation toute l'année amplifie le phénomène* ». En conséquence, ECR demande à l'Autorité :

- 9) de fixer de nouvelles règles relatives à la programmation des plages-travaux.

Sur la demande de mention de l'avis de transport exceptionnel dans le système HOUAT, ECR demande à l'Autorité d'ordonner l'inscription de l'avis de transport exceptionnel lorsque la rectification n'a pas encore été faite, notamment pour les sillons n° 48305 et n° 48214/5 et à enjoindre à RFF :

- 10) de réviser ses procédures relatives à l'exigence de la mention de l'avis de transport exceptionnel (ATE) dans les demandes de sillons lorsque la demande d'ATE est en cours.

ECR conteste par ailleurs sa responsabilité pour indiquer un autre numéro d'avis de transport exceptionnel dans sa demande initiale au motif qu'au moment de la demande elle ne pouvait pas détenir le bon numéro d'avis de transport exceptionnel. ECR soutient également que sa demande d'attribution d'un avis de transport exceptionnel n'a pas été tardive, elle est intervenue le 26 mai 2011 « *à peine quelques jours après la conclusion du contrat de transport* ». ECR indique avoir obtenu le numéro d'avis de transport exceptionnel le 18 octobre 2011.

Concernant la demande de concours de la SNCF prise en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, ECR conteste l'irrecevabilité de cette demande au motif que « *le fait que la direction de la circulation ferroviaire doive être indépendante de la direction de la SNCF ne saurait empêcher l'ARAF de prendre une injonction à l'égard de la direction de la circulation ferroviaire, qui fait bien partie de la SNCF, et donc à l'égard de la SNCF prise en tant que gestionnaire d'infrastructure* ».

Vu les observations d'ECR enregistrées le 06 février 2012 en réponse aux observations de RFF sur le questionnaire des rapporteurs ;

ECR indique que la méthodologie décrite par RFF de la planification et de la modification des plages travaux entre RFF et SNCF Infra est « *très imprécise et floue* ».

Sur les actions conduites par RFF pour obtenir l'affermissement des sillons jusqu'au 13 janvier 2012 pour le plan de transport GEFCO, ECR fait valoir que RFF a démontré qu'il était possible de fiabiliser les sillons du plan de transport GEFCO et s'interroge sur le caractère tardif de la mise en place de ces actions.

Sur les plans de transport Kombiverkher et Spain Shuttle, ECR argue que le refus de RFF de fournir les tableaux reprenant, pour chaque entreprise ferroviaire devant circuler sur l'axe Tours/Bordeaux au Service Horaire 2012, le nombre de sillons-jours demandés, répondus ainsi que la réponse donnée par RFF, à la date du 9 juillet 2011, puis fin novembre, « *démontre la mauvaise volonté de RFF, qui a pourtant les systèmes d'information, qui lui permettent de construire ces tableaux* ».

ECR indique s'interroger si le refus « *ne masque pas un traitement discriminatoire par RFF des entreprises ferroviaires sur l'axe atlantique* ». ECR ajoute que les trafics Kombiverkher et Spain Shuttle sont des trafics historiques de la Die Bahn qui étaient auparavant confiés à la SNCF. ECR affirme également de ne pas être en mesure de garder le trafic Kombiverkher suite aux difficultés rencontrées pour l'Horaire de service 2012. Sur la consultation des entreprises ferroviaires concernées par la reconstruction du graphique sur l'axe atlantique, ECR fait valoir que RFF n'a pas suffisamment anticipé la problématique des travaux sur cet axe et que la tentative de résolution du problème n'a été que trop tardive. ECR demande donc à l'Autorité :

- 11) de fixer un calendrier en concertation avec RFF permettant une anticipation des difficultés de traçage de sillons liées à la programmation des travaux et au « nettoyage » du graphique dans le cas de non utilisation des plages travaux à tout le moins pour les axes sensibles.

Vu les observations de la SNCF enregistrées le 8 février 2012,

A titre liminaire, la SNCF indique que la situation rencontrée par ECR pour l'attribution de sillons nécessaires à ses activités est « *partagée par l'ensemble des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national comme l'a déjà exprimé l'UTP* ».

La SNCF argue n'être aucunement visée par aucune des demandes au fond tendant à enjoindre RFF d'allouer et de reporter dans HOUAT des sillons.

Sur la demande n°5, la SNCF fait valoir l'irrecevabilité de la demande d'ECR aux motifs que :

- la saisine d'ECR est fondée sur l'article L.2132-4 au lieu du L.2134-2 du Code des transports ;

- l'absence d'un différend entre elle et la demanderesse ;
- la demande ne présente pas le contenu, les motifs et les faits, critères exigés par le règlement intérieur de l'ARAF.

Cependant si l'Autorité considérait que la demande est recevable, la SNCF fait valoir qu'aucun grief ne peut lui être reproché et que la demande est non fondée en droit. De plus, la SNCF précise que la Direction de la circulation ferroviaire est, par décret, une entité qui exerce ses missions indépendamment des autres services de la SNCF *« pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau Ferré de France »*. La SNCF ne saurait donc être sollicitée afin *« d'apporter son meilleur concours à RFF »*.

La SNCF indique qu'ECR a présenté dans ses écritures du 26 janvier 2012 de nouvelles demandes sans rapport avec celles de la saisine et demande de les rejeter *« au motif qu'elles sont tardives, sans lien avec les demandes initiales et non fondées en droit »*.

Vu les observations de RFF enregistrées le 8 février 2012,

Concernant les demandes d'ECR relatives au plan d'action engagé par le gestionnaire d'infrastructure, RFF indique qu'il convient de les rejeter au motif qu'ECR ne fait que reprendre ses observations réalisées lors de l'instruction des demandes conservatoires sur lesquelles l'Autorité *« a déjà statué »* par sa décision n° 2012 - 002.

RFF précise au sujet de l'équipe en charge de la société ECR qu'il n'y a toujours eu qu'un seul interlocuteur *« sillon »* ainsi qu'un seul interlocuteur *« commercial »* et qu'il ne peut donc y avoir eu de dégradation du service depuis septembre 2011. RFF précise également qu'il est en charge de définir son organisation interne, notamment concernant les interlocuteurs directs des entreprises ferroviaires.

Concernant la nouvelle demande relative à la création d'un groupe de travail avec la SNCF sur les fenêtres travaux impactant ses différents trafics, RFF fait valoir qu'elle est tardive et demande son rejet. RFF indique que toutefois un groupe de travail n'est pas nécessaire dès lors qu'il existe déjà une coordination entre RFF et SNCF Infra pour les demandes sillons et la planification des plages travaux.

Sur la demande nouvelle d'adoption par l'Autorité de nouvelles règles de programmation des plages travaux, RFF indique que ce n'est pas dans le cadre d'un règlement de différend que cette action doit intervenir et renvoie à l'avis n° 2012-005 *« relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'Horaire de service 2013 »* de l'Autorité, pour sa partie concernant les prescriptions relatives à la coordination des acteurs en charge des travaux sur le réseau ferré national.

En tout état de cause, RFF argue que si l'Autorité décidait de faire droit à cette demande, elle se comporterait alors comme un gestionnaire d'infrastructure, ce qui serait *« en décalage avec les dispositions réglementaires applicables, d'une part, au gestionnaire d'infrastructure et, d'autre part, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires »*. RFF précise que l'Autorité serait compétente concernant les conditions de gestion du réseau ferré

national si celles-ci venaient à provoquer des dysfonctionnements des transports ferroviaires.

Concernant la concertation avec les entreprises ferroviaires, RFF indique avoir communiqué dès mars 2011 les contraintes pour les axes fortement impactés comme l'axe atlantique et la Grande Ceinture parisienne. ECR aurait donc bien été intégré à cette concertation, conformément aux dispositions du DRR pour l'Horaire de service 2012 mais RFF indique « *qu'ECR s'est très peu investi dans ces réunions* ».

Concernant la demande de dispense d'incorporation d'avis de transport exceptionnel, RFF conteste l'interprétation faite par ECR en indiquant qu'une telle dispense suppose que l'EPSF soit associé à cette réflexion. RFF indique qu'une généralisation des dispenses d'incorporation serait de nature à faire supporter par les agents de la direction de la circulation ferroviaire travaillant en opérationnel de lourdes contraintes sécuritaires et administratives. RFF indique envisager une évolution du cadre réglementaire en coordination avec l'EPSF afin de définir de nouvelles normes d'application.

Vu l'audience devant le collège de l'Autorité du 15 février 2012,

Sur la publicité de l'audience, la SNCF ayant demandé à ce que l'audience ne soit pas publique, ECR et RFF ne s'étant pas prononcées sur ce point, le collège, après en avoir délibéré, a décidé que l'audience ne serait pas publique.

Après avoir entendu :

- le rapport de Mme Nina Danielowitzova et M. Yannick Cojan, rapporteur et rapporteur adjoint, présentant les demandes et moyens des parties ;
- les observations de M. Emmanuel Delachambre et Maîtres François Brunet et Caroline Medina, pour la société ECR ;
- les observations de M. Thierry Marduel, pour la SNCF ;
- les observations de MM. Pierre Boutin, Jean-François Ducoing, Jean-Louis Rohou et Maître Philippe Hansen, pour RFF ;

en présence de Mme Agnès Bardel et M. Jean-Michel Galerne pour ECR ; Mme Pauline Cassagne, M. Matthieu Allard pour la SNCF ; M. Jérôme Soenen pour RFF ; ainsi que Mme Béatrice Cosperec et MM. Pierre Ravier, Michel Vermeulen, François Wernert, pour l'Autorité.

Le collège en ayant délibéré, le 15 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 la décision sur les motifs de fait et de droit ci-après exposés :

1. Sur les demandes relatives au plan de transport GEFCO (demandes n° 1 et 7)

Les demandes sont recevables au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elles concernent l'exercice du droit d'accès au réseau.

L'Autorité prend acte qu'à la suite de sa décision en mesures conservatoires, des progrès notables ont pu être faits. A l'exception du sillon n°61400/1, la majorité des sillons du plan de transport GEFCO est tracée dans GESICO et reportée dans HOUAT jusqu'au 16 avril 2012. Les demandes relatives à ces sillons sont ainsi devenues sans objet jusqu'à la date du rectificatif d'avril. Au-delà de cette date, les réponses fermes n'ont pas encore été apportées pour certaines demandes.

Le DRR prévoit que les sillons initialement alloués à titre précaire doivent recevoir une réponse définitive au moins deux mois avant la circulation du train, afin de donner une visibilité suffisante aux entreprises.

L'Autorité admet que les difficultés opérationnelles rencontrées par RFF ne permettent pas de satisfaire la demande n°1. ECR a d'ailleurs formulé une nouvelle demande n° 7, subsidiaire à sa demande initiale n°1, pour tenir compte des contraintes qui pèsent sur le réseau et des difficultés rencontrées par RFF.

L'Autorité prend acte qu'ECR accepte par sa demande n° 7 de recevoir les réponses définitives à ses demandes dans un délai inférieur à celui prévu au DRR. Elle décide de faire droit cette demande.

2. Sur la demande tendant à ordonner à RFF de reporter dans HOUAT l'avis de transport exceptionnel pour le plan de transport GEFCO (demande n°2)

La demande relative au report dans HOUAT de l'avis de transport exceptionnel pour le plan de transport GEFCO est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports.

Les pièces du dossier démontrent que l'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000 obtenu le 18 octobre 2011 n'est pas à ce jour correctement inscrit pour tous les sillons du plan de transport GEFCO.

L'Autorité décide de faire droit à la demande d'ECR pour les sillons où la rectification n'a pas encore été faite.

3. Sur la demande tendant à enjoindre d'accorder une dispense de l'obligation d'incorporation de l'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000 (demande n°2)

ECR demande une « dispense d'incorporation et d'annonce » de l'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000 auprès du centre régional de gestion des circulations de la SNCF. En effet, le point 5 du document d'exploitation RFN-NG-TR 02 E-02-n°005 du 25 octobre 2011 prévoit la possibilité d'une telle dispense par le Bureau des transports exceptionnels de la direction de la circulation ferroviaire.

ECR argue que cette procédure d'incorporation lui cause un préjudice du fait du surcroît de travail nécessaire et des retards de trains qui peuvent en découler. L'Autorité constate que la procédure d'incorporation est manuelle, ce qui peut effectivement entraîner des retards au départ des trains.

La demande est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elle relève de l'exercice du droit d'accès au réseau et à la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire.

L'Autorité constate que rien ne permet de conclure qu'une dispense aurait pu être accordée à ECR tout en respectant les exigences de sécurité des circulations ferroviaires.

L'Autorisé considère toutefois que l'informatisation de la procédure rendrait possible la traçabilité et permettrait de vérifier son caractère non-discriminatoire. Elle encourage également RFF à étudier en liaison avec l'EPSF une possible simplification des procédures de demande d'incorporation d'un avis de transport exceptionnel.

L'Autorité ne fait pas droit à la demande d'ECR.

4. Sur la demande tendant à faire ordonner à RFF de modifier le sillon du plan de transport EVIAN (demande n°3)

La demande est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elle concerne l'exercice du droit d'accès au réseau.

L'Autorité constate que les discussions entre RFF et ECR ont permis de dégager une solution alternative prenant la forme de deux sillons permettant l'acheminement du train par deux demi-rames tout en conservant le sillon de long parcours entre la gare de Clermont-les-Gravanches et Forbach (ou Calais) pour l'acheminement du train complet.

L'ensemble des sillons correspondants est attribué et visible dans GESICO et HOUAT et seront traités par « avis train » jusqu'au rectificatif de l'Horaire de service, le 16 avril 2012, date de l'inscription définitive. ECR confirme ce tracé sauf pour le 14 avril 2012.

L'Autorité constate que la demande est vidée de son objet.

5. Sur les demandes relatives aux plans de transport Kombiverkher et Spain Shuttle (demandes n° 4 et 7)

Les demandes sont recevables au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elles concernent l'exercice du droit d'accès au réseau.

ECR demande à l'Autorité d'ordonner à RFF d'allouer le sillon n° 44202 pour le 17 février ainsi que pour toutes les dates demandées à compter du 24 février 2012, le sillon n° 42200 pour les 13, 15, 27, et 29 mars, ainsi que pour les 3, 5, 10 et 12 avril, le sillon n° 44206 pour les 5 février et 1er avril 2012.

Comme elle l'avait fait pour le plan de transport GEFCO, l'Autorité admet que les difficultés opérationnelles rencontrées par RFF ne permettent pas de satisfaire la demande n° 4. Elle constate qu'ECR a également formulé une nouvelle demande n° 7, subsidiaire à sa demande initiale n°4, pour tenir compte des contraintes qui pèsent sur le réseau et des difficultés rencontrées par RFF.

L'Autorité prend acte qu'ECR accepte par sa demande n° 7 de recevoir les réponses définitives à ses demandes dans un délai inférieur à celui prévu au DRR. Elle décide de faire droit cette demande.

L'Autorité constate que la nouvelle demande relative au sillon n° 44206 pour les 5 février et 1er avril 2012 est, d'une part, sans lien avec l'objet du différend et, d'autre part, tardive.

6. Sur la demande visant la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué d'apporter son meilleur concours à RFF pour que ce dernier puisse se conformer aux injonctions demandées par ECR (demande n° 5)

La SNCF fait valoir l'irrecevabilité de la demande aux motifs que la demande ne démontre pas l'existence d'un différend, qu'elle est fondée sur un mauvais article du code des transports (à savoir L.2132-4) et qu'elle ne contient pas les faits, les moyens et le contenu exigés par le règlement intérieur de l'Autorité. Cependant, si l'Autorité la considérait recevable, la SNCF argue que la demande serait non fondée en droit.

ECR conteste l'irrecevabilité de cette demande au motif que « le fait que la direction de la circulation ferroviaire doive être indépendante de la direction de la SNCF ne saurait empêcher l'ARAF de prendre une injonction à l'égard de la direction de la circulation

ferroviaire, qui fait bien partie de la SNCF, et donc à l'égard de la SNCF prise en tant que gestionnaire d'infrastructure ».

L'Autorité constate que la demande est recevable parce qu'elle entre dans le champ d'application de l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elle relève du droit d'accès au réseau.

Sur le fond, l'injonction demandée n'a pas de portée juridique, car l'invitation à « *apporter son meilleur concours* » n'est pas suffisamment précise pour avoir des effets positifs concrets de nature à régler un différend. Seul RFF en sa qualité de donneur d'ordre est en mesure d'exiger des actions à la direction de la circulation ferroviaire.

7. Sur la demande à RFF de lui indiquer l'identité des personnes responsables des plans de transport d'ECR au sein de la direction de la circulation ferroviaire et de les mettre en contact avec ECR (demande n° 6)

La demande est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elle concerne « *la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires* ».

L'Autorité considère que la définition de modalités transparentes et non discriminatoires de concertation entre les entreprises ferroviaires et les services responsables de l'allocation des sillons, qu'ils appartiennent à RFF ou à la direction de la circulation ferroviaire, relève de la responsabilité de RFF.

Il ressort de l'instruction que RFF a désigné au sein de ses propres équipes un interlocuteur sillon et un interlocuteur « commercial » spécifiquement dédiés à ECR.

L'Autorité ne fait donc pas droit à cette demande.

8. Sur la demande de créer un groupe de travail RFF / SNCF infrastructures afin d'effectuer le suivi des fenêtres travaux impactant les plans de transport ECR (demande n° 8)

L'Autorité constate que cette demande est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elle concerne l'accès au réseau.

Toutefois elle relève que l'opportunité de créer ce groupe de travail n'a pas été discutée utilement avant la saisine entre ECR et RFF. L'Autorité ne fait donc pas droit à cette demande.

Plus généralement, l'Autorité renvoie à son avis n°2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, notamment son point I), relatif au « nettoyage » du graphique de circulation.

9. Sur la demande à l'Autorité de fixer de nouvelles règles relatives à la programmation des plages-travaux (demande n° 9)

La demande est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, l'Autorité ayant la capacité « *de fixer de manière objective, transparente, non-*

discriminatoire et proportionnée les modalités d'accès au réseau lorsque c'est nécessaire au règlement du différend ».

La demande d'ECR est exprimée en termes généraux et s'inscrit dans le processus initié par l'Autorité dans son avis n°2012-005 du 25 janvier 2012 sur le DRR 2013, notamment au point d), relatif à l'organisation des travaux. A ce titre, RFF doit lui proposer des solutions pour une meilleure planification des travaux.

Dans l'attente des solutions que RFF proposera, l'Autorité ne fait pas droit à la demande d'ECR.

10. Sur la demande complémentaire relative à la révision des procédures de mention de l'avis de transport exceptionnel (demande n°10)

Dans les observations en réplique du 27 janvier 2012, ECR demande à l'Autorité d'enjoindre à RFF de réviser ses procédures relatives à l'exigence de la mention de l'avis de transport exceptionnel dans les demandes de sillons lorsque la demande d'avis de transport exceptionnel est en cours.

La demande est recevable au regard des critères énoncés dans l'article L.2134-2 du code des transports, notamment en ce qu'elle concerne l'accès au réseau et « *la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire* ».

RFF indique qu'il est de la responsabilité des entreprises ferroviaires d'anticiper leurs demandes d'avis de transport exceptionnel auprès du Bureau des transports exceptionnels.

Au vu des pièces du dossier, l'Autorité constate que le délai nécessaire à l'obtention de l'avis de transport exceptionnel n° 40 1 800 000 est excessif au regard des exigences économiques des entreprises. Une meilleure coopération entre RFF et le bureau des transports exceptionnels pourrait vraisemblablement permettre à l'entreprise d'obtenir le numéro d'avis de transport exceptionnel dans un délai raisonnable.

L'Autorité fait droit à la demande d'ECR et invite RFF à améliorer les modalités administratives de cette procédure afin qu'elles soient moins pénalisantes. L'Autorité demande que RFF lui soumette les propositions correspondantes avant la fin 2012.

11. Sur la demande à l'Autorité de fixer un calendrier en concertation avec RFF permettant une anticipation des difficultés de traçage de sillons liées à la programmation des travaux et au «nettoyage» du graphique dans le cas de non utilisation des plages travaux à tout le moins pour les axes sensibles (demande n°11)

L'Autorité considère que cette nouvelle demande enregistrée le 6 février 2012, soit deux jours avant la clôture de l'instruction, est trop tardive pour être recevable.

Décide :

Article 1^{er} :

L'Autorité ordonne à RFF d'apporter les réponses aux demandes de sillons relatives au plan de transport GEFCO :

- pour le premier semestre 2012, au plus tard les vendredis des semaines S-2 (S étant la semaine de circulation des trains) ;
- pour le second semestre 2012, dans les délais prévus au DRR.

Article 2 :

L'Autorité ordonne à RFF d'inscrire le numéro de l'avis de transport exceptionnel dans les systèmes d'information pour les sillons du plan de transport GEFCO pour lesquels la rectification n'a pas encore été effectuée.

Article 3 :

L'Autorité ordonne à RFF d'apporter les réponses aux demandes de sillons relatives aux plans de transport Kombiverkher et Spain Shuttle :

- pour le premier semestre 2012, au plus tard les vendredis des semaines S-2 (S étant la semaine de circulation des trains) ;
- pour le second semestre 2012, dans les délais prévus au DRR.

Article 4 :

L'Autorité demande à RFF d'améliorer les modalités de la procédure de mention des avis de transport exceptionnel lors des demandes de sillons et de lui soumettre les propositions correspondantes avant la fin 2012.

Article 5 :

Le surplus des demandes des parties est rejeté.

Article 6 :

L'Autorité considère qu'il n'y a pas lieu d'assortir ces décisions d'une astreinte.

Article 7 :

Le secrétaire général 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 15 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