



DIRECTION GENERALE DELEGUEE PERFORMANCE

SNCF MOBILITES

9, rue Jean-Philippe RAMEAU
93212 SAINT-DENIS CEDEX
Tel : + 33 (0)1 71 82 57 77



Monsieur Pierre CARDO
Président de l'Autorité de régulation des
activités ferroviaires et routières
57, Boulevard Demorieux
CS 81915

72019 LE MANS Cedex 2

Paris, le 9 juin 2016

Objet : Consultation publique – Système d'incitations réciproques – Exécution des décisions et règlement de différend n° 2014-016 à 2014-019 du 15 juillet 2014

Envoi en courrier lettre recommandée AR + courriel à consultation.publique@arafer.fr

Monsieur le Président,

L'EF SNCF vous remercie d'avoir présenté vos réflexions et propositions d'évolutions du dispositif d'incitations réciproques aux acteurs du marché et lancé une consultation publique afin de recueillir les observations des parties prenantes.

Avant d'aborder les questions posées par l'Autorité, l'EF SNCF Mobilités souhaite formuler **trois observations liminaires**.

D'une part, elle rappelle que, par nature, les règles du dispositif d'incitations réciproques, qui s'appliquent au gestionnaire d'infrastructure (GI) et aux demandeurs de capacité, ne sauraient être similaires ou symétriques.

En effet, dans un schéma très simplifié de la chaîne de production ferroviaire :

- le gestionnaire d'infrastructure en constitue le premier maillon,
- les demandeurs de capacité, le second et
- les clients de ces derniers, qu'il s'agisse des voyageurs ou entreprises, en sont le maillon final.

Dans ce contexte :

- la suppression de sillons par le GI empêche la production ferroviaire et la modification de sillons la désorganise tout particulièrement. Ces deux événements sont générateurs d'importants préjudices pour les demandeurs de capacité et susceptibles d'entraîner jusqu'à la perte de leur clientèle. La suppression de sillons par les demandeurs de capacité privera le GI des recettes attendues uniquement lorsque la libération de capacité ne lui aura pas permis l'attribution d'un nouveau sillon,

- alors que la stabilité est demandée au GI, l'adaptabilité est indispensable aux demandeurs de capacité pour satisfaire au mieux leurs clients, dont les besoins évoluent, et qui surtout détiennent le pouvoir de décider de leur choix modal.

Compte-tenu de ce qui précède, les demandes du GI tendant à solliciter la symétrie ou la réciprocité parfaite des règles applicables aux acteurs du dispositif ne sont pas recevables.

D'autre part, l'EF SNCF Mobilités souhaite rappeler que la définition des règles de ce dispositif ne doit pas être contrainte par les fonctionnalités des systèmes d'information (SI).

En effet, les SI n'ont pas vocation à définir les règles de fonctionnement du dispositif. Ce sont les SI qui doivent s'adapter aux règles du dispositif, et non l'inverse. Dès lors et par exemple, l'absence de suivi par les SI de certains événements ne doit pas conduire à la suppression de règles de fonctionnement du dispositif, les demandeurs de capacité restant ainsi toujours légitimes à contester des pénalités qui pourraient leur être imputées.

Enfin, elle rappelle que seul le DRR a vocation à définir les règles applicables au dispositif d'incitations réciproques. Il n'est désormais plus envisageable que le GI se retranche derrière les règles de gestion du SI pour préciser et, in fine, amender les principes de fonctionnement du dispositif.

S'agissant des trois questions que vous avez posées, les réponses synthétiques que l'EF SNCF Mobilités y apporte sont les suivantes :

- **Retour d'expérience pour l'horaire de service 2016** : le bilan est différent selon les activités de l'EF SNCF Mobilités. Les activités voyageurs estiment que la mise en œuvre du dispositif est plutôt positive, ce qui n'est pas le cas de Fret SNCF ;
- **Demandes relatives à la modification du périmètre du dispositif** : l'EF SNCF partage votre souhait d'attendre SIPH pour intégrer les sillons-jours en adaptation au périmètre du dispositif, pour autant, elle souhaiterait que cette question soit posée après un an d'utilisation de ce SI. L'exclusion des événements générés par les transports exceptionnels serait soumise à des conditions. Elle estime, également, qu'il convient de ne pas exclure les sillons Transilien du périmètre du dispositif et propose que ce dernier soit défini lors de la certification du service ;
- **Demandes relatives aux barèmes applicables** : l'EF SNCF Mobilités partage les éléments d'analyse de l'Autorité en ce qui concerne l'absence d'extension du barème aux événements cause EF avant M-4/M-2, l'application du barème cible à compter de l'horaire de service 2016, la suppression de la caisse fret et l'absence de plafonnement des pénalités en 2016. Par contre, elle reste opposée à l'exclusion des événements cause GI jour J. Sur ce point, les arguments développés par SNCF Réseau ne lui paraissent pas recevables. Les conséquences des suppressions et modifications de sillons-jours du fait du GI jour J sont majeures et insuffisamment voire non prises en charge (ex : conséquences des retards). Il convient donc de conserver un dispositif incitatif pour le GI jour J.

L'EF SNCF Mobilités vous remercie d'avoir laissé aux parties consultées la possibilité d'émettre **toute observation de leur choix**.

Sur ce point, elle estime que l'efficacité du dispositif pourrait être accrue grâce d'une part, au remplacement de la « modification importante » pénalisée pour le GI par la simple « modification », et d'autre part, par le plafonnement de la pénalité imputable aux demandeurs de capacité au montant de la redevance de réservation (a minima dans les cas de suppressions de sillons-jours).

Enfin, l'EF SNCF Mobilités regrette le « gel » par SNCF Réseau du dispositif applicable à l'horaire de service 2016 qui va complexifier le suivi des pénalités facturées. Cette situation est aggravée par l'existence de plusieurs sujets potentiels de divergence avec le GI (ex : délais de traitement des réclamations, non-application de pénalités au GI à partir de J-7, absence d'intégration des causes des suppressions/modifications au SI IR).

Au regard de ce constat, l'EF SNCF Mobilités propose qu'une instance soit mise en place afin de traiter, dans un délai raisonnable, de ces points de divergence, entre le GI et les demandeurs de capacité, nés de la mise en œuvre du dispositif d'incitations réciproques. Cette instance pourrait intégrer ou être présidée par un membre de l'Autorité.

Vous trouverez, en annexe au présent courrier, les éléments détaillés des réponses de l'EF SNCF Mobilités.

Bien entendu, les services de l'EF SNCF Mobilités se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.



Mathias EMMERICH
Directeur Général Délégué

- copie à Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau

ANNEXE

ELEMENTS DETAILLES DES REPONSES DE L'EF SNCF MOBILITES

NB : les éléments surlignés en gris sont strictement confidentiels

Vous trouverez, ci-dessous, les observations de l'EF SNCF Mobilités sur le document soumis à consultation :

1. LE RETOUR D'EXPERIENCE POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2015

Question – Appréciation générale de la mise en oeuvre du dispositif

Quelle analyse les acteurs font-ils, de manière générale, de la mise en oeuvre du dispositif sur la période d'évaluation concernée et de ses effets, en particulier sur l'incitation à l'amélioration de la gestion des sillons ?

De façon générale, dans son exposé sur ce point, l'ARAFER indique que « le caractère tronqué de l'exercice 2015 ne permet qu'une première appréciation du processus ». Pour autant, **selon l'EF SNCF Mobilités**, les observations d'ores et déjà mises en exergue restent quasiment valables un an après le début de la mise en oeuvre du dispositif.

Ainsi qu'elle l'a déjà indiqué, l'EF SNCF Mobilités estime que la mise en oeuvre du dispositif a amené certaines de ses activités voyageurs à anticiper les modifications et suppressions de sillons-jours à réaliser, permettant ainsi de libérer de la capacité pour une autre affectation, tout en s'exonérant des pénalités (caractère incitatif du dispositif). Cette évolution reste progressive car le dispositif nécessite une animation sur de nouveaux gestes métiers à déployer.

Toutefois, pour sa part, Fret SNCF estime que le dispositif n'a pas permis de limiter le volume de sillons fermes supprimés et qu'il n'existe pas de réelles incitations pour les différents acteurs. En effet :

- 20 % seulement des sillons-jours fret sont concernés par le dispositif. Le GI a tout intérêt à ne pas attribuer trop de sillons fermes, pour limiter les sillons-jours inclus dans le périmètre du dispositif, et ne pas risquer d'être pénalisé ;
- Le montant des pénalités n'est pas adapté pour le transport fret (sur une part non négligeable des sillons pénalisés, l'absence de restitution aurait été plus avantageuse que la pénalité) ;
- De nombreux marchés du fret ne sont pas programmables (ex : transports de céréales) ;
- Le dispositif apparaît comme très consommateur de temps et de SI.

Au total, pour Fret SNCF, le dispositif ne permet pas d'inciter SNCF Réseau à augmenter le volume des sillons fret alloués fermes, ce qui reste un impératif pour les demandeurs de capacité.

En ce qui concerne le gestionnaire d'infrastructure, le bilan économique défavorable réalisé, pour le SA 2015, le conduit à donner des directives à ses équipes, afin de veiller à la sauvegarde de ses intérêts financiers, pour le SA 2016.

Ceci ressort clairement d'échanges entre les services de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Ainsi, le GI l'a, par exemple, invité à supprimer des trains, alors même que la cause de ces suppressions était liée à des travaux. En effet, faute de pouvoir préciser le motif des suppressions, l'EF aurait été pénalisée, elle n'a donc pas procédé de la sorte.

En résumé, le bilan est différent selon les activités de l'EF SNCF Mobilités. Les activités voyageurs estiment que la mise en œuvre du dispositif est plutôt positive, ce qui n'est pas le cas de Fret SNCF. Pour sa part, le GI prend des mesures permettant de diminuer autant que faire se peut les conséquences financières du dispositif.

2. LES DEMANDES RELATIVES À LA MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE DU DISPOSITIF

L'EF SNCF Mobilités rappelle que, par nature, les règles du dispositif d'incitations réciproques, qui s'appliquent au GI et aux demandeurs de capacité, ne sauraient être similaires ou symétriques.

En effet, dans un schéma très simplifié de la chaîne de production ferroviaire :

- le gestionnaire d'infrastructure en constitue le premier maillon,
- les demandeurs de capacité, le second et
- les clients de ces derniers, qu'il s'agisse des voyageurs ou entreprises, en sont le maillon final.

Dans ce contexte :

- la suppression de sillons par le GI empêche la production ferroviaire et la modification de sillons la désorganise tout particulièrement. Ces deux événements sont générateurs d'importants préjudices pour les demandeurs de capacité et susceptibles d'entraîner jusqu'à la perte de leur clientèle. La suppression de sillons par les demandeurs de capacité privera le GI des recettes attendues uniquement lorsque la libération de capacité ne lui aura pas permis l'attribution d'un nouveau sillon,

- alors que la stabilité est demandée au GI, l'adaptabilité est indispensable aux demandeurs de capacité pour satisfaire au mieux leurs clients, dont les besoins évoluent, et qui surtout détiennent le pouvoir de décider de leur choix modal.

Compte-tenu de ce qui précède, les demandes du GI tendant à solliciter la symétrie ou la réciprocité parfaite des règles applicables aux acteurs du dispositif ne sont pas recevables.

2.1. Exclusion des sillons attribués en adaptation

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité d'exclure les sillons attribués en adaptation du périmètre de l'incitation réciproque jusqu'à la mise en œuvre du SIPH.

L'ARAFER indique que « L'Autorité incline à penser que l'objectif prioritaire est effectivement de stabiliser le dispositif existant et d'inciter ainsi à des comportements plus vertueux sur les sillons liés à la publication de l'horaire de service, avant d'étendre son périmètre à la phase d'adaptation. Il pourrait donc être approprié de modifier les décisions sur ce point, au bénéfice d'un engagement formel de SNCF Réseau sur le calendrier d'extension ».

L'EF SNCF Mobilités confirme son souhait de voir les sillons-jours alloués en adaptation exclus du périmètre du dispositif, pour les raisons développées dans le document soumis à consultation. A noter que, compte-tenu de la volumétrie des sillons en cause, un suivi hors SI n'est pas envisageable.

Elle émet, par ailleurs, des réserves sur la possibilité d'inclure ces sillons au périmètre du dispositif, dès 2019, date prévisionnelle de la mise en service de SIPH.

L'EF SNCF Mobilités souhaiterait que la question de la pertinence d'intégrer dans le périmètre de l'IR les sillons-jours attribués en adaptation soit posée après un an d'utilisation de SIPH.

2.2. Exclusion des événements générés par les transports exceptionnels

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité d'exonérer le gestionnaire d'infrastructure et les candidats de pénalités en cas de modifications et de suppressions liés à des sillons TEPE soumis à ATE.

L'EF SNCF Mobilités estime que l'exonération des acteurs, en cas de modifications ou de suppressions liées à des sillons TEPE soumis à ATE, nécessite le respect de deux conditions :

- Les modifications ou suppressions exonérées résultent strictement de situations relatives à la réglementation technique ou à la sécurité d'exploitation ;
- Le GI prend toutes les mesures pour traiter les demandes rapidement, afin de limiter le cas de diffusion des ATE lorsque les trains de voyageurs sont déjà ouverts à la vente.

A défaut de respect de ces deux conditions, l'exonération ne trouverait pas à s'appliquer.

2.3. Exclusion des événements affectant les sillons Transilien

Question – Mécanisme incitatif pour l'Ile-de-France

Quel mécanisme incitatif vous semblerait le plus adapté à la spécificité de l'Ile-de-France, par exemple sur la programmation des travaux et la finalisation des plans de transports le plus en amont possible ? Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de ne pas exclure les sillons Transilien du périmètre, à défaut de tout autre dispositif alternatif basé sur des critères partagés et acceptés et visant les mêmes objectifs. Toute proposition en ce sens serait à cette fin examinée par l'Autorité.

Le constat établi par SNCF Réseau mérite deux observations complémentaires :

- Effectivement, les pénalités dues par le GI pour les sillons-jours supprimés ou modifiés pour cause travaux sont quantitativement importantes par rapport aux autres activités voyageurs de l'EF SNCF Mobilités. Pour autant, la situation en Ile de France repose sur des spécificités qui justifient cette situation : la concentration des travaux réalisés sur le réseau ferré national et la particularité du plan de transport de l'activité Transilien (sillons-jours de courte distance, volumétrie importante, clientèle majoritairement domicile-travail) ;
- Le SI de SNCF Réseau (outil KP) n'intègre pas les plates-formes de plus de deux voies, d'où la désactivation du mécanisme de sillons-jours à l'étude, dans la majeure partie des cas, pour les sillons-jours Transilien. Cette situation génère un taux de sillons-jours fermes surévalué.

L'activité Transilien de l'EF SNCF Mobilités souligne qu'elle n'est pas à l'origine de cette situation. Elle en prend acte et souhaite que la mise en œuvre du dispositif d'incitations réciproques permette d'améliorer les conditions de l'allocation de la capacité, qu'il s'agisse de la capacité commerciale ou de la capacité pour travaux, dans le but de satisfaire les clients. En effet, force est de constater que la programmation évolutive de ces travaux génère, en Ile de France, de nombreuses suppressions ou modifications de sillons-jours.

Dès lors, ainsi que le souligne l'Autorité, **il apparaît important de conserver les sillons-jours de l'activité Transilien dans le périmètre du dispositif.**

Toutefois, afin de tenir compte des contraintes techniques susvisées, il est proposé de fixer le périmètre des sillons-jours du dispositif à la certification du service (mi-novembre) et non à la date de détermination des sillons-jours de l'acompte de 20% de redevance de réservation (mi-octobre).

Cette option est de nature à permettre une réduction mécanique du périmètre du dispositif en permettant à SNCF Réseau d'offrir une réponse plus réaliste qu'actuellement.

Parallèlement, SNCF Réseau et Transilien souhaitent lancer une expérimentation sur un périmètre géographique limité, afin de réaliser un suivi qualitatif des « écarts de plages travaux », et d'envisager les conditions d'une amélioration de l'anticipation des adaptations de la PCAT.

3. LES DEMANDES RELATIVES AUX BARÈMES APPLICABLES

De façon générale, l'EF SNCF Mobilités rappelle que le montant des pénalités devant être acquitté par les demandeurs de capacité et par le GI n'a pas vocation à être « équilibré ». Les suppressions et modifications réalisées du fait du GI empêchent ou dégradent de façon importante le service rendu au client et entraînent des conséquences lourdes pour les demandeurs de capacité.

Il appartient au GI de :

- Limiter la « précarisation » et les trous de régime (allocations partielles) dès le projet horaire ;
- « Déprécariser » les sillons dans les meilleurs délais (4 mois pour le trafic voyageurs et 2 mois pour le trafic fret constituant un minimum) ;
- Répondre, en qualité et dans les délais, à toutes les observations permettant ainsi à l'horaire de service de tenir compte de ces réponses ;
- Répondre à toutes les demandes lors de la publication du projet d'horaire de service ;
- Ne pas modifier les sillons alloués fermes.

Les demandeurs de capacité doivent, quant à eux, être en mesure d'adapter leur offre à la demande de leurs clients. Cette démarche bénéficie également au GI via les redevances d'infrastructure qu'il perçoit de ce fait.

Le dispositif doit donc concilier deux impératifs différents voire antagonistes :

- Stabilité des capacités pour le GI,
- Adaptabilité des capacités pour les demandeurs de capacité.

3.1. Extension du barème aux événements cause EF avant M-4/M-2

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de ne pas modifier la décision de l'Autorité concernant les jalons des pénalités pour les demandeurs de sillons.

L'EF SNCF Mobilités partage les éléments d'analyse de l'Autorité.

A titre complémentaire, elle souhaite faire part des constats suivants :

Secret des Affaires

Par ailleurs, « selon SNCF Réseau, certaines pratiques conduiraient les entreprises ferroviaires à transmettre plusieurs demandes en vue d'obtenir plusieurs réponses, qu'elles supprimeraient sans pénalité avant l'échéance d'application du barème des pénalités (M-4 pour les voyageurs, M-2 pour le fret) pour ne conserver que la version qui leur convient, alors que, dans le même temps, SNCF Réseau sera pénalisé en cas de modification ou de suppression d'un ou plusieurs de ces sillons ».

Même à l'international ou la coordination entre les GI peut faire défaut, et ou légitimement l'EF SNCF Mobilités pourrait être amenée à faire une double commande pour être sûre d'avoir un sillon de bout en bout, elle ne procède pas de la sorte lors de la commande à A-1

Enfin, l'EF SNCF Mobilités relève que l'Autorité préconise la mise en place des frais de dossiers. L'établissement de tels frais nécessite :

- Une parfaite appréhension des prestations du GI incluses dans les prestations minimales ;
- Une justification des coûts correspondants à ces frais.

3.2. Exclusion des événements cause GI le jour J

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité d'exclure le jalon J du périmètre temporel de l'incitation réciproque pour le GI.

Les arguments fondant cette éventuelle évolution du dispositif et les observations de l'EF SNCF Mobilités sont repris dans les points qui suivent :

- Selon le document, les suppressions/modifications de sillons jour J par le GI **« interviennent uniquement pour des motifs d'urgence incontournable ou d'événements extérieurs affectant la circulation ».**

Cette affirmation est inexacte, les suppressions/modifications de sillons jour J ayant une cause GI ressortent également de défaillances d'installations et de difficultés de circulation dues aux zones travaux. Une illustration du nombre de cas entrant dans cette catégorie figure ci-après (liste des réclamations).

- Le document précise que **« Si les événements dont il est responsable le jour J ne peuvent être suivis dans le système d'information mis en œuvre pour le dispositif d'incitations réciproques, SNCF Réseau rappelle que ces événements opérationnels sont en revanche suivis au travers du Système d'Amélioration de la Performance (SAP) ».**

Cette affirmation appelle les observations suivantes de la part de l'EF SNCF Mobilités :

- L'absence de suivi par le SI de SNCF Réseau des événements jour J ne justifie pas la suppression de ce périmètre temporel de l'incitation réciproque. L'EF SNCF Mobilités prend acte de cette lacune et procédera aux demandes de pénalisation du GI en cas de suppression/modification de sillons jour J sur la base de son propre suivi ;
- Contrairement à ce qui est indiqué, le SAP ne suit pas l'intégralité des événements opérationnels jour J. D'une part, le SAP ne suit pas les suppressions de sillons jour J. D'autre part, les pertes de temps prises en compte via le SAP portent exclusivement sur les circulations commerciales autres que les trams-trains et concernent uniquement les pertes de temps égales ou supérieures à 5 minutes. Certes, ce critère correspond également à la définition actuelle de la « modification importante » susceptible de pénaliser le GI, mais il convient de souligner que le SAP ne déclenche pas systématiquement de malus du GI en cas de retard égal ou supérieur à 5 minutes. L'application de malus uniquement en cas d'écart par rapport à un objectif d'amélioration de la performance, qui est cumulée avec un abattement sur un plafond cible, réduit les cas de sanctions financières. Pour le SA 2016, le

principe de fixation des objectifs qui a été arrêté (maintien de la performance de la dernière période qui est aussi la plus dégradée pour le GI), a peu d'effet incitatif.

- **« De plus, les entreprises ferroviaires ont la faculté d'introduire une réclamation à des fins indemnitaires et très peu de cas (5) ont été rapportés en 2015 ».**

Cette affirmation est surprenante à deux égards :

- S'agissant de la possibilité d'introduire une réclamation à des fins indemnitaires, il convient de rappeler que, conformément aux conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure (CG-CUI), tous les postes de préjudices ne sont pas indemnisables, et particulièrement ceux liés aux retards subis par les EF ;

Secret des Affaires

- **« Enfin, le barème de pénalités pour les candidats s'arrête à J-1 ».**

Sur ce point, l'EF SNCF Mobilités rappelle que, par nature, le dispositif d'incitations réciproques n'a pas vocation à être symétrique.

- **« L'Autorité rappelle que l'esprit du dispositif d'incitations réciproques vise à une anticipation le plus en amont possible des actions sur les sillons, et qu'à partir de J-1 17h, les actions du gestionnaire d'infrastructure relèvent effectivement de la gestion opérationnelle des circulations. Il paraît donc envisageable de modifier la décision sur ce point, un tel changement étant en outre sans incidence financière ».**

Au vu de ce qui précède, l'EF SNCF Mobilités estime que :

- Le sillon est défini comme « la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée » (cf. Directive 2013/34 UE). La suppression et la modification de sillons-jours sont donc à appréhender au regard de cette définition qui n'entraîne pas de particularité de traitement jour J ;
- Les enjeux des suppressions/modifications jour J sont financièrement importants. Si tel n'était pas le cas, SNCF Réseau ne souhaiterait certainement pas supprimer ce champ des pénalités ;
- Ni les conditions de mise en œuvre des malus dus par le GI dans le cadre du SAP ni celles régissant le processus indemnitaires de l'article 20 des CG-CUI ne conduisent

le GI à se mobiliser sur les événements jour J. Ces événements qui désorganisent particulièrement la production doivent donc rester dans le champ des pénalités appliquées au GI, dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques.

Dès lors, si l'Autorité devait exclure la pénalisation du GI en cas de suppressions ou modifications jour J, il conviendrait que cette adaptation du dispositif s'accompagne de l'obligation du GI de prendre en charge les conséquences des préjudices subis par les demandeurs de capacité en cas de retards.

3.3. Réduction, pour l'horaire de service 2015, du barème applicable aux suppressions causées par SNCF Réseau à hauteur de 20% du barème cible et maintien du barème transitoire pour l'horaire de service 2016

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de ne pas modifier ses décisions concernant les barèmes applicables en 2015 et 2016 au gestionnaire d'infrastructure.

L'EF SNCF partage les éléments d'analyse de l'Autorité et n'a pas d'observations complémentaires à formuler.

3.4. Suppression de la « caisse fret »

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de supprimer à partir de 2016 la caisse fret.

L'EF SNCF Mobilités a déjà fait part de ses réserves sur le dispositif de la « caisse fret ». Elle est donc en accord avec cette proposition, à partir du moment où elle est couplée à un relèvement plus progressif du barème applicable aux demandeurs de sillons fret. La baisse du barème va dans le sens de l'incitation à restituer, ce qui est l'essence même du processus.

3.5. Plafonnement du montant des pénalités en 2016

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de ne pas plafonner, même à titre transitoire, les pénalités dues en 2016, tant pour le GI que pour les EF.

L'EF SNCF partage les éléments d'analyse de l'Autorité et n'a pas d'observations complémentaires à formuler.

4. LES AUTRES EVOLUTIONS DU DISPOSITIF

Les acteurs sont invités à faire part de toute remarque complémentaire, issue de leur propre retour d'expérience sur le dispositif, qui ne serait pas couverte par les thèmes évoqués ci-avant, et notamment, à formuler toute proposition complémentaire d'évolution du dispositif qui leur semblerait utile.

4.1. Remplacement de « modification importante » pénalisée pour le GI par la simple « modification ».

Ainsi que l'illustrent les éléments repris au point 3.1, les modifications de moins de cinq minutes imputables au GI sont nombreuses et génératrices de perturbation pour les demandeurs de capacité. La référence à ces cinq minutes pourrait disparaître de la définition de la modification pénalisable, a minima pour les derniers jalons du dispositif (à partir de M-4).

4.2. Plafonnement de la pénalité imputable aux demandeurs de capacité au montant de la redevance de réservation a minima dans les cas de suppressions de sillons-jours.

Ainsi qu'il a été indiqué, les demandeurs de capacité peuvent ne pas avoir d'intérêt financier à supprimer les sillons-jours car la pénalité due est supérieure à la redevance de réservation. Afin que le dispositif soit toujours incitatif, il conviendrait, a minima dans les cas de suppressions de sillons-jours, que le montant de la pénalité soit plafonné à celui de la redevance de réservation.

4.3. L'EF SNCF Mobilités propose la création d'une instance afin de traiter, dans un délai raisonnable, des points de divergence entre le GI et les demandeurs de capacité nés de la mise en œuvre du dispositif d'incitations réciproques.

Cette instance pourrait intégrer ou être présidée par un membre de l'Autorité.

Cette proposition repose, notamment, sur les constatations suivantes :

4.5.1. Délais de traitement des réclamations de l'EF SNCF Mobilités (SA 2015).

La mise en œuvre du dispositif, au cours du SA 2015, a amené l'EF SNCF Mobilités à contester les factures ou projets de factures de pénalités établies par le GI. Si l'on peut comprendre l'existence de délais de traitement, il n'en reste pas moins que c'est uniquement par un courrier du 15 avril 2016 que le GI a répondu aux premières réclamations et contestations de l'EF SNCF Mobilités (dossiers 1 à 23). 22 de ces réclamations ont été émises entre le 23 juillet et le 28 août 2015. Une partie de ces réponses a été contestée par l'EF SNCF Mobilités et des réclamations restent encore dans l'attente d'une suite de SNCF Réseau.

4.5.2. « Gel » du dispositif d'incitations réciproques applicable au SA 2016

L'EF SNCF Mobilités regrette le gel, par SNCF Réseau, du dispositif applicable au SA 2016. En effet, la vérification de données, qui ne seront transmises qu'au cours du troisième trimestre 2016 et qui concerneront des sillons-jours ayant circulé dès le début du service annuel 2016, sera rendue particulièrement complexe.

Par ailleurs, l'EF SNCF Mobilités a insisté pour obtenir le périmètre des sillons-jours du dispositif applicable au SA 2016. Alors que le périmètre du SA 2016 devait être similaire à celui du SA 2015, et correspondre à celui de l'acompte de 20% de redevance de réservation, l'EF SNCF Mobilités a pu constater des écarts entre les deux périmètres. Ces écarts sont en cours d'analyse.

4.5.3. Absence d'intégration des causes des suppressions/modifications au SI IR (SA 2016)

Le SI IR mis en place par SNCF Réseau n'intègre pas les données disponibles d'autres SI permettant de faciliter l'identification des causes des suppressions/modifications de sillons. De plus, SNCF Réseau a décidé de ne plus recueillir d'information sur ces causes en provenance des demandeurs de capacité.

Le double postulat du GI :

- SNCF Réseau supprime/modifie les sillons pour les causes qui lui sont imputables et
- Les demandeurs de capacité suppriment/modifient les sillons pour les causes qui leur sont imputables

est inexact et génère une pénalisation injustifiée des demandeurs de capacité.

Ainsi,

- D'expérience, s'agissant de causes GI telles que les travaux (effets avant J-1), les demandeurs de capacité constatent que ce dernier ne modifie pas ou ne supprime pas l'intégralité des sillons-jours de façon anticipée. S'agissant des modifications ou suppressions jour J, le GI ne les réalise pas ;
- Or, les outils de commande alimentent les SI de l'EF SNCF Mobilités tels que ceux permettant la disponibilité à la vente des titres de transport, l'affichage des trains, l'occupation du graphique d'occupation des voies et la commande des moyens de production (personnel, matériels ...) ;
- Dès lors, en pratique, afin de permettre la mise à jour de ses SI de vente, de production et de communication aux clients, l'EF SNCF Mobilités n'a d'autre choix que de procéder aux modifications et suppressions de sillons-jours, et ce quelle qu'en soit la cause.

De plus, ce même schéma s'appliquera en cas de suppressions/modifications dus à la force majeure, alors que dans de telles circonstances, tous les acteurs du dispositif sont normalement exonérés de pénalités. Si aucun des acteurs ne supprime le sillon-jour dans les SI, le demandeur de capacité sera présumé avoir renoncé au sillon-jour et il se verra facturer une redevance de réservation, étant précisé que, malgré la demande de l'ARAFER¹, SNCF Réseau ne la rembourse pas.

Compte-tenu de ce qui précède, l'EF SNCF Mobilités demande la réactivation de cette fonctionnalité du SI.

¹ Avis n° 2013-002 du 30/01/2013 relatif au DRR pour l'HDS 2014 : II.36 « Par ailleurs, dans son avis n° 2012-005 relatif au DRR 2013, l'Autorité avait recommandé à RFF de procéder au remboursement automatique de la RR d'un sillon rendu indisponible du fait d'un événement de force majeure, dès lors que la responsabilité de l'EF n'est pas en cause. RFF n'a pas mis en œuvre cette recommandation, en invoquant les dispositions de l'article 7 de l'arrêté du 30 décembre 1997 lequel fixe, selon lui, l'unique cas dans lequel la redevance de réservation doit être restituée. Or, cet arrêté ne fait pas obstacle au remboursement de la RR dans des situations autres. L'Autorité invite RFF à reconsidérer sa position sur ce point, particulièrement critiqué par les EF » et avis n° 2014-001 du 28/01/2014 relatif au DRR pour l'HDS 2015 : II. 38 « Les recommandations relatives à la force majeure formulées par l'Autorité dans ses précédents avis n'ont pas conduit RFF à modifier le DRR ou à engager de nouvelles discussions avec la profession. Dans ces conditions, en cas de différend dans la mise en œuvre pratique d'une telle clause, il appartiendra aux EF de porter le cas échéant leurs contestations dans le cadre d'une procédure juridictionnelle devant le juge du contrat ou d'une procédure de règlement de différend devant l'Autorité ».

4.5.4. Non-application de pénalités au GI entre J-7 et J (SA 2015 et a priori SA 2016).

La présente consultation traite de la problématique de la pénalité du GI jour J. Le cas de sillons-jours supprimés ou modifiés par le GI entre J-7 et J-1 n'y est pas abordé. Pourtant, le SNCF Réseau a indiqué ne pas procéder au suivi des suppressions/modifications de sillons jours entre J-7 et J, alors que les demandeurs de capacité sont sanctionnés en cas de suppressions/modifications de sillons-jours entre J-7 et J-1.

L'EF SNCF Mobilités s'interroge sur cette application partielle, et en défaveur des demandeurs de capacité, des règles du dispositif d'incitations réciproques issues des décisions de l'ARAFER.

4.5.5. Définition restrictive de la notion de « sillon-jour lié » (SA 2015 et a priori SA 2016)

De façon générale, le GI estime que le « sillon-jour lié » s'entend comme un aller-retour, et qu'en cas de modification ou suppression de l'aller impliquant le retour, seul le sillon-jour aller est pénalisé.

Pour sa part, l'EF SNCF Mobilités considère que cette définition est trop restrictive et doit être étendue aux sillons-jours identifiés comme tels lors des échanges avec le GI.

4.5.6. Nécessité d'obtenir l'intégralité des règles de gestion du SI et de les intégrer à la description du dispositif reprise dans le DRR

Ainsi que l'EF SNCF a déjà pu l'indiquer, il convient que SNCF Réseau expose de façon complète les règles de gestion applicables du SI IR.

La description du dispositif d'incitations réciproques devra être exhaustivement réalisée dans le DRR en tenant compte des spécificités liées à ces règles de gestion.

