



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES

Assistance technique pour la réalisation d'une étude juridique et technique concernant la réalisation de services transfrontaliers à l'intérieur de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine - Euskadi - Navarra

RAPPORT 5

Répartition des capacités



AKITANIA-EUSKADI/EUROSKALDEA
EUROREGION AQUITANIA-EUSKADI
EUROREGION AQUITAINA-EUSKADI

RÉGION
NOUVELLE-
AQUITAINE
Coopération, Innovation, Développement durable



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra

Interreg
POCTEFA



Sommaire

1	Introduction	- 3 -
1.1	France	- 3 -
	Conditions générales d'accès.....	- 3 -
	Documentation des candidats	- 4 -
	Canal de demande de capacité	- 6 -
	Calendrier de la procédure de demande de capacité 2018	- 10 -
1.2	Espagne.....	- 10 -
	Conditions générales d'accès.....	- 10 -
	Documentation pour la demande de capacité	- 11 -
	Moyen utilisé pour la demande.....	- 13 -
	Types de demandes de sillons	- 13 -
	Calendrier de demande de capacité 2018	- 15 -
1.3	Corridor international Atlantique de fret ferroviaire.....	- 15 -
	Catalogue de sillons offerts par le Corridor international Atlantique de fret ferroviaire-	16
	-	
1.4	Annexe 1	- 18 -
	Calendrier 2018 pour la France	- 18 -
	Calendrier 2018 pour l'Espagne	- 19 -

1 Introduction

Le présent rapport contient la législation et les conditions que doivent remplir les opérateurs prétendant à une attribution de capacité de la part des différents gestionnaires d'infrastructure, afin d'offrir des services ferroviaires sur le tronçon étudié.

Dans ce rapport sont exposés séparément les différents textes législatifs et les conditions requises par les deux gestionnaires d'infrastructure concernés (France et Espagne), ainsi que par l'Autorité européenne en charge du Corridor Atlantique de fret qui passe par le tronçon étudié.

1.1 France

Les paragraphes suivants passent en revue les dispositions normatives et les conditions que doivent remplir les demandeurs de capacité. Ils comportent également les procédures, les documents et les délais impartis pour cette demande.

Conditions générales d'accès

Tout demandeur au sens de l'article L2122-11 du Code des transports, peut présenter une demande d'attribution de sillons. Un candidat peut être une entreprise ferroviaire ou tout autre organisme candidat non entreprise ferroviaire.

Un « candidat » est au sens de la loi, une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de services complémentaires.

Au sein des candidats, on distingue principalement entre :

- Les « candidats connus », candidats qui ont effectivement demandé des sillons avant la fin de la période de demande de sillons pour l'horaire de service A défini ci-dessous.
- Les « candidats potentiels », candidats qui n'ont pas demandé de sillon pour l'horaire de service A, mais qui démontrent la volonté manifeste de fournir des services ferroviaires et de demander des sillons durant cet horaire de service. Ils peuvent formuler des commentaires sur le projet d'horaire de service.

Conformément à l'article L.2122-21 du Code des transports, tout transfert de capacités d'infrastructure entre demandeurs de sillons est interdit.

Sans préjudice des dispositions de l'article L.2141-1 du Code des transports, ont un droit d'accès au réseau ferré national :

- Les entreprises ferroviaires établies dans un État membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celle de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci en vue d'exploiter :
- Des services de transport de marchandises ;
- Des services de transport international de voyageurs.

Les entreprises ferroviaires peuvent également assurer uniquement la traction

Documentation des candidats

En application des décrets n° 2003-194 et 2006-1279, toute entreprise ferroviaire voulant effectuer des services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession :

- D'une licence d'entreprise ferroviaire
- D'un certificat de sécurité valable pour les services concernés, pour l'utilisation effective de l'infrastructure
- D'une attestation d'assurance

Licence

La licence d'entreprise ferroviaire relative aux services de transports réalisés est délivrée :

- En France, par arrêté du ministre chargé des transports dans les conditions fixées par le titre II du décret N° 2003-194, de l'arrêté du 6 mai 2003 et l'arrêté du 20 mai 2003
- Par l'autorité compétente dans un autre État membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celle de l'Union européenne en vertu d'accord conclus avec celle-ci.

La licence est valable sur tout le territoire de l'Union européenne. L'obtention de la licence est subordonnée au respect des conditions relatives à la capacité professionnelle, à la capacité financière, à l'honorabilité et à la couverture des risques.

Certificat de sécurité

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès au réseau ferré français sans être titulaire d'un certificat de sécurité. Ce certificat de sécurité se compose de deux parties :

- La partie A : elle peut être délivrée en France par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) dans les conditions fixées par le décret N° 2006-1279 (titre II, Chapitre 4) et l'arrêté du 14 avril 2008 ou par une autorité de sécurité d'un État membre de l'Union européenne.
- La partie B : elle est émise par l'EPSF à une entreprise ferroviaire en possession de la partie A dans les conditions fixées par le décret N° 2006-1279 (titre II, chapitre 4) et l'arrêté du 14 avril 2008.

Il est précisé que l'arrêté du 14 avril 2008 prévoit une procédure simplifiée d'obtention du certificat de sécurité pour l'accès aux sections frontières du réseau ferré national.

Attestation d'assurance

L'attestation d'assurance ou un document équivalent, doit couvrir la période pour laquelle l'entreprise ferroviaire souhaite l'accès au réseau. Son montant couvre les dommages que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer à SNCF Réseau.

L'entreprise ferroviaire ou tout autre candidat doit, au plus tard à la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure de SNCF Réseau, présenter un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite. Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture ainsi que la période de validité de l'assurance.

En cas de doute sur le caractère suffisant du montant et de l'étendue de la couverture, SNCF Réseau pourra signaler ce doute au Ministère des Transports en vue de le clarifier.

Canal de demande de capacité

Para demander un sillon pour l'année en cours ou pour l'année suivante, les demandeurs disposent de différents canaux pour présenter leur demande en fonction des échéances et du type de trafic (national ou international). Ci-après sont présentés les canaux dont disposent les demandeurs :

- Le système d'information GESICO pour une demande de sillon national.
- Le système d'information DSDM pour une demande de sillon national de dernière minute.
- Le système d'information Path Coordination System (PCS), ou à défaut, la fiche RNE pour une demande de sillon international, revendiqué, le cas échéant, par plusieurs entreprises ferroviaires successives sur des tronçons successifs, et dont le tracé est coordonné entre gestionnaires d'infrastructure.

Pour une demande de sillon international, une coordination doit être établie entre les gestionnaires et la demande de sillon ne doit être formulée qu'une seule fois. Dans le cas de demandes internationales (y compris les demandes sillons corridors de fret), celles-ci sont déposées par le demandeur dans les outils GESICO et PCS et si ces demandes semblent

correspondre au même sillon, SNCF Réseau se met en relation avec le demandeur afin de préciser s'il s'agit d'une double commande. En l'absence de réponse de ce dernier dans un délai de cinq jours ouvrés à compter de la date de notification, SNCF Réseau considère que la demande formulée dans GESICO est irrecevable.

SNCF Réseau met également à disposition des demandeurs un guichet unique afin qu'ils puissent déposer leurs demandes en cas de défaillance des systèmes antérieurs.

Types de demandes de capacité

Conformément au « Manuel du demandeur de capacité commerciale » les demandes de création, de modification ou de suppression de sillons peuvent être formulées :

- Pour une demande de sillon national.
- Pour une demande de sillon national de dernière minute
- Pour une demande de sillon international.

Les demandeurs sont invités à apporter le maximum de précisions à leur demande saisie dans l'application de SNCF Réseau. Dans le cas où SNCF Réseau jugerait de ne pas disposer des informations nécessaires ou que la qualité de celles-ci n'est pas l'adéquate, la demande pourrait être répondue irrecevable et le demandeur devra renouveler sa demande en bonne et due forme.

Les différents types de demande de capacité sont prévus en fonction des échéances et des besoins du demandeur.

Sillons préconstruits et sillons-catalogue fret

Les sillons préconstruits et sillons-catalogue fret sont extraits du document « Graphique 24h ». Pour faciliter l'attribution de capacité, SNCF Réseau réserve avant l'attribution de capacité pour l'horaire de services et sur certains axes, une capacité à usage préférentiel pour les trafics les

plus réguliers. Certains de ces sillons sont construits en commun avec les gestionnaires d'infrastructure des pays voisins (corridors internationaux de fret).

Le demandeur peut donc revendiquer des sillons ou une partie de ceux-ci extraits de ce catalogue. Les demandes de ces sillons sont disponibles dans les outils GESICO et PCS (pour les commandes internationales).

Le catalogue de sillons fret est publié en décembre sur le portail Clients et Partenaires du site de SNCF Réseau sous la forme d'un fichier récapitulatif de tous les sillons tracés dans le «Graphique 24h» avec un lien vers la fiche de tracé des sillons.

Les sillons préconstruits des trains de voyageurs font l'objet d'une communication aux demandeurs concernés par SNCF Réseau selon le même calendrier que celui des sillons fret.

Demande de sillons en phase de construction

La demande de ce type de sillons peut être formulée jusqu'à mi-décembre, selon le calendrier de SNCF Réseau. Le gestionnaire communique avant l'ouverture de cette période les éléments nécessaires à la formulation des demandes.

Demandes de sillons en phase d'adaptation

Il s'agit des demandes formulées après le deuxième lundi d'avril et l'attribution de la capacité résiduelle est faite selon le calendrier de SNCF Réseau.

Demandes de sillons de dernière minute

Les sillons de dernière minute (SDM) sont construits dans les 7 jours avant la circulation concernée. Les demandes sont traitées par l'outil DSDM. Les demandes (ou les annulations) de capacité pouvant être formulées pendant cette période sont les suivantes :

- Création de SDM;
- Suppression (totale ou partielle) de sillon, soit pour un parcours attribué à la construction du calendrier, à l'adaptation de l'horaire ou au SDM ;

- Demande de sillons internationaux
- Etude de faisabilité internationale.

Pour des besoins particuliers relatifs aux circulations internationales au-delà des travaux de préconstruction menés, tout demandeur peut soumettre des demandes internationales d'étude de viabilité afin d'affiner la construction de ses plans de transport.

La réponse, coordonné au niveau international, permet de disposer d'une première ébauche d'optimisation des plans de transport.

Une demande d'étude de faisabilité internationale est transmise par le Path Coordination System (PCS) ou au guichet unique.

Elle peut être demandée jusqu'à mi-janvier mais il est recommandé d'anticiper la demande le plus en amont possible.

Les réponses de SNCF Réseau à une étude de faisabilité ne constituent pas un engagement ferme et les demandes de sillons doivent être formellement présentées dès que l'étude est validée.

Demandes de sillons internationaux (phase de construction)

Les demandes de sillons internationaux doivent être réalisées par les demandeurs, soit dans PCS soit dans GESICO. SNCF Réseau préconise l'utilisation de PCS afin d'optimiser la coordination internationale. Les modalités particulières s'appliquant aux demandes de sillons internationaux sont précisées dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale ».

Sillons des corridors de fret européens

Les règles d'attribution de capacité pour les sillons des corridors de fret sont fixées en application du règlement N° 913/2010. Grâce aux comités exécutifs, le nombre de documents à présenter a été réduit et la procédure de demande de capacité a été simplifiée. Ce type de demande de capacité sera exposé plus en détail dans le paragraphe correspondant de ce document.

Calendrier de la procédure de demande de capacité 2018

Pour les demandes de capacité en France, le calendrier précisant les dates et les différentes échéances sont exposées dans l'Annexe 1 du présent document.

1.2 Espagne

Les paragraphes suivants passent en revue les dispositions normatives et les conditions que doivent remplir les demandeurs de capacité. Ils comportent également les procédures, les documents et les délais impartis pour cette demande.

Conditions générales d'accès

Au sens des articles 34 de la LSF et 47.4 du RSF peut présenter une demande de capacité au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire les candidats suivants :

- Tout entreprise ferroviaire en possession d'une licence en vigueur et un regroupement international d'entreprises constituant ces entreprises.
- Peuvent aussi demander les capacités de l'infrastructure, sous la forme et dans les conditions établies par la loi, les consignataires, les chargeurs et toute entreprise de transport et opérateur de transport qui, sans être considérés comme des entreprises ferroviaires ont des raisons commerciales d'acquérir des capacités. Dans ces cas, pour l'utilisation des capacités de l'infrastructure les candidats doivent désigner une entreprise ferroviaire et communiquer cette circonstance au gestionnaire d'infrastructure.
- Les administrations publiques ayant des compétences en matière de transport ferroviaire et ayant des raisons de service public d'acquérir des capacités.

Le droit d'utilisation des capacités de l'infrastructure est attribué par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et, une fois attribué à un candidat, il ne peut être cédé à une autre entreprise. N'est pas considérée comme une cession l'utilisation des capacités par une entreprise ferroviaire qui exploite pour le compte d'un candidat non entreprise ferroviaire

adjudicataire des capacités. En tout état de cause, tout acte juridique sur les capacités attribuées est interdit (art 38 de la LSF et art 47 du RSF).

Toute entreprise qui démontre son intérêt pour obtenir une licence d'entreprise ferroviaire peut formuler une consultation auprès du gestionnaire sur la capacité disponible à tout moment.

Documentation pour la demande de capacité

Pour accéder au Chemin de fer d'intérêt Général (en espagnol, RFIG) géré par l'ADIF, les entreprises ferroviaires doivent respecter les dispositions de la LSF et ses règlements d'application. Parmi les dispositions les plus importantes à respecter, les entreprises ferroviaires doivent être en possession :

- D'une licence d'entreprise ferroviaire
- D'un certificat de sécurité
- De l'attribution de capacité d'infrastructure nécessaire
- D'un Plan de contingence

Par ailleurs et en tout état de cause, l'entreprise ferroviaire est tenue de présenter une copie certifiée conforme du certificat de sécurité dont elle est titulaire, attestant que l'entreprise ferroviaire a mis en place son propre système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure de respecter les conditions prévues dans les spécifications techniques la concernant, ainsi que toute autre disposition applicable à la législation communautaire et aux règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'effectuer des services de transports en toute sécurité sur le réseau. Elle doit attester aussi qu'elle connaît et respecte les règles en matière de sécurité des transports, en particulier le règlement sur la sécurité ferroviaire, RCF, et autres normes en vigueur, voir l'Annexe F, et qu'elle est à jour dans les paiements de ses obligations financières avec l'ADIF et que ses polices d'assurance de responsabilité civile sont en vigueur.

Conformément aux dispositions établies et afin de protéger leurs espérances légitimes en matière de recettes et l'utilisation future de l'infrastructure qu'ils gèrent, les gestionnaires d'infrastructure peuvent imposer des exigences aux candidats qui seront précisées dans la déclaration sur le réseau et qui concerneront exclusivement leur compétence pour présenter

des offres conformes pour l'obtention de capacités de l'infrastructure, ainsi que la fourniture de garanties économiques.

Tout candidat peut demander des capacités dans les termes inscrits au registre ferroviaire spécial. À cet effet, les demandes de capacité doivent être accompagnées des données et des documents suivants :

Identification du candidat et de son représentant

Le candidat effectuant la demande doit déclarer les personnes dûment mandatées pour le représenter, ainsi que le siège social auquel le gestionnaire d'infrastructure adressera les notifications pertinentes et il présentera un document attestant de son inscription au registre ferroviaire spécial.

Certificat de sécurité

Dans le cas d'une entreprise ferroviaire, une copie certifiée conforme du certificat de sécurité dont elle est titulaire doit être présentée. (Art. 66 de la LSF et Art. 10 de l'arrêté FOM 897/2005).

Garanties du transport de marchandises dangereuses

Lorsque la demande de capacité que le candidat présente est destinée au transport de marchandises dangereuses, le candidat doit le déclarer explicitement dans la demande et garantir le respect de toutes les prescriptions et des règles relatives à ces transports afin d'assurer la sécurité des tiers et des propres infrastructures.

Détermination concrète de la demande de capacité

Toutes les données seront remplies selon le modèle du formulaire de la demande figurant à l'Annexe C.

Moyen utilisé pour la demande

Le gestionnaire de capacité met à la disposition des candidats diverses applications informatiques comme SIPSOR, SIGES ou PCS. Si un candidat ne dispose pas d'une connexion informatique adéquate ou si les systèmes sont hors de service, les demandes peuvent être adressées par courriel aux OSS de l'ADIF.

Pour une plus grande souplesse et pour assurer un meilleur service aux candidats, l'ADIF offre la possibilité de mettre en place un accord simplifiant les démarches de la procédure de demande de capacités. Cet accord spécifiera le système établi entre les deux parties pour traiter les demandes.

Lorsque l'attribution de capacité est faite à un candidat non entreprise ferroviaire, celui-ci doit transmettre au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire les données de l'entreprise qui va utiliser cette capacité au moins cinq jours avant son utilisation effective. (Art. 14.2 Arrêté FOM/897/2005, du 7 avril).

Types de demandes de sillons

Différentes modalités de sillons sont prévues sur le réseau géré par l'ADIF, en fonction des besoins de transport.

Sillons avec réserve

Lorsque les demandes de capacité sont faites en temps utile et de façon appropriée, le candidat peut réserver des sillons en obtenant des attributs de qualité adéquats, une préférence pour la régulation du trafic et des engagements de ponctualité de la part du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Les demandes sont généralement faites à travers l'application informatique SIPSOR, en utilisant les terminaux autorisés à cet effet, sauf pour les candidats ne disposant pas d'une connexion informatique adéquate, dans lequel cas les données peuvent être transmises, en utilisant le modèle de demande de capacité, par tout autre moyen écrit garantissant sa réception et son enregistrement, et elles doivent être adressées à la « Subdirección de Planificación y Gestión de la Capacidad, de la Dirección de Planificación y Gestión de Red. »

Sillons réguliers (Servitren)

Ce sont les sillons demandés pour une fréquence de circulation significative pendant l'horaire de service (de l'ordre de 40 jours). Ils supportent des circulations de trains qui constituent le Plan de transport de chaque candidat. L'ensemble des sillons réguliers font partie de l'horaire de service.

Sillons occasionnels (Trendía)

Ces sillons sont programmés pour répondre aux demandes ponctuelles d'entreprises ferroviaires et de candidats autorisés qui, en fonction des jours de circulation limités et de d'une demande tardive (jusqu'à 24 heures avant le départ demandé d'origine du train), ne sont pas inclus dans le Plan de transport.

Sillons sans réserve

Lorsque le candidat ne peut pas faire une réserve de capacité en temps utile, l'ADIF dispose de deux modalités de trains spéciaux.

Ils sont attribués par le Centre de Gestion du Réseau H24, lorsque le sillon affecte plus d'une «Gerencia Área de Tráfico de las Subdirecciones de Operaciones de Red Convencional» ou la «Subdirección de Gestión de Tráfico de Alta Velocidad de ADIF», ou bien par le Poste de commandement affecté.

Sillons immédiats

Ces sillons sont attribués à la demande expresse des entreprises ferroviaires et des candidats, en raison de nécessités de transport non programmées et qui se produisent généralement avec moins d'un jour à l'avance. La mise en circulation des trains sur ces sillons doit être exceptionnelle et motivée par des circonstances dûment justifiées.

Les demandes sont généralement faites via l'application informatique SIGES, en utilisant les terminaux autorisés à cet effet, sauf pour les candidats ne disposant pas d'une connexion informatique adéquate, dans lequel cas les données peuvent être transmises sur le modèle de

demande de capacité par tout autre moyen écrit garantissant sa réception et son enregistrement, et elle devra être adressée au Centre de gestion du réseau H24 ou à la « Gerencia de Áreas de Tráfico de las Subdirecciones de Operaciones de Red Convencional » ou à la « Subdirección de Gestión de Tráfico de Alta Velocidad de ADIF », d'origine du train, la réception de cette demande devant être confirmée par téléphone.

La réponse de l'ADIF à la demande est donnée de la même manière que pour la demande, de préférence via l'application SIGES. Dans certains cas la réponse peut être négative, la demande pouvant s'avérer techniquement non viable.

Les trains générés sous le concept de Sillons immédiats circulent comme des trains sans marche déterminée. Ils sont en outre exonérés de l'engagement de régularité de la part de l'ADIF.

Sillons spéciaux

Ces sillons sont attribués en raison d'incidences ou de non-respect des conditions de transport programmées par les entreprises ferroviaires ou par les candidats, normalement sur l'initiative des « Áreas de Tráfico de las Subdirecciones de Operaciones de Red Convencional » ou de la « Subdirección de Gestión de Tráfico de Alta Velocidad de ADIF. »

Calendrier de demande de capacité 2018

Pour les demandes de capacité en Espagne, le calendrier précisant les dates et les différentes échéances sont exposées dans l'Annexe 1 du présent document.

1.3 Corridor international Atlantique de fret ferroviaire

Le tronçon transfrontalier entre l'Espagne et la France faisant l'objet de cette étude, fait partie du Corridor international Atlantique de fret ferroviaire et présente des caractéristiques particulières lors de la demande de capacités dans le cas de services ferroviaires de fret internationaux.

Les corridors internationaux de fret ont établi pour chacun de ces corridors un organisme dénommé Guiche unique pour que les candidats puissent consulter et obtenir des réponses en

un seul endroit et une seule opération, sur la capacité d'infrastructure pour les trains de fret franchissant au moins une frontière tout au long de n'importe quel corridor européen de fret.

La demande, la gestion et l'attribution des capacités pour des trains de fret internationaux circulant sur les corridors Atlantique et Méditerranéen est effectuée par le biais de l'outil informatique Path Coordination System (PCS) conformément aux processus établis dans les différents Documents d'Information du Corridor (CID), en ligne avec les procédures internationales convenues dans le cadre du RNE.

L'offre de capacités des corridors, sous forme de plages horaires préétablies est disponible sur les sites suivants :

- www.corridor4.eu/es/oss-es
- www.railfreightcorridor6.eu

Catalogue de sillons offerts par le Corridor international Atlantique de fret ferroviaire

Le catalogue suivant affiche les sillons prédefinis que le Corridor Atlantique offre tant le sens Nord-Sud que dans l'autre. Cette information est disponible sur le site :

- <http://www.atlantic-corridor.eu/es/oss-es/pap-2018-es>

Tableau 1. Rainures prédéfinies du corridor atlantique- Source: corridor de l'Atlantique

I_5 Répartition des capacités - GEET/2018

18-mai.-18

- 17 -

1.4 Annexe 1

Calendrier 2018 pour la France

Date / Période	Etape de la procédure pour les sillons nationaux	Etape de la procédure pour les sillons internationaux
10 décembre 2017	Ouverture des demandes de sillons pour l'horaire de service 2019 Mise à disposition des demandeurs du PGF, des sillons catalogues et des horaires d'ouverture des lignes, gares et postes	
8 janvier 2018		Publication des sillons préétablis fournis par les gestionnaires d'infrastructure dans PCS (y compris pour les sillons corridors fret)
15 janvier 2018		Date limite de réception des demandes d'étude de faisabilité internationales
12 mars 2018		Date limite de réponse aux demandes d'étude de faisabilité internationales
9 avril 2018	Fin des demandes de sillons pour l'horaire de service 2019	
10 avril 2018 au 9 juillet 2018	Elaboration du projet d'HDS par SNCF Réseau	
23 avril 2018		Date limite d'attribution des sillons par le Corridor OSS. Possibilité de restitution de certains sillons préétablis disponibles aux GI Nouvelle publication dans PCS des sillons préétablis disponibles pour les demandes tardives
2 juillet 2018		Publication dans PCS : 1) des projets de proposition de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS, et 2) du projet d'HDS par les Corridor OSS
3 juillet 2018 au 3 août 2018		Période d'observations des demandeurs sur les projets de proposition de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS (y compris pour les sillons corridors fret)
10 juillet 2018	Communication aux demandeurs du projet de l'HDS par SNCF Réseau. Chaque demandeur peut consulter dans e.Houat et les flux Houat l'ensemble des sillons prévus et reçoit une description précise des sillons envisagés en réponse à sa demande. Ces données sont mises à jour dans Gesico le 11 juillet 2018.	
11 juillet 2018 au 10 août 2018	Période d'observations des demandeurs sur le projet d'HDS	
13 août 2018 au 3 septembre 2018	Poursuite du dialogue industriel entre SNCF Réseau et chaque demandeur sur la base des observations faites sur le projet d'HDS, et élaboration de l'HDS définitif par SNCF Réseau	
20 août 2018		Publication dans PCS : 1) des propositions définitives de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS, et 2) des réponses définitives par les Corridor OSS
3 septembre 2018	SNCF Réseau arrête l'HDS 2019	
4 septembre 2018	Communication de l'HDS aux demandeurs par SNCF Réseau dans e.Houat et les flux Houat. Ces données sont mises à jour dans Gesico le 5 septembre 2018	
18 septembre 2018	Date limite pour adresser une requête à SNCF Réseau dans le cadre de la procédure de règlement de litiges (point 4.4.2)	
16 octobre 2018		Publication de la réserve de capacité dans PCS par le Corridor OSS
J-21 (J étant le jour de circulation)		Restitution aux GI par le Corridor OSS des sillons de la réserve de capacité non commandés à cette date

Tableau 2. Calendrier de répartition des capacités France- Source: SNCF Réseau

Calendrier 2018 pour l'Espagne

Calendario Internacional	
Establecimiento de surcos internacionales de catálogo	15 enero
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 abril
Asignación provisional de Capacidad	15 junio
Comunicación del proyecto de horario de servicio	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo de octubre
Comunicación del anuncio	30 de octubre
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Calendario Nacional	
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 junio
Asignación provisional de Capacidad (proyecto Horario de Servicio)	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo octubre
Comunicación del anuncio	1 noviembre
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Tableau 3. *Calendrier de répartition des capacités Espagne- Source: ADIF*