



10 juin 2016

Contribution de l'UTP à la consultation publique ARAFER Système incitations réciproques

Exécution des décisions de règlement de différend n° 2014-016 à 2014-019 du 15 juillet 2014

L'ARAFER a lancé, le 20 mai 2016, une consultation publique sur le dispositif d'incitations réciproques afin de recueillir l'avis des parties prenantes sur les pistes d'évolution du dispositif.

Comme vous le savez déjà, les entreprises ferroviaires membres de l'UTP adhèrent au principe de la mise en place d'un système incitatif pour un meilleur pilotage des modifications et des suppressions des sillons par SNCF Réseau et les utilisateurs du réseau ferré national (RFN).

La présente consultation, organisée dans des délais contraints, appelle les observations suivantes :

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

De manière générale, les entreprises ferroviaires estiment que la mise en œuvre du dispositif d'incitations réciproques sur la période d'évaluation concernée, a parfois permis de progresser sur le plan de la commande des sillons.

Pour autant, sur le plan opérationnel, elles ne constatent pas d'amélioration significative sur la gestion des sillons et leur fiabilisation. Elles ne perçoivent pas non plus le caractère vertueux escompté du système. En effet :

- le montant des pénalités du dispositif n'est pas toujours incitatif actuellement, car non-corrélé au niveau de la redevance de réservation ;
- le système actuel ne prend pas en compte les spécificités de certains marchés (exemple : trafics céréaliers, granulats...), certains de ces trafics nécessitant des adaptations d'une semaine à une autre en raison notamment d'incertitudes sur les sites à desservir : les EF sont dans l'obligation de faire construire des sillons dits « socles » sur lesquels s'appuyer et permettant de répondre à un nombre maximal de possibilités de dessertes. Ces sillons sont le plus souvent modifiés en fonction des besoins du client, et cela donne lieu à de fortes pénalités. En effet, les pénalités pour modification de terminus/origine donnent lieu à la même pénalité qu'une suppression totale du sillon (alors même que 90% du sillon initial reste circulé) ;
- compte tenu de l'état du réseau¹, des travaux et de l'incapacité persistante du GI à se coordonner de manière efficace avec les GI voisins pour l'établissement de sillons internationaux, il est parfois nécessaire, et recommandé par SNCF Réseau, de sécuriser les commandes de sillons par des doubles commandes ;
- La coordination entre gestionnaires d'infrastructure limitrophes doit encore progresser ;
- Les travaux sont exclus du dispositif. Ils constituent pourtant un important axe d'amélioration de l'accessibilité du réseau.

A cela, s'ajoute sur le plan organisationnel, une importante mobilisation de leurs ressources pour procéder aux vérifications des factures pour un niveau d'incitation financière qui peut être, suivant les cas, très variable.

¹ Certains réseaux régionaux sont plus contraints que d'autres.

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

2.1. Exclusion des sillons attribués en adaptation

Le projet SIPH vise à mettre en œuvre, au sein de SNCF Réseau, de nouveaux processus métiers ainsi qu'un Système d'Information (SI) unique et intégré qui devraient permettre une industrialisation plus efficace de la production des horaires. Les principaux livrables de ce projet s'échelonnent entre mi-2016 et septembre 2018 en vue de l'Horaire de Service 2019.

S'agissant d'une profonde transformation des processus métiers et de l'outil informatique afférent, les entreprises ferroviaires estiment, par mesure de précaution, qu'une année de test de ce SI doit être prévue avant d'envisager d'inclure les sillons attribués en adaptation au périmètre de l'incitation réciproque. Les EF seront en effet mobilisées sur la mise en œuvre de ce projet informatique très structurant pour les utilisateurs du réseau.

2.2. Exclusion des événements générés par les transports exceptionnels

De façon générale, les entreprises ferroviaires estiment que les trains soumis à ATE doivent faire partie du périmètre des incitations réciproques. En effet, une fois annulé, l'EF n'a aucune garantie de circulation, ce qui est doublement pénalisant pour elle.

De surcroît, cette situation ne doit pas entraîner à surréserver.

Les EF estiment que les sillons ATE ont toute leur place dans le dispositif et c'est une source de progrès.

2.3. Exclusion des événements affectant les sillons Transilien

Cette question ne concerne pas toutes les EF adhérentes de l'UTP.

3. LES DEMANDES RELATIVES AUX BARÈMES APPLICABLES

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

Comme l'ARAFER, les entreprises ferroviaires sont opposées à l'extension du barème aux événements cause EF avant M-4/M-2 « compte tenu des difficultés actuelles de SNCF Réseau à répondre aux demandes de sillons et à stabiliser la qualité ».

S'agissant des éventuelles réflexions quant à l'instauration de frais de dossiers, les EF estiment que le montant de ces frais est inclus dans les prestations minimales fournies par le gestionnaire d'infrastructure aux entreprises ferroviaires au titre du traitement de leurs demandes de capacités d'infrastructure. Si de tels frais devaient être instaurés, il conviendrait que leur montant soit préalablement justifié.

Par conséquent, les EF seront particulièrement vigilantes sur ce point.

3.2. Exclusion des événements cause GI le jour J

Les EF n'approuvent pas la proposition de l'Autorité d'exclure le jalon J du périmètre temporel de l'incitation réciproque pour le GI.

En effet, le dispositif concerne la capacité, y compris opérationnelle.

De plus, aucun dispositif en vigueur ne permet d'inciter le GI sur ce jalon : contrairement à ce qui est indiqué, le Système d'Amélioration des Performances (SAP) ne concerne pas les suppressions de sillons-jours au jour J mais le suivi des retards et l'imputation des causes afférentes.

Par ailleurs, la question des Sillons de Dernière Minute (SDM) doit entièrement être traitée. Sur ce dernier point, il s'avère que les EF ont pu constater qu'elles sont pénalisées pour les sillons-jour supprimés ou modifiés entre J-7 et J-1 alors que SNCF Réseau ne l'est pas durant la période J-7/J.

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 EF souhaitent que l'Autorité ne modifie pas ses décisions concernant les barèmes applicables en 2015 et 2016 au gestionnaire d'infrastructure. Elles soutiennent les arguments formulés par l'Autorité au point 29 de la consultation.

3.4. Suppression de la « caisse fret »

Les EF approuvent la suppression de la caisse fret. Ce dispositif ne leur paraît pas incitatif.

Elles préconisent un fonctionnement en bilatéral, entre SNCF Réseau et chaque EF, à l'instar de ce qui est pratiqué pour le transport de voyageurs ou le système d'amélioration des performances (SAP).

3.5. Plafonnement du montant des pénalités en 2016

Les EF approuvent la proposition de l'ARAFER de ne pas plafonner, même à titre transitoire, les pénalités dues en 2016, tant pour le GI que pour les EF.

4. LES AUTRES EVOLUTIONS DU DISPOSITIF

Les EF estiment que les cas de force majeure méritent un suivi au sein du dispositif d'incitations réciproques afin de limiter le montant des pénalités imputées tant au GI qu'aux demandeurs de capacité.

Le dispositif d'incitations réciproques ou tout autre dispositif incitatif doit également s'appliquer au processus d'allocation des travaux afin de faciliter les circulations commerciales. C'est un levier essentiel et vertueux pour faire progresser le système.

Des sujets majeurs pour elles doivent encore être précisés :

- L'accent doit être mis sur la prise en compte de la totalité des impacts des causes GI et particulièrement des travaux sur un plan de transport. Sur ce point, la notion de « **sillons liés** » reste appréhendée trop restrictivement par le GI. Pour lui, les sillons liés correspondent à l'aller-retour, alors que l'élaboration d'un plan de transport ferroviaire peut rendre d'autres sillons inter dépendants (exemple : impact des sillons circulant à vide).
- La question des Sillons de Dernière Minute (SDM) doit entièrement être traitée. Sur ce dernier point, il s'avère que les EF ont pu constater qu'elles sont pénalisées pour les sillons-jour supprimés ou modifiés entre J-7 et J-1 alors que SNCF Réseau ne l'est pas durant la période J-7/J. La règle doit donc évoluer pour que les EF puissent faire des réclamations auprès du GI.
- De même, il est nécessaire de maintenir, au rang des exclusions pour les EF, les modifications/suppressions de sillons résultant d'une cause GI limitrophe, de sorte à ce que cela ne pénalise pas doublement l'EF. Une coordination plus efficace doit être réalisée entre GI limitrophes pour limiter les doubles commandes auxquelles doivent recourir certaines EF pour garantir leur plan de transport.

Enfin, les EF souhaitent avoir accès à la totalité des règles de gestion introduites dans le SI utilisé par le GI dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques. Ces règles devront être précisément décrites dans le DRR.
