

OBJET	CONSULTATION PUBLIQUE DE L'ARAFER SUR LE SYSTEME D'INCITATIONS RECIPROQUES
DATE	10 JUIN 2016

1) Eléments de contexte

L'ARAFER a lancé une consultation publique relative au système d'incitation réciproque dont le but est de proposer un certain nombre d'évolutions du dispositif suite à la publication par SNCF Réseau de son retour d'expérience couvrant la période de mars à juillet 2015.

L'ARF, par courrier du 23 décembre 2014, avait accueilli favorablement le principe de l'instauration d'un système visant à responsabiliser les parties prenantes du système ferroviaire dans un but d'optimisation des capacités offertes par le réseau. Elle avait néanmoins émis plusieurs réserves qui restent valables aujourd'hui et qui répondent partiellement aux questions posées dans le cadre de la consultation.

2) Une absence de visibilité sur les impacts

Tout d'abord, l'ARF avait émis le souhait d'une estimation des flux financiers induits par la mise en place de ce nouveau dispositif afin de pouvoir en apprécier les enjeux, les AOT ne disposant pas du même niveau d'information que les entreprises ferroviaires concernées. Cette remarque reste valide puisqu'à ce jour les Régions n'ont reçu aucune simulation financière et n'ont pas non plus reçu les états de facturation 2015 de SNCF Mobilités faisant apparaître ou non cette ligne spécifique.

La pertinence de ce dispositif nécessiterait un retour d'expérience sur plusieurs années.

3) Suppression de la caisse fret

Plus spécifiquement, l'ARAFER retient la proposition du gestionnaire d'infrastructure, concernant le principe de suppression de la caisse fret. L'ARF ne peut que se prononcer favorablement sur cette proposition qui fait écho à son avis initial. L'ARF avait en effet émis une grande réserve sur le principe du recyclage des pénalités du secteur fret vers lui-même avec des effets indubitables de surréservation de capacité de ces acteurs et de concurrence entre les activités voyageurs et fret pour l'occupation du graphique.

4) Barème et plafonnement des pénalités

Par ailleurs, SNCF Réseau préconise d'une part la réduction du barème applicable aux suppressions causées par SNCF Réseau et d'autre part le plafonnement de ses pénalités à hauteur de 15M€ en 2016. L'ARAFER propose de rejeter ces propositions, ce que l'ARF salue.

En effet, la suppression et la modification significative de sillons par le gestionnaire d'infrastructures est lourde de conséquences pour les AOT dont un euro de péages entraîne mécaniquement 4 à 6 euros de dépenses induites pour l'ensemble des dépenses de production des trains. Il semble donc légitime que les barèmes appliqués divergent, les charges de péages et d'exploitation étant fortement déséquilibrées. De même, un plafonnement irait à l'encontre du principe fondateur du système et supprimerait tout effet incitatif. Dans le cas où un plafonnement serait néanmoins retenu, il serait légitime qu'un plafonnement soit également instauré pour les entreprises ferroviaires.

5) Exclusion du jalon J du périmètre d'incitations réciproques pour le GI

L'ARAFER prévoit, sur proposition de SNCF Réseau, d'exclure le jalon J du périmètre temporel de l'incitation réciproque pour le gestionnaire d'infrastructures. Cette proposition semble acceptable du point de vue de l'ARF dès lors qu'une passerelle avec le système d'amélioration des performances soit réellement mise en place.

6) Informations relatives à l'utilisation des plages travaux

Enfin, l'ARF souhaite profiter de cette consultation pour rappeler que l'application de ce dispositif doit aller de pair avec une parfaite maîtrise et connaissance des plages travaux afin que le gestionnaire d'infrastructures ne sur-réserve pas des plages travaux de façon exagérée pour éviter les suppressions et adaptations tardives.