

Synthèse des réponses à la consultation publique

Projet de mise à jour des dispositifs incitatifs réciproques encourageant les candidats et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à un meilleur usage des capacités commerciales et non-commerciales offertes sur le réseau ferré national

Introduction

La consultation publique relative au projet de mise à jour des dispositifs incitatifs « sillons » ouverte du 21 septembre 2018 au 19 octobre 2018 a fait l'objet de 10 réponses. Ont ainsi participé à la consultation l'entreprise ferroviaire historique SNCF Mobilités, les candidats de fret Euro Cargo Rail (ci-après ECR), VFLI et Froidcombi, l'association professionnelle Association Française du Rail (ci-après AFRA), les gestionnaires d'infrastructure SNCF Réseau et Lisea. L'UTP (Union des transports publics et ferroviaires) a produit deux réponses : l'une en représentation des gestionnaires d'infrastructure adhérents de l'UTP qui sont concessionnaires de SNCF Réseau, l'autre en représentation des entreprises ferroviaires adhérentes de l'UTP. L'entreprise ferroviaire de transport de voyageurs Thello a renvoyé aux réponses formulées par l'UTP, qu'elle a abondées de quelques commentaires et observations.

Pour chaque question, l'Autorité a évalué chaque réponse apportée, en portant une attention particulière à la compréhension de la question par le répondant et la pertinence des arguments. Elle en propose une synthèse ci-après.

Dans la suite, le terme « candidats » regroupe les candidats au sens réglementaire, ainsi que les associations professionnelles les représentant (AFRA et UTP selon les cas).

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Les candidats se sont montrés globalement très favorables à une **application homogène** sur le réseau ferré national (RFN) du dispositif incitatif, donc y compris sur les sections concédées par SNCF Réseau. ECR suggère même de lier les ports au dispositif, à l'inverse de l'AFRA.

A l'opposé, le concédant SNCF Réseau et le concessionnaire Lisea de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux ont développé chacun un argumentaire défavorable à une telle extension.

En premier lieu, SNCF Réseau indique qu'il ne pourrait pas se voir attribuer la charge de la négociation de la répartition des effets d'un tel dispositif étendu entre lui et le concessionnaire, étant donné que le concessionnaire s'est vu attribuer les missions essentielles de tarification et d'attribution des sillons.

En second lieu, SNCF Réseau renvoie au déséquilibre entre un enjeu financier faible sur la section concédée Tours-Bordeaux et la difficulté de mise en œuvre du suivi de l'origine des vibrations ayant pour origine l'un des gestionnaires d'infrastructure.

Enfin, Lisea a opposé les arguments suivants contre l'extension du dispositif à la section qu'il a obtenue en concession :

- Le contrat de concession comporte déjà des objectifs de disponibilité
- Le contrat de répartition des capacités prévoit un dialogue entre SNCF Réseau et Lisea
- Le contrat d'utilisation de l'infrastructure concédée à Lisea prévoit déjà une retenue de redevance à partir de M-2 en cas d'annulation par le candidat attributaire d'un sillonn-jour et une indemnisation en cas de suppression par Lisea d'un sillonn-jour.

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Les candidats se sont montrés défavorables à une telle exclusion, à l'exception de l'AFRA, au motif que cette exclusion ne va pas dans le sens de la question 1 d'étendre le dispositif globalement au RFN. De surcroît, SNCF Mobilités a indiqué d'abord que les lignes visées sont soumises aux mêmes processus de concertation sillons-travaux, et qu'à ce titre, elle subit des adaptations travaux tardives et mal concertées sur les lignes de tram-train, et ensuite que les sillons à vide de ces lignes circulent également sur des sections interopérables.

Nota : A compter de la question 2, seul SNCF Réseau a répondu au titre des gestionnaires d'infrastructure, ni Lisea ni l'UTP ne s'étant prononcés.

Concernant la question 2, SNCF Réseau indique être défavorable à l'exclusion envisagée, à l'exception éventuelle des trois lignes réellement exploitées en vase clos, les lignes à voie métrique.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

Les candidats sont défavorables à l'extension du dispositif aux DTS, DSA et a fortiori aux DSDM car les sillons donnés en réponse aux DTS et DSA le sont dans la capacité résiduelle après publication de l'horaire de service (traitement des DS). Ils seraient donc de moins bonne qualité et nécessiteraient comparativement plus de retraitements. Pour le fret, les chargeurs qui se voient déjà parfois répercuter les pénalités des incitations réciproques pour les sillons du périmètre de surveillance actuel nécessitent à l'opposé davantage de flexibilité. Les DTS et DSA, actuellement hors périmètre surveillé, constituent pour ces trafics et d'après les répondants les derniers sillons économiquement viables vis-à-vis de la flexibilité requise en comparaison au mode routier.

L'AFRA et ECR semblent avoir compris que la proposition d'inclusion des DTS et DSA à la pénalisation concernait les demandes de modifications (donc de sillons existants, issus des DS). Or ces sillons sont déjà inclus dans le périmètre du dispositif IR. ECR concède que les DSA (et a fortiori les DTS) correspondant à des besoins nouveaux pourraient être inclus dans un dispositif incitatif.

VFLI, repris par l'UTP, indique de surcroît qu'une longue période de réflexion après réponse aux DSA et DTS reste indispensable, à l'instar de celle qui est offerte pour les DS, entre la publication et la facturation de l'acompte.

SNCF Réseau est favorable mais insiste sur la nécessité d'une marche à blanc, notamment vis-à-vis de l'économie du fret sur ces sillons. Il indique enfin qu'il n'est pas en mesure d'inclure les DSDM au dispositif à brève échéance.

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

Les candidats sont très défavorables à la surveillance des vibrations successives car leurs demandes réitérées pour un même sillon-jour sont le plus souvent les conséquences d'une réponse du GI, et encore davantage, d'une adaptation du sillon-jour de son initiative pour traitement des chantiers non effectué à la publication de l'horaire de service, qui ne leur convient pas ou peu.

SNCF Réseau est très favorable à la surveillance des vibrations successives mais met l'Arafer en garde quant aux difficultés techniques d'une mise en œuvre de cette surveillance tant qu'il ne dispose pas des fonctionnalités de pilotage de la production horaire, prévues par le programme SIPH en fin de déploiement, ainsi que de la base de données BASIC.

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

Les candidats sont unanimement favorables à restreindre le dispositif aux vibrations effectivement retranscrites au graphique horaire. Elles pointent à ce titre l'asymétrie d'une règle de gestion qui prévoit que SNCF Réseau puisse s'exonérer lui-même par contrôle manuel du maintien de l'attribution d'un sillon-jour, sillon-jour qui aurait été néanmoins identifié par erreur comme ayant vibré par le système d'information sur lequel repose le dispositif existant.

SNCF Réseau indique être en capacité dès l'horaire de service 2020 de mettre en œuvre un cas d'exonération supplémentaire des demandes répondues irréalisables ou irrecevables.

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

Les candidats sont très favorables à une telle orientation, qui constitue un principe de calcul plus équitable et demandé par certains d'entre eux depuis la première version du dispositif. Ils s'interrogent quant aux modalités et aux systèmes de détection du linéaire réellement modifié. VFLI rappelle que ce nouveau mode de calcul est essentiel pour l'équité de traitement des trafics de céréales et granulats, pour lesquels les tronçons centraux sur le réseau structurant sont souvent stables mais les dessertes locales connues quelques semaines avant circulation.

Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau est défavorable à la pénalisation du seul linéaire de sillon modifié, du fait de son interprétation, erronée, d'une orientation indemnitaire donnée alors au dispositif, quand bien même il envisage par ailleurs une redevance de traitement des demandes de sillons. Il concède que les réductions de parcours pourraient faire l'objet de cette orientation. Il alerte par ailleurs l'Arafer sur les difficultés techniques d'une mise en œuvre de cette surveillance, y compris à moyen terme.

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

Les candidats sont opposés à ce décalage en raison d'un accroissement du nombre de sillons-jours à l'étude puis affermis placés sous surveillance, et plus globalement d'une déresponsabilisation du gestionnaire d'infrastructure. Ils demandent par ailleurs que les vibrations qui leur sont imputables à compter de la certification, si ce nouveau jalon est retenu, soient exonérées de pénalité si les demandes à l'origine ont été formulées avant ce jalon.

SNCF Réseau est favorable à retenir ce jalon pour l'initialisation du dispositif, car il correspond à une date pertinente du point de la production des sillons, notamment en cas d'inclusion des DTS et des DSA dans le périmètre de surveillance du dispositif.

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

L'Autorité avait proposé un délai de franchise de 7 jours à compter de la réponse apportée à une DSA, en cas de demande de suppression par l'attributaire, afin d'exonérer le refus, ainsi identifié, d'une réponse du gestionnaire d'infrastructure.

Les candidats sont unanimes à considérer la proposition de 7 jours trop courte. Ils dénoncent ce qu'ils perçoivent comme un procès d'intention lorsque la proposition de l'Autorité exclut d'emblée au sein du dispositif toute possibilité d'exonérer les demandes de modifications durant le délai de franchise.

SNCF Réseau dénonce à l'inverse l'introduction même d'un délai de franchise : pour lui, les réponses apportées aux DSA le sont uniquement dans les tolérances exprimées par les demandeurs, de sorte que toute demande ultérieure, de modification comme de suppression, ne saurait être exonérée de pénalité.

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

Les candidats sont défavorables à un barème continu, croissant et progressif car ils ne souhaitent pas être pénalisés avant M-4 (resp. M-2) pour le Voyageur (resp. le Fret). De plus, les seuils existants sont appréciés et ont été partagés en interne (auprès des équipes de conception des plans de transport) et en externe (auprès des chargeurs).

Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau est favorable à la formulation proposée car il supprime les effets de seuil et pénalise réciproquement les candidats dès le début de la surveillance.

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

Les candidats estiment que les barèmes "gestionnaires d'infrastructure" semblent être moins incitatifs, notamment pour les entreprises de fret aux périodes critiques (M-4 à S-3). SNCF Mobilités ajoute que le barème « Suppressions hors Transilien » de 8 €/s-j-km débutant actuellement à J-60 se verrait décaler à J-15. A comportement identique, les candidats de fret estiment que les GI seraient moins pénalisés qu'actuellement. S'agissant des barèmes "candidats", ils considèrent que l'anticipation proposée avant M-2 semble irréaliste.

SNCF Réseau dénonce la justification avancée par l'Autorité d'un barème globalement différencié et plus défavorable au gestionnaire d'infrastructure. Il ne formule pas de remarque particulière sur les barèmes proposés, au-delà de son souhait de conserver l'économie actuelle du dispositif au regard de ses missions essentielles et de tester en marche à blanc toute évolution, dont la présente.

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?

Les candidats Fret n'ont, en l'absence de plus de précision dans la proposition, pas exprimé leur faveur à une telle modulation. SNCF Mobilités et l'UTP sont très défavorables à la proportionnalité pour le trafic Voyageurs du seuil de caractérisation des modifications importantes effectuées par le gestionnaire d'infrastructure car ils ne souhaitent pas se voir de la sorte incités à respecter des marges de conception au sein de leur plan de transport, source de désoptimisation économique des roulements. Réciproquement, ils estiment que le gestionnaire d'infrastructure doit s'astreindre à maintenir les correspondances initialement prévues en trame horaire, afin de garantir l'attractivité du mode ferroviaire. Enfin, ils estiment que cette proposition introduit une dégressivité du barème pour le gestionnaire d'infrastructure.

SNCF Réseau est très favorable, sous réserve d'une marche à blanc pour calibrer les taux à retenir, à la progressivité du seuil de caractérisation des modifications importantes car il s'estime davantage et injustement pénalisé sur les sillons de grand parcours.

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Les candidats y sont favorables par souci d'équité, à l'exception de Froidcombi qui craint une dispersion à tous les marchés, y compris non prioritaires, de l'affermissement par le gestionnaire d'infrastructure des sillons-jours à l'étude.

SNCF Réseau indique qu'il n'envisage pas de laisser subsister les AQS dans l'hypothèse où la surveillance par le dispositif incitatif « sillons » serait étendue aux sillons-jours à l'étude, ce à quoi il ne déclare pas d'opposition. Il précise que le suivi particulier mis en œuvre au titre des AQS pourra être transféré aux comités techniques horaires.

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

Les candidats ne sont pas opposés à l'extension du périmètre à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures. Ils émettent toutefois des réserves tenant à la capacité des GI de traiter tous les sillons-jours à l'étude, avec le risque d'un nivellement par le bas pour le traitement des sillons les plus structurants, ainsi que d'une incitation mécanique pour le gestionnaire d'infrastructure de répondre en non-attribution. L'AFRA oppose également une charge de surveillance supérieure à la situation actuelle au sein des candidats, sans toutefois l'illustrer. Les candidats soutiennent enfin la possibilité de porter une réclamation lorsque les sillons-jours à l'étude sont traités hors délais prévus par le DRR.

SNCF Réseau est favorable à l'extension du dispositif de suivi à l'ensemble des sillons-jours à l'étude à des fins de simplification et de clarté des dispositifs incitatifs applicables. Il rappelle toutefois que les sillons-jours à l'étude n'ont pas le même statut que les sillons-jours attribués, en ce qu'ils ne sont générateurs d'aucun droit ou obligation des parties. Il rappelle ainsi qu'il n'existe pas de possibilité de réclamation à visée indemnitaire pour l'ensemble des sillons-jours à l'étude (et qu'il n'y a donc jamais d'indemnisation au titre de ces sillons).

Nota : cette position semble abusive tant que le délai de prévenance pour le traitement des sillons-jours à l'étude reste inscrit au DRR et/ou dans une décision réglementaire supplétive de l'Arafer.

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

Pour les candidats, la caractérisation systématique du contexte travaux amenant à une réponse à l'étude permettrait certes de rendre auditable les réponses à l'étude et en non-attribution. VFLI pointe à ce titre que *« répondre à l'étude est aujourd'hui sans risque pour SNCF Réseau. Dans l'écrasante majorité des cas, la levée de précarité se fait sans heurt. La perspective de voir ces sillons, qu'on peut qualifier de fragiles, intégrés au périmètre IR représente un risque fort pour le GI, qui sera incité à ne pas attribuer ces sillons à l'étude (en tout cas pas les plus risqués). Devoir renseigner le contexte travaux semble insuffisant face à un tel risque. »*

SNCF Réseau rappelle que la caractérisation du contexte travaux devant amener une réponse à l'étude répond déjà à des principes et pratiques horaires établis. Lors de la mise au graphique dans THOR des objets capacitaires travaux au démarrage de la phase de construction, les fenêtres et demandes de capacités travaux sont réparties en 2 catégories :

1. Une première catégorie pour laquelle les horairistes ont consigné de ne pas laisser de conflit et donc de proposer des variantes lorsque ces objets travaux sont activés sur le parcours ou à défaut de répondre par un refus d'attribution. Cette catégorie est constituée des fenêtres génériques, correctives et de surveillance activées de façon récurrente mais définies de manière à limiter les impacts sur les circulations ;
2. Une seconde catégorie pour laquelle les horairistes peuvent laisser des conflits au graphique qui conduiront à émettre une réponse « à l'étude ». Cette catégorie regroupe les fenêtres déformées et demandes de capacité activées plus ponctuellement mais plus impactantes sur les sillons et nécessitant un volume de traitement de chantiers (variantes travaux) non absorbable par la production horaire dans le délai contraint du calendrier de la construction (de mi-avril à début septembre A-1).

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

Les candidats sont, à l'exception de l'AFRA et Froidcombi, opposés au principe d'une réciprocité sur les sillons-jours à l'étude. Ils dénoncent, à raison car la formulation était encore trop générale dans le document de consultation, le comportement de commandes en doublons (SJE et DSA) prêté aux candidats, dont la fréquence est effectivement très négligeable.

SNCF Réseau est favorable à l'introduction d'une réciprocité eu égard au caractère vertueux qu'elle aurait d'inciter les candidats à ne laisser à l'étude que les besoins confirmés, étant donné que les sillons-jours à l'étude restent projetés au graphique et préemptent donc de la capacité.

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

L'Autorité avait proposé de faire converger les jalons de début de surveillance des sillons-jours attribués et à l'étude à la certification de l'horaire de service. Les candidats opposent, à l'instar des sillons-jours attribués, la déresponsabilisation du gestionnaire d'infrastructure en cas de début de surveillance retardé environ un mois seulement avant le début de l'horaire de service. Seuls l'AFRA et Froidcombi y sont favorables.

SNCF Réseau est favorable à la convergence des jalons de début de surveillance.

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Les candidats sont favorables à l'extension d'incitations sillons à tous candidats et à tous les SJE, mais regrettent la sélectivité des AQS et l'introduction d'une réciprocité sur les sillons-jours à l'étude en leur défaveur (+ 120 k€). Ils ne sont ainsi pas opposés fermement à une fusion AQS et IR, sous réserve que le GI ne soit pas incité mécaniquement à davantage de non attributions.

Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau n'est pas opposé non plus à cette fusion sous réserve :

- d'un abattement sur le barème des sillons-jours attribués,
- d'une mise au point technique au premier semestre 2019, en vue d'une marche à blanc pour l'HdS 2020, et d'une application à compter de l'HdS 2021,
- d'une concertation parallèle sur l'extension des règles de gestion IR aux SJE,

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Les candidats rappellent que la fusion est ressentie comme une complexité supplémentaire et demandent une simulation pour se prononcer sur le barème proposé.

SNCF Réseau souligne les caractéristiques proposées pour le barème : incitation à l'anticipation du traitement, mais aussi à l'attribution des sillons-jours restés à l'étude. Il préconise toutefois pour l'activité Transilien un barème différencié justifié par les spécificités de l'Île de France.

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

Les candidats sont d'emblée très défavorables au niveau « répressif et non incitatif » de pénalité proposé en opérationnel à 2 fois le montant de l'IR en J-1. Ils dénoncent une proposition faite sur le fondement qu'une seule entreprise a semblé réaliser en pré-opérationnel des arbitrages entre incitations sillons et retenues de redevances en opérationnel. Plus généralement, ils regrettent que le gestionnaire d'infrastructure ne soit toujours pas, réciproquement à la retenue de redevance actuelle, systématiquement pénalisé via un dispositif en cas de suppression de train en opérationnel, les réclamations restant un processus fastidieux. Néanmoins, ils concèdent que si une possibilité de contournement a été détectée, elle pourrait être à l'avenir comblée par un plancher de retenue de redevance égal à l'incitation sillon de J-1.

SNCF Réseau est favorable à la proposition de l'Arafer et rappelle les possibilités et contraintes prévues par le décret n° 2003-1941 en la matière.

Réponse de l'AFRA au questionnaire de l'ARAFER sur l'évolution du dispositif des incitations réciproques – 26/10/2018

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

L'AFRA estime que, dans le cadre de l'open access, le fait d'intégrer les autres GI dans le périmètre géographique simplifierait les procédures, mais que la question des voies ferrées portuaires doit être examinée a part.

Intégrer des règles plus contraignantes est compliqué : il faut privilégier les accords avec les GI.

La gestion des capacités par bloc, assurée par les entreprises utilisatrices, est coûteuse pour ces dernières.

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

L'AFRA est favorable à cette exclusion. Ces réseaux sont souvent autonomes.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

L'AFRA n'y est pas favorable car le processus de demande de sillons ne fonctionne pas : une grande partie des demandes ne sont pas prises en compte et beaucoup de sillons sont placés en trous de régimes, à l'étude ou en refus, ce qui entraîne des DSA et DTS, pour lesquelles il n'est pas acceptable de payer des pénalités.

Les préconstruits reçus ne correspondent pas aux demandes et ensuite SNCF R enjoint alors aux entreprises de formuler des DSA.

Certaines entreprises de fret seraient particulièrement pénalisées par cette mesure en raison de la nature de leur activité et compte tenu des spécificités des marchandises transportées (céréales, sucre) marché saisonniers et variables : elles sont obligées de faire des DSDM.

Certaines entreprises préfèrent travailler en SDM pour avoir une meilleure qualité de sillons.

Les membres de l'AFRA ont accompli beaucoup d'efforts au cours de cet HDS pour formuler leurs demandes dans les temps, mais les Systèmes d'Information de SNCF Réseau ne suivent pas. Le projet SI est reporté d'une année.

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

L'AFRA n'y est pas favorable, faisant valoir que SNCF Réseau se trouve souvent à l'origine de la demande de changement (les sillons ne répondant pas à la demande, les entreprises doivent s'adapter). La vibration des sillons sera imputable à l'EF des lors que SNCF Réseau ne répond pas au besoin initial.

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

L'AFRA y est favorable.

Réponse de l'AFRA au questionnaire de l'ARAFER sur l'évolution du dispositif des incitations réciproques – 26/10/2018

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

L'AFRA y est favorable.

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

L'AFRA n'y est pas favorable, estimant que la durée de 7 jours est trop courte.

Les entreprises ont besoin du temps de réflexion (4 mois) qui leur est laissé entre la demande au lot (juillet) et la réponse (31/10). Si ce temps de réflexion leur est enlevé, il faudra s'interroger sur l'exacte adéquation entre la réponse et la demande, au regard notamment des points de départ et d'arrivée, horaires et géographiques, des points de relève, de l'amplitude horaire, du temps de parcours, de la distance parcourue.

L'AFRA estime qu'il existe beaucoup d'aléas qui ne peuvent pas s'apprécier en SI.

De plus, le délai de 7 jours est insuffisant au regard des travaux nécessaires en interne pour réaliser les adaptations de production (interaction avec les clients)

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?

L'AFRA n'est pas favorable à une redéfinition des barèmes car les barèmes actuels sont incitatifs et tendent à améliorer la qualité du réseau.

Les membres de l'AFRA ont accompli de considérables efforts de pédagogie ont auprès de leurs clients, lesquels, doit-on rappeler, bénéficient d'une plus grande flexibilité avec le transport routier.

Il serait peut-être envisageable d'ajouter un seuil.

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

L'AFRA n'y est pas favorable : ce système serait difficile à mettre en œuvre car il demande la mise en place d'une surveillance dans les entreprises.

L'AFRA propose de conserver le système actuel les concernant, sous réserve de la levée de la clause pénale exonératoire.

Les participants observent qu'aujourd'hui, le système n'est pas incitatif pour SNCF R.

Réponse de l'AFRA au questionnaire de l'ARAFER sur l'évolution du dispositif des incitations réciproques – 26/10/2018

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

Trop de sillons sont classés à l'étude et finissent en refus ou réponse ne correspondant pas à la demande initiale.

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

L'afra est favorable

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

Oui si elle est suffisante pour adapter l'organisation de production au nouveau plan de transport.

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

L'afra est favorable.

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

L'AFRA n'est pas favorable à une retenue de redevance = $IR \times 2$ en cas d'annulation après J-1 17h.

La suppression des sillons en opérationnel peut résulter, en effet, d'une incompatibilité du sillon avec l'organisation, nécessitant une adaptation opérationnelle à l'activité des clients, d'une annulation client, d'une indisponibilité/maladie d'agent de conduite ou d'agent au sol, d'une panne d'engin moteur, d'une remise tardive de la rame par le client, qui finit en non possibilité d'insertion sur le RFN ou des aléas de circulation (c'est-à-dire d'une cause imputable à SNCF Réseau) ayant impacté un sillon lié, rendant de facto un autre sillon inutilisable.

Aujourd'hui, une non circulation ou une suppression en opérationnel (J-1 17h) est sanctionnée par une retenue de RR. Pour la plupart des entreprises, la RR moyenne est de l'ordre de 1€/km (à +ou-20%) et s'apparente donc au dernier seuil des IR.

Arnaud SOHIER, Directeur Commercial de SNCF Réseau, a indiqué le 16 octobre, lors de la seconde réunion de concertation, que le comportement décrié (exploitation du biais) était très marginal, seul 1% des entreprises étant impactées sur « J-1 17h ».

Porter la pénalisation de ces non-circulations et suppressions en opérationnel à 2€, ou « 2 x dernier seuil des IR » serait répressif et non incitatif, et renforcerait le sentiment de double peine que subissent les EF (perte de chiffres d'affaires + paiement d'un sillon non-utilisé).

Aller au-delà de ce seuil ne permettra pas aux entreprises d'améliorer leurs résultats en termes de non-circulations et de suppressions à partir de J-1 17h, du fait des contraintes qu'elles subissent, les aléas de production en opérationnel échappant à leur contrôle.

En outre, les entreprises peuvent subir une pénalisation J-1 17h, alors que SNCF Réseau leur a refusé un sillon demandé et attribué ferme. SNCF Réseau leur suggère alors de faire des réclamations mais cela génère des frais de personnel aux entreprises et les délais de réponses sont trop longs, quand elles obtiennent une réponse.

La détection des vibrations des sillons et son origine doivent être transparentes et opposables à celui qui supprime le sillon, alors qu'aujourd'hui les entreprises n'ont pas les moyens de contester les informations de SNCF Réseau.

L'AFRA propose que cette pénalité soit calquée sur le dernier seuil des IR, ce qui permettrait de supprimer le biais à l'origine du procès d'intention fait aux entreprises.

Elle suggère la création d'un dispositif SI intégrant les impacts externe/interne.

L'AFRA observe que le dispositif des commandes au lot entraîne l'augmentation de l'application des pénalités des IR.

Réponse de l'AFRA au questionnaire de l'ARAFER sur l'évolution du dispositif des incitations réciproques – 26/10/2018

Depuis 3 ans, les entreprises demandent qu'une **facturation mensuelle soit émise aux fins d'anticipation et d'amélioration**, comme en 2015, ce qui leur permettrait d'intervenir aussi bien en interne (sur les commandes), qu'auprès de leurs cocontractants.



Euro Cargo Rail

Euro Cargo Rail
11, rue de Cambrai - Bât 028
75945 PARIS Cedex 19
FRANCE
www.eurocargorail.com

Dr. Alexander ERNERT
Téléphone : 09 77 40 00 47
Alexander.Ernert@deutschebahn.com

ARAFER
A l'attention de
Monsieur Olivier Salesse
Directeur ferroviaire
Tour Montparnasse
33, avenue du Maine BP 48
75755 PARIS Cedex 15

Paris, le 29 octobre 2018

Par courrier recommandé et par courrier électronique

Objet : Contribution ECR / DB Cargo à consultation publique ARAFER sur les Incitations Réciproques

Monsieur Salesse,

Avec ce courrier, vous trouverez les réponses à la consultation publique de l'ARAFER en ce qui concerne le système incitations réciproques.

I.Remarques préliminaires

Depuis plusieurs années, DB Euro Cargo Rail est victime d'une défaillance pénible du service d'attribution des sillons de SNCF Réseau. Ces défaillances conduisent à un comportement vacataire, à des work-arounds, afin de récupérer une stabilité dans la planification des transports et une communication aux clients. Il s'en suit un travail extraordinairement usant pour le personnel de la production de DB Euro Cargo Rail. Pour le processus d'attribution des demandes annuelles à l'horaire de service 2019, les défaillances répétitives de SNCF Réseau ont induits pour DB Euro Cargo Rail un résultat de seulement 2,5 % de ses demandes d'attribution pour l'un de ses deux axes principaux pour sa production internationale, le corridor Atlantique, reçu avec une réponse correspondant aux attentes et sans avoir besoin d'avoir à retravailler. 28 % des de-

mandes sont utilisables avec des corrections légères. Le 69,5 % restant ne sont pas utilisables du tout ou seulement avec des grosses corrections, par DSA et DTS. Le chiffre de deux pourcent ne correspondant pas aux réponses d'attribution fermes pour l'HDS, mais à la réalité de la compatibilité des attributions avec la circulation de ses trains, traduit en Tkm. Ceci s'explique par le fait que, un premier train peut circuler sur plusieurs sillons et que ceux-ci sont régulièrement liés, le plus simple étant un aller et un retour. Si l'un des deux est alloué ferme, mais pas l'autre ou seulement partiellement, les deux ne sont plus utilisables pour le plan de transport. Mais aussi, quand l'on regarde le chiffre d'attribution ferme sur le corridor Atlantique, le chiffre ne dépasse pas 35 % des demandes. Ceci n'est pas assez, SNCF Réseau repousse la construction de certains sillons en en décalant l'étude ultérieurement, soit par un refus, soit en les mettant dans la catégorie fictive des « sillons à l'étude », ou encore pire encore, dans la catégorie « mis en cache ». Cette stratégie et le taux négatif du travail de SNCF Réseau, oblige DB Euro Cargo Rail à formuler des demandes en adaptation, des demandes tardives ou même des demandes pour les sillons de dernière minute. Tout ce mécanisme provoque des surcoûts administratifs importants pour le personnel, pour DB Euro Cargo Rail, mais aussi pour SNCF Réseau.

Le but du système d'incitations réciproques est d'inciter les utilisateurs du système ferroviaire à libérer de la capacité au plus vite et d'éviter toute stratégie d'appropriation de sillons qui ne seront pas utilisés en réalité. Comme décrit ci-dessus, les demandeurs des sillons sont tenus d'utiliser des solutions vacataires, comme les demandes tardives, les demandes d'adaptation et de dernière minute, parce que le travail de SNCF Réseau ne correspond pas aux demandes. Ces solutions palliatives, qui induisent des coûts supplémentaires pour les demandeurs, sont pénalisées par le système d'incitations réciproques. De la façon dont nous interprétons la présente consultation publique, l'ARAFER et SNCF Réseau réfléchissent à intensifier le système. Ceci induit des coûts supplémentaires pour les demandeurs des sillons, non pas seulement en raison des pénalités, mais aussi parce que les demandeurs doivent suivre le mécanisme avec leur personnel – les coûts administratifs du système ferroviaire vont augmenter et la compétitivité intermodale va en souffrir.

Il en résulte que DB Euro Cargo Rail demande à l'ARAFER de prioriser ses ressources afin de résoudre la vraie raison du problème, plutôt que de travailler et re-travailler sur une méthode qui permettrait d'éviter et de pénaliser les suites négatives des comportements vacataires.

Le système d'incitations réciproques peut attendre pour être modifié le moment où SNCF Réseau sera finalement capable de répondre d'une façon satisfaisante aux demandes d'attribution des sillons pour l'horaire de service. Pour l'instant, nous sommes très loin de ce but.

II. Reponses à vos questions :

Avant de répondre, dans les paragraphes suivant à vos questions. Nous voulons préalablement préciser, qu'il manque une question importante pour les demandeurs du système : il n'y a pas d'obligation pour SNCF Réseau de facturer les pénalités mensuellement. Par contre, la facturation mensuelle est un facteur clé pour la réussite du but du système : sans facturation mensuelle, les demandeurs des sillons ne sont pas capables de modifier des malfaçons et d'inciter le personnel interne et leurs clients pour l'amélioration du mécanisme dans l'entreprise, pour la seule raison que les KPI ne peuvent pas être construits et montrés. Un KPI qui vient un an après l'événement, ne peut plus contribuer au changement du comportement.

Question n°1 : Etes vous favorable, à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Bien qu' ECR soit favorable, à une extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques aux concessionnaires de SNCF Réseau, ce qui répondrait alors à une logique d'uniformisation de la gestion de capacité du réseau ferré national ; ECR pense que ce ne sont pas seulement ces concessionnaires qui doivent être concernés mais aussi, les ports qui sont aujourd'hui partie prenante des circulations sur le réseau ferré national. Parfois même à l'origine des situations qui vont engendrer le déclenchement de pénalités au titre des incitations réciproques.

Question n°2 : Etes vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques ? Pourquoi ?

Cette notion de « lignes techniquement dédiées à certains matériels », a besoin d'être ici précisée. Mais de façon générale, ECR n'est pas favorable, à ce que certaines lignes soient exclues du périmètre des dispositifs incitatifs. Il est nécessaire que la règle voulue d'uniformisation de la gestion de la capacité soit maintenue.

Question n°3 : Etes vous favorable à l'inclusion des sillons jours issus des DTS et DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

Etant donné la très mauvaise qualité des réponses apportées par SNCF Réseau aux demandes de sillons au lot, ECR est opposé aujourd'hui à l'élargissement du dispositif incitations réciproques aux DSDM et DSA. En effet, ceux-ci sont très souvent la conséquence de cette mauvaise qualité du travail initial de production de SNCF Réseau. Une telle décision augmenterait le risque financier important qu'aurait à supporter à l'heure actuelle, les EF vis-à-vis des pénalités IR au regard de ces catégories de sillon.

Il en est de même pour les DSDM.

Pour pouvoir appliquer les IR aux DTS, DSA, DSDM, il faudrait que ces demandes issues de la mauvaise qualité du travail de SNCF Réseau ne soient pas prises en compte dans le processus, car c'est tout d'abord, une obligation de la part de SNCF Réseau d'attribuer des sillons fermes de qualité. En ce qui concerne les DSA, DTS, DSDM qui sont à l'initiative des EF (en cours d'HDS et qui ne sont pas celles dues à la mauvaise qualité du travail de SNCF Réseau), celles-ci pourraient être intégrées au périmètre des IR.

Mais en l'état, les EF ont à subir une double pénalisation, tout d'abord celle due à la mauvaise qualité de production sillon SNCF Réseau (non respect du DRR), et ensuite à la pénalisation due au fait qu'il faille effectuer des demandes de DSA, DTS, DSDM toujours à cause de cette mauvaise qualité et pour corriger SNCF Réseau.

En conclusion, ECR ne peut pas demander à ce que soit en l'état intégré les DSA, DTS et DSDM au système sauf si le gestionnaire d'infrastructure était lui pénalisé.

Question n°4 : Etes vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon jour ? pourquoi ?

De la même façon que dans la réponse précédente, la très mauvaise qualité de la production des sillons jours rendue aujourd'hui par SNCF Réseau, ne permet pas d'envisager de pénaliser les vibrations successives de ces types de sillon. Les conséquences financières pour les EF seraient encore une fois trop importantes.

Cela pouvant entraîner aussi et donc de nouvelles pénalisations :

- Lors d'une modification de la destination, l'EF serait pénalisée sur l'ensemble des sillons liés,
- Lors d'ajustements nécessaires pour adapter les temps de conduite de son personnel et pour assurer le roulement de ses engins moteurs,
- Lors de trafics exposés à des activités fragiles (tels que les granulats) ou tendues (le combiné).

Question n°5 : Etes vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations successives des sillons jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

ECR est favorable à restreindre les pénalisations de l'attributaire dues aux vibrations effectives des sillons jours.

En effet, la pénalisation de l'intention n'est pas adaptée et n'a aucun effet sur la stabilité de l'attribution du sillon.

Dans les règles de gestion soumises à consultation, il est repris : « De manière générale, certains sillons peuvent être exonérés sur la base de contrôles manuels réalisés ponctuellement par SNCF Réseau ayant permis de vérifier que **les vibrations enregistrées dans le SI IR n'ont, dans les faits, abouti à aucune modification ou à aucune suppression du sillon concerné** ». La fin de cette pénalisation serait alors conforme à ce constat.

Question 6 : Etes vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? pourquoi ?

Même si les EF sont favorables à envisager la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations, cela est difficilement envisageable en l'état actuel .

De plus, ECR s'interroge sur la mention figurant dans la consultation publique : »il est proposé de retenir cette dernière évolution pour définir une orientation de moyen terme sous couvert d'une réévaluation du barème en vue du maintien global d'incitation pour les demandeurs lors de sa mise en œuvre ».

En effet, sur le plan pratique, ECR s'interroge également sur la façon dont cette proposition pourrait être mise en œuvre, lors d'arrêt supprimé par exemple.

Question n°7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, etes vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? pourquoi ?

Compte tenu de la très mauvaise qualité des réponses apportées au lot par le GI, ECR ne peut pas être favorable. Décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service, ne responsabilisera pas pour autant le GI au regard des règles du DRR.

En fait, cette proposition aurait seulement p  ur effet d'amoin  rir le montant de la pénalité du GI, sans aucune contrepartie de sa part. Décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service, permettrait alors au GI de disposer de 15 jours supplémentaires pour modifier / supprimer des sillons jours attribués sans être pénalisé.

Si tel devait être le cas, un certain nombre de cas devraient être exclus du périmètre tels que :

- Les DTS répondues irréalisables,

- Les DTS toujours en cours de traitement,
- Les DSA en cours.
- Sachant que toutes les DTS ne sont pas traitées avant les DSA au moment de l'horaire de service.

Question n°8 : Etes vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

ECR ne soutient pas ces mesures, qui seraient susceptibles de compléxifier le mécanisme actuel. La période de franchise « 7 jours » n'est pas adaptée au dimensionnement ressources métier.

ECR ne partage pas le constat selon lequel « il ne peut être envisagé de franchise de modification qui induirait potentiellement un surcroît de demandes de petites modifications afin de sortir le sillon_jour considéré du périmètre de surveillance, tant que les vibrations successives ne peuvent être pénalisées » .

Si une telle proposition devait être retenue, il faudrait alors qu'une marche à blanc soit mise en place (un an à deux ans), afin que les entreprises ferroviaires puissent évaluer les conséquences financières d'un tel dispositif et aient le temps de s'y préparer et de mettre en place les processus correctifs adaptés.

Question n°9 : Sans considération ni du paramétrage des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes vous favorable ? Pourquoi ?

De nouvelles propositions d'évolution du système IR pourraient être intéressantes. Cependant, d'un point de vue pratique, celles présentées dans l'avis de l'ARAFER, présentent des désavantages comparés aux systèmes actuels qui sont :

- Facilités d'appropriation des seuils calendaires,
- Effets incitatifs des seuils
- Processus actuel bien intégré par les EF

Par conséquent, ECR pense que le système doit évoluer mais pas selon les seules propositions de l'ARAFER aujourd'hui.

Question N°10 : Quelles remarques et intégrations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

Dans la continuité de la question précédente, ECR considère que les barèmes actuels sont plus incitatifs. A la lecture des barèmes GI, ECR pense que celui-ci, serait moins pénalisé qu'aujourd'hui. S'agissant des barèmes « candidats », ECR considère que l'anticipation proposée à M-2 apparaît comme irréaliste. Les spécificités fret nécessitant de la souplesse à ce moment précis.

Question 11 : Etes vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par le gestionnaire d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez vous ?

ECR n'y est pas favorable. En effet, en l'absence de précision détaillée de la part de l'ARAFER, il n'est guère possible de se prononcer plus concrètement, et donc ECR est opposé à cette proposition.

Question n°12 : êtes vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons jours à l'étude ? pourquoi ?

ECR n'est pas opposé à l'extension de tous les sillons jours à l'étude .

Question n° 13 : Etes vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? pourquoi ?

Comme répondu ci-dessus, ECR n'est pas opposé à l'extension du dispositif à tous les sillons jours à l'étude. Néanmoins, si et seulement si, il est toujours possible de pouvoir porter réclamation ultérieurement. En effet, l'ARAFER mentionne dans son avis, que la pénalité pourrait être déductible de l'indemnisation ultérieure. Pour ECR, une pénalité et une indemnité ne doivent pas être déductible l'une de l'autre. ECR craint qu'à terme nous allions aussi vers une suppression de la possibilité de porter réclamation.

En effet, le point 80 mentionnant que « le futur dispositif laisserait ouverte la possibilité de réclamations , et les pénalités versées par les gestionnaires d'infrastructure (au titre des sillons jours à l'étude uniquement) seraient déductibles de l'indemnisation ultérieure éventuelle des préjudices subis » n'est pas suffisamment explicite. Il doit absolument être clarifié. De plus, un dispositif incitatif doit pouvoir se cumuler avec une indemnisation de préjudice.

ECR émet des réserves vis-à-vis de la capacité qu'a SNCF Réseau de mettre en qualité, l'ensemble des sillons jours. Il est plus à craindre une diminution de ce niveau de qualité.

Question n° 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

Rien aujourd'hui ne permet de contrôler les réponses dont le motif est sillon à l'étude. Cette caractérisation peut sembler une bonne chose. Mais la crainte n'est-elle pas de voir une augmentation des réponses en « trous de régime » ? devant le développement aujourd'hui de la précarité des sillons et les importants travaux à venir, ECR propose que ces sillons soient maintenus hors du périmètre. ECR demande la progression des sillons alloués fermes et au même temps la diminution des sillons refusés et à l'étude. Autrement, la compétitivité intermodal du transport ferroviaire ne peut plus être maintenue.

Question n° 15 : Etes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

ECR n'y est pas favorable (voir question précédente).

Question n°16 : Etes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

ECR n'est pas favorable à une mesure de nature à réduire les objectifs de qualité du GI en lui accordant plusieurs semaines supplémentaires pour lever les précarités existantes. Et ce plus particulièrement au démarrage d'un service annuel. Faut-il rappeler que ce dont on a besoin les EF à ce moment-là, c'est de la visibilité.

En effet, ECR ne partage pas la mention portée au point 86 de l'avis « Les demandeurs réitèrent à l'identique ou avec modifications, dans certains contextes, des demandes dont certains sillons-jours sont répondus à l'étude, dans l'optique d'obtenir une attribution ferme *plus rapidement* ».

Question 17 : Etes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Les sujets abordés dans les questions, le constat des réponses que nous sommes en mesure d'apporter du fait de la situation actuelle de SNCF Réseau, ne permettent pas aujourd'hui, d'avoir les garanties suffisantes envers le traitement des sillons jours. Y compris pour les AQS. Et, compte tenu des réponses précédentes, ECR n'est donc pas favorable.

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Voir l'ensemble des réponses précédentes. Il est à noter que si même les mesures proposées étaient retenues, nous irions vers une complexification du système actuel. Alors que les EF, ne disposent toujours pas de relevés mensuels détaillés, afin de réagir efficacement après l'évènement.

Question n° 19 : Etes vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

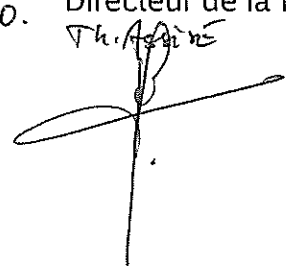
Si un écart EF a été détecté, celles-ci ne sont pas opposées à tout mettre en œuvre pour y remédier. ECR insiste tout particulièrement sur l'aspect marginal. ECR souhaite que les données produites par SNCF Réseau sur les dispositifs incitatifs réciproques qui auraient mis en évidence un contournement au profit des retenues de redevances soient partagées.

ECR constate l'absence de réciprocité pour le GI et rappelle que les vibrations GI à partir de J-7 ne sont pas suivies.

En ce qui concerne la retenue de la redevance de réservations et la nouvelle pénalisation, nous ne sommes pas en faveur des planifications par SNCF Réseau pour un barème de 2 EUR par Tkm. C'est disproportionné dans son hauteur et n'incite pas les demandeurs de supprimer les sillons : 2 EUR par Tkm est trop proche au prix total de la circulation. SNCF Réseau doit donner une incitation pour la suppression des sillons, donc il faut diminuer cette planification.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de nos sentiments distingués.

P.O. Dr Alexander Ernert
Directeur de la régulation
Th. Arnès



ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE

Le présent questionnaire rassemble en format MS Word les questions posées dans le corps de la consultation, pour en faciliter la présentation des réponses.

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

Nous sommes favorables car le marché du Combiné (et plus encore celui des F&L) impose la même qualité de service tout au long de l'année (que le sillon soit attribué à la publication du service, à la certification ou après)

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

Dans notre cas, nous sommes favorables à cette mesure. Lorsqu'un sillon traversant la France est attribué et qu'il doit faire l'objet de plusieurs petites vibrations le produit final n'est peut-être plus conforme au contrat initial. Et surtout seule la première vibration est pénalisée.

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

Cette mesure va dans le sens d'une allocation juste de la capacité du graphique. Cependant si cette mesure doit être appliquée, il serait judicieux de pouvoir distinguer des cas n'entraînant pas de pénalité pour l'allocataire (franchise en cas de lancement d'un nouveau trafic par exemple)

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

Idem question 5

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

Décaler le périmètre de surveillance à la certification est possible mais il faudra veiller à ce que le taux de réponse en DS ne soit pas impacté (possibilité de travailler les DS en TR, sillon à l'étude basculé en TR, ..) ce qui serait néfaste à notre besoin d'anticiper/communiquer nos horaires.

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

La période de franchise proposée de 7j n'est pas assez grande pour permettre une analyse complète (moyens EF, besoins clients, production interne, ..)

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

Le dispositif proposé va dans le sens des bonnes pratiques pour partager la capacité du graphique. Cependant il faut être vigilant que cela n'entraîne pas de dérive dans le traitement des demandes coté SNCF Réseau.

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Non car tous les marchés ne nécessitent pas d'avoir une levée des précarités aussi longtemps à l'avance que le prévoit l'AQS. Cela reviendrait à ajouter une charge de travail à SNCF Réseau et serait très certainement néfaste pour les marchés sensibles.

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

Nous sommes favorables à condition que l'attributaire du sillon puisse formuler une réclamation en fonction de la qualité du retour sillon ferme.

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

Aujourd'hui la réponse "à l'étude" est floue pour l'allocataire d'un sillon. On ne sait pas si c'est un chantier bloquant (interruption complète des circulations) ou alors juste un passage sur VD.

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

Nous sommes favorables

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

idem question 15

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Idem question 7,

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

Nous sommes favorables

CONSULTATION PUBLIQUE DE L'ARAFER RELATIVE
A LA MISE A JOUR DES DISPOSITIFS INCITATIFS RECIPROQUES

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER ou l'Autorité) a organisé le 21 septembre 2018 une consultation publique visant à recueillir des commentaires ou contributions sur les évolutions proposées par l'Autorité relatives aux dispositifs incitatifs réciproques, destinées à encourager les candidats et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à un meilleur usage des capacités commerciales et non-commerciales offertes par le réseau ferré national.

LISEA partage la volonté de l'ARAFER de favoriser une meilleure utilisation des capacités d'infrastructure et se félicite de la démarche concertée engagée par l'ARAFER. En sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, LISEA souhaiterait faire part à l'ARAFER de certains commentaires. LISEA souligne que certains des éléments précisés dans la présente note concernent des sujets sensibles et considère qu'ils ne doivent pas faire l'objet d'une publication : il s'agit des parties I/.A et II/.A. LISEA reste à la disposition de l'Autorité pour en discuter.

La question la plus importante pour LISEA est la première, par laquelle l'ARAFER sollicite l'avis des parties prenantes quant à l'extension aux concessionnaires de SNCF Réseau des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau.

LISEA, seul concessionnaire de SNCF Réseau à ce jour, considère que l'extension des dispositifs incitatifs réciproques à la concession de la LGV Tours-Bordeaux n'est d'une part pas nécessaire étant donné les dispositifs existants et d'autre part source d'une complexité bien supérieure à l'intérêt d'une telle extension.

I/. LES DISPOSITIFS EXISTANTS POUR LA LGV SEA

LISEA souhaite rappeler que plusieurs dispositifs incitatifs existent déjà dans le cadre contractuel actuel de la LGV SEA, que ce soit pour le gestionnaire d'infrastructure ou pour l'entreprise ferroviaire. Ces dispositifs sont présentés ci-après.

A) Le Contrat de Concession

Le contrat de concession conclu entre SNCF Réseau et LISEA prévoit des critères de performance et de disponibilité. Ces critères sont définis dans une annexe ad hoc jointe ci-après en annexe 1.

LISEA est tenu ainsi de respecter différents indicateurs :

- un indicateur de régularité,
- un indicateur de disponibilité,
- un indicateur de fiabilité,
- un indicateur de confort.

Ces différents indicateurs permettent de traiter à la fois les cas de suppression de sillons et les cas de modification de sillons. Leur non-respect de ces indicateurs donne lieu à l'application de pénalités. Ces pénalités peuvent atteindre jusqu'à 5% du chiffre d'affaires annuel de LISEA ce qui représente un montant de près de 12 millions d'euros pour l'horaire de service 2018. **[CONFIDENTIEL]**. Il est par ailleurs suffisamment incitatif pour que LISEA s'assure de l'absence de suppression inopinée de sillons.

B) L'Accord de répartition des capacités

Un accord de répartition des capacités a été conclu entre SNCF Réseau et LISEA (cf. annexe 2) afin de coordonner la répartition des capacités d'infrastructures pour assurer un fonctionnement efficace des services ferroviaires.

Cet accord définit la nature, le volume et les caractéristiques des sillons que chacun des deux gestionnaires d'infrastructure s'engagent à tracer sur leurs infrastructures respectives en vue de leur attribution. Le non-respect de cet engagement donne lieu à une indemnisation correspondant globalement à la redevance qui aurait pu être perçue.

Par ailleurs, cet accord prévoit une concertation en cas de modification ou de suppression de sillon. Il est en effet prévu que LISEA et SNCF Réseau se concertent avant toute notification aux bénéficiaires de sillons sur les solutions permettant, le cas échéant, de leur garantir la mise

à disposition de nouveaux sillons, par exemple par emprunt d'itinéraires alternatifs compatibles avec les caractéristiques du service de transport assuré.

C) Le Contrat d'Utilisation de la Ligne

Le contrat d'utilisation de l'infrastructure conclu entre les entreprises ferroviaires et LISEA prévoit différentes stipulations en cas de modification ou de suppression de sillons.

S'agissant des suppressions de sillons, le contrat d'utilisation dont le modèle est joint au Document de Référence de la Ligne (DRL), prévoit ainsi à l'article 20 le principe selon lequel LISEA doit indemniser l'entreprise ferroviaire de son préjudice.

D) Les dispositifs incitatifs pour les entreprises ferroviaires

Le cadre contractuel de la LGV SEA est également incitatif pour les entreprises ferroviaires.

Le DRL prévoit ainsi des mécanismes visant à éviter l'annulation au dernier moment par les entreprises ferroviaires des sillons attribués. Le principal concerne la redevance de réservation. Cette redevance n'est en effet pas remboursée à l'entreprise ferroviaire en cas d'annulation d'un sillon moins de deux mois avant la circulation (cf. 6.6.1.2 du DRL).

II/. UNE COMPLEXITE ET UNE INSTABILITE NON JUSTIFIEES

LISEA souhaite souligner que la mise en place des dispositifs d'incitation réciproques pour la LGV SEA serait d'une part porteuse d'incohérences entre dispositifs contractuel et réglementaire et même de risque juridique et, d'autre part, source d'une complexité disproportionnée par rapport à l'intérêt de ces dispositifs eu égard aux mécanismes existant rappelés ci-dessus.

A) Les incohérences et les risques juridiques

La mise en place des dispositifs envisagés nécessiterait une articulation contractuelle avec les mécanismes existants. Ceci nécessiterait une renégociation de nombreux accords contractuels.

En premier lieu, il conviendrait que le contrat de concession fasse l'objet d'un avenant pour intégrer le dispositif et assurer sa cohérence avec les objectifs de performance figurant actuellement dans le contrat de concession. Un tel avenant devrait être approuvé en Conseil d'Etat d'une part et ouvrirait une nouvelle opportunité de contentieux contre le contrat de

concession d'autre part. Ainsi la mise en place du dispositif envisagés à LISEA apparaît créateur d'un risque qui n'est pas justifié au regard des mécanismes incitatifs existants.

Par ailleurs, cette renégociation des accords contractuels (contrat de maintenance, convention relative à la gestion du trafic, convention relative l'exploitation des installations GSM-R) nécessiterait, en application de la documentation financière, la consultation de l'ensemble des prêteurs de LISEA (dont la dette est de 3 Mds€), la conduite de due diligences, la reprise du modèle financier, [CONFIDENTIEL].

B) Une complexité disproportionnée

La mise en place d'un tel dispositif au niveau d'une structure comme LISEA, d'une taille réduite comparée aux entreprises ferroviaires ou gestionnaires d'infrastructures historiques, conduirait à un coût disproportionné étant donné la nécessité de pouvoir suivre au quotidien les dispositifs envisagés par le régulateur.

LISEA considère qu'il est plus profitable pour le bon fonctionnement de son infrastructure, et pour le marché ferroviaire dont l'ouverture à la concurrence est fortement soutenue par LISEA, que ses moyens soit consacrés aux tâches prioritaires que sont l'exploitation de la ligne, l'atteinte de la meilleure performance possible, le développement commercial permettant l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur cet axe et la conduite de sa politique environnementale ambitieuse (notamment la gestion de plus de 3500 hectares de mesures compensatoires, ce qui en fait le plus grand projet environnemental d'Europe).

Outre les incohérences que ne manquerait pas de générer une telle évolution, la lourdeur des procédures et l'instabilité qui pourrait en découler nous conduit donc à estimer que la proposition telle qu'elle est formulée n'est pas opportune. Nous restons à la disposition des services de l'ARAFER pour tout approfondissement que vous jugerez nécessaire.

REPONSE DE L'EF SNCF MOBILITES
A LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'ARAFER SUR LE PROJET DE MISE A JOUR
DES DISPOSITIFS INCITATIFS RECIPROQUES ENCOURAGEANT LES CANDIDATS
ET LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES A UN MEILLEUR
USAGE DES CAPACITES COMMERCIALES ET NON-COMMERCIALES OFFERTES
SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL
(ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE)

Contexte :

A titre de préambule, et avant de répondre aux questions posées, l'EF SNCF Mobilités estime nécessaire de rappeler les éléments de contexte dans lesquels se déroule la présente consultation et qui peuvent se résumer ainsi :

- la relation EF/GI est structurellement et contractuellement déséquilibrée en défaveur de l'EF, ce qui implique que le dispositif d'incitations réciproques (IR) ne peut pas reposer sur une symétrie ou une réciprocité parfaite des règles applicables à ses acteurs (1),
- la mise en œuvre pratique du dispositif IR ne permet qu'imparfaitement de répondre à son objectif premier : financièrement pénaliser, afin d'inciter à la stabilité de la capacité allouée, les demandeurs et le GI, à raison des modifications et suppressions de sillons-jours dont ils sont responsables. Il s'agit principalement de sanctionner l'organisation défectueuse des moyens de production de l'EF et la mauvaise programmation des travaux du GI, qui tout deux perturbent la capacité allouée et les autres demandeurs de capacité. A notre sens, la règle désormais appliquée de la pénalisation de l'acteur, qui prend l'initiative d'une modification ou suppression du sillon-jour, dénature le dispositif et transfère une partie de sa charge financière aux demandeurs de capacité qui, in fine, ont besoin d'obtenir les modifications de leurs sillons, y compris lorsque ces modifications ont une cause travaux, c'est-à-dire une cause GI, ou une cause assimilable à la force majeure (2),
- le comportement des demandeurs de capacité reste en grande partie lié à la qualité de l'allocation de la capacité par le GI (3).

1. La relation EF/GI est structurellement et contractuellement déséquilibrée en défaveur de l'EF, ce qui implique que le dispositif d'incitations réciproques (IR) ne peut pas reposer sur une symétrie ou une réciprocité parfaite des règles applicables à ses acteurs

Ainsi, 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, des entreprises ou des autorités organisatrices de transport, en sont le maillon final.

Dans cet environnement :

- 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. Les pénalités désormais perçues au titre du dispositif d'incitation réciproque n'ont évidemment pas vocation à dédommager les demandeurs de sillons du préjudice subi,

- la suppression de sillons par les demandeurs de capacité privera le GI des redevances d'infrastructure attendues uniquement lorsque la libération de capacité ne lui aura pas permis l'attribution d'un nouveau sillon. De plus, la suppression à partir de J-1 est financièrement sanctionnée et les demandes de modifications et suppressions de sillons sont pénalisées dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques,

- 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. De plus, cette adaptabilité est également indispensable du fait de l'existence d'aléas consubstantiels de la production ferroviaire.

D'autre part, ainsi que l'EF SNCF Mobilités en fait état depuis plusieurs années, la relation contractuelle EF/GI est déséquilibrée en défaveur des demandeurs de capacité. Pour rappel :

- l'EF garde à sa charge une partie importante de son préjudice, notamment, en cas de retards occasionnés à ses circulations, alors qu'elle est tenue de dédommager ses clients, qu'il s'agisse des voyageurs, des chargeurs ou des autorités organisatrices des transports,
- les dédommagements susceptibles de lui être versés du fait de modifications ou suppressions de sillons-jours pour cause GI sont plafonnés ([CONFIDENTIEL] par sillons-jours), ce plafond intégrant les redevances facturées à tort, ce que l'EF SNCF Mobilités conteste ¹. En effet, le remboursement des redevances facturées pour des sillons-jours supprimés cause GI ne constitue pas la réparation d'un préjudice, mais celle d'une erreur de facturation puisque ces redevances n'auraient jamais dû être acquittées,
- les processus de facturation et les systèmes d'information du GI mettent à la charge de l'EF des sommes qu'elle ne devrait pas acquitter ou ne lui permettent pas/mal de percevoir des sommes qui pourraient être dues par le GI. Ainsi, par exemple :
 - La non-circulation d'un train est assimilée à une suppression de sillon-jour ayant une cause EF rendant cette dernière redevable de la redevance de réservation (RR) et de quai (RQ), alors que les causes de ces faits peuvent être imputables au GI. Ces erreurs de facturation, qui nécessitent une démarche de réclamations de la part de l'EF pour être rectifiées, ne lui permettent toutefois pas d'obtenir le remboursement des RR et RQ des sillons-jours supprimés et liés aux sillons-jours supprimés pour cause GI (ex : si la non-circulation d'un train cause GI entre un point A et un point B implique l'impossibilité d'assurer la circulation d'un autre train faute de réception du matériel au point B, cette situation est assimilée à une suppression cause EF). Des contrôles non exhaustifs sur ce point ont permis à l'EF SNCF Mobilités d'obtenir le remboursement de la somme de [CONFIDENTIEL] pour les trains de voyageurs devant circuler entre juin 2017 et mai 2018,
 - Par ailleurs, contrairement à deux décisions de l'ARAFER², SNCF Réseau ne procède pas au remboursement des RR et RQ facturées pour des trains n'ayant pas

¹ Cf. extrait courrier repris en annexe

² Avis n° 2013-002 du 30/01/2013 relatif au DRR pour l'HDS 2014 et avis n° 2014-001 du 28/01/2014 relatif au DRR pour l'HDS 2015

circulé à raison d'évènements assimilables à des cas de force majeure. Cette situation a conduit l'EF SNCF Mobilités à se voir refuser le remboursement de la somme de [CONFIDENTIEL] pour les RR et RQ facturées pour des non-circulations de trains de voyageurs devant circuler entre juin 2017 et mai 2018

- Dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques, le GI n'établit pas de fichier de pénalisation pour les pénalités qu'il doit aux demandeurs de capacité pour la période J-7/J-1 17H00, au motif d'impossibilité matérielle, alors qu'il pénalise les demandeurs de capacité durant ce laps de temps. Dans ces conditions, il convient de s'interroger sur la pérennité de la pénalisation du demandeur de capacité durant cette période ;
- De même, l'envoi tardif des justificatifs détaillés de pénalisation du dispositif IR limite les contrôles que peuvent réaliser les demandeurs de capacité. En effet, les impératifs de production restent prioritaires et les données des SI ne sont disponibles que durant des délais relativement brefs (par exemple, à l'été 2019, les données du SA 2017 ne seront plus accessibles).

Compte-tenu de ce qui précède, et ainsi que l'ont établi les décisions du régulateur de 2014, le dispositif d'incitations réciproques ne peut pas reposer sur une symétrie ou une réciprocité parfaite des règles applicables aux acteurs du dispositif.

2. La mise en œuvre pratique du dispositif l'a dénaturé : de la pénalisation du responsable des modifications et suppressions de sillons-jours à la pénalisation de l'acteur qui en prend l'initiative

Lors de la première consultation menée par l'ARAF, le sujet de la pénalisation du véritable responsable des suppressions et modifications de sillons-jours a été abordé. L'ARAF, dans ses décisions du 15 juillet 2014, l'a résolu comme suit :

« L'attribution de l'initiative de la demande

V.12 Dans la mesure où l'objectif est de responsabiliser les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés, le périmètre d'application est limité aux demandes dont l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé est à l'origine, c'est-à-dire les demandes de modification effectuées pour s'adapter à une évolution du besoin. Il s'agit donc d'exclure :

- les demandes effectuées à la suite d'une réponse de RFF ne correspondant pas à la demande et aux contraintes du demandeur ;
- les demandes n'entraînant pas de modification horaire pour RFF ;
- les sillons-jours à l'étude.

V.13 Le projet d'indemnisation/incitation réciproque envisagé par RFF propose d'attribuer l'initiative de la demande au gestionnaire de l'infrastructure uniquement si aucune demande n'est effectuée dans GESICO : toutes les demandes faites par les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés dans GESICO pourraient ainsi être classées comme étant de leurs initiatives et donc faire l'objet de pénalités.

V.14 Cependant, à l'occasion de la concertation, les demandeurs ont insisté sur le fait qu'un grand nombre de leurs demandes effectuées dans GESICO fait suite à une décision de RFF, dans le cadre de la PCAST ou du dialogue industriel, afin de permettre un traitement plus rapide des

réponses horaires. Etant donnée la charge de travail des horairistes en phase d'adaptation de l'horaire, il paraît prématuré de prévoir un changement de pratiques.

V.15 Le système mis en place ne doit pas transférer aux demandeurs la responsabilité de RFF, en particulier pour :

- les demandes effectuées en cours d'horaire de service liées à l'absence ou au manque de variantes proposées par RFF au lot ;
- les demandes effectuées à la suite d'une erreur de tracé ou de prise en compte des contraintes du demandeur.

V.16 Il semble donc nécessaire que les demandeurs puissent indiquer, dans leur demande effectuée dans GESICO, le motif de cette dernière, en fournissant les informations et/ou éléments permettant d'en vérifier la pertinence. Il convient également que le motif avancé soit pris en compte pour le déclenchement de la pénalité.

V.17 RFF propose, pour les demandes saisies à la suite de préconisations travaux dans le cadre de la PCAST, qu'un module ajouté à GESICO permette au demandeur de déclarer que l'initiative est celle de RFF en précisant les informations nécessaires pour que cela soit vérifiable.

V.18 L'Autorité demande à RFF d'étendre cette solution a minima aux motifs sus-évoqués ».

Les décisions de l'ARAF précitées ont été prises en compte dès le DRR 2015 en ces termes : « Les demandes de modification ou de restitution réalisées par le demandeur de sillon, mais résultant d'une « cause GI » seront également exonérées de pénalités. Ces demandes ne seront exonérées que si, cumulativement, le champ « motif » dans l'application GESICO est renseigné « RFF », que le champ « sous-motif » est complété, et que la zone « observations » indique une justification objective et vérifiable par RFF. En particulier, dans le cas d'une demande de modification ou de restitution justifiée par un conflit avec une fenêtre travaux, le champ « sous motif » doit être renseigné « travaux » et la référence TCap des travaux ayant impacté le sillon initial indiqué dans la zone « observations » (Nota : si le traitement de ces demandes par le gestionnaire d'infrastructure implique une première « suppression » ou une première « modification importante » de sa part, le dispositif figurant au point 2 ci-dessus s'applique »³),

Une précision a été intégrée aux DRR 2016, 2017 et 2018 soumis à consultation : « Cette demande d'exonération ne sera prise en compte que si la référence TCap des travaux ayant impacté le sillon initial est fournie ».

Puis, le dispositif IR a été réservé dans les versions ultérieures du DRR 2018, au motif de l'attente d'évolutions résultant d'une nouvelle décision de l'ARAFER.

C'est en septembre 2017, dans la cadre de la consultation sur les projets de DRR 2018M et 2019, que l'article 6.3 est réécrit afin de renvoyer à des règles de gestion qui, désormais, ne prévoient plus d'exonération des demandeurs de capacité pour des demandes ayant une cause GI et, de facto, conduisent à l'absence de pénalisation du GI.

³ Le point 2 traite de la pénalisation du GI. Au total, les causes GI permettaient au demandeur de capacité de s'exonérer des pénalités mais également de se voir allouer des pénalités de la part du GI

Dans le cadre de la contestation des pénalités EF en cours (et calcul des pénalités GI afférentes), SNCF Réseau a indiqué à l'EF SNCF Mobilités avoir une « *position de principe de ne pas exonérer les DSA avec motif « cause GI », les EF n'ayant pas à effectuer de DSA à la place du GI* ».

Indépendamment du fait que cette position unilatérale est contraire aux décisions de l'ARAF susvisées et qu'elle ne saurait avoir d'effet rétroactif, elle méconnaît la réalité puisque non seulement l'EF SNCF Mobilités est amenée à faire des DSA pour des causes GI telles que les travaux, mais parfois le GI lui demande de procéder de la sorte⁴.

Dès lors, il convient de traiter ce sujet, qui est un point de contestation majeur, de façon concertée avec les demandeurs de capacité, préalablement à toute évolution du dispositif actuel. Ne pas le régler, et étendre de quelque manière que ce soit le dispositif IR, ne fera qu'accroître les cas de contestations et aboutira, in fine, à un rejet du dispositif dont l'objectif reste vertueux.

3. Le comportement des demandeurs de capacité reste en grande partie lié à la qualité de l'allocation de la capacité par le GI

Dans le cadre de ses décisions de 2014, l'ARAF avait relevé les éléments de contestation de la qualité des sillons attribués au lot (points II.10 à II.16) qui peuvent être résumés comme suit :

- inadéquation des réponses aux demandes,
- reprise successive des sillons par le GI au fil des LTV et traitement de chantiers.

En 2016-2017, l'ARAF a diligenté une « *Mission d'expertise sur les processus capacitaires liés à la réalisation des travaux* ». L'EF SNCF regrette de ne pas avoir connaissance de ses conclusions.

En 2017-2018, la « *Mission d'audit sur les pratiques des candidats relatives à la réservation de sillons sur le réseau ferré national* » a mis en avant le fait que 41% des DSA des EF voyageurs (21,5% du nombre des sillons-jours demandés) relèvent de « *comportements imputables au GI* ».

Ces constats interrogent sur l'efficacité du dispositif IR à améliorer la qualité des réponses du GI d'autant que :

- la qualité de l'allocation de la capacité ne fait pas l'objet de mesures partagées entre EF et GI,
- l'entière utilisation de la capacité pour travaux n'est pas démontrée.

Les évolutions du dispositif devraient conduire à la prise en compte de cet aspect de la problématique avant d'envisager des cas d'extension de pénalisation potentielle des acteurs.

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Vous avez bien voulu nous préciser que la question vise la ligne SEA gérée par LISEA. A ce stade, Eurotunnel et LFP, GI transfrontaliers, ne sont pas concernés. L'ARAFER mène des investigations sur ces GI et cette problématique.

4 Des illustrations sont reprises en annexe

S'agissant de l'extension de l'application des dispositifs IR de SNCF Réseau à LISEA, l'EF SNCF Mobilités y est favorable, sous réserve de l'intégration du mode opératoire repris au point 17 de l'avis à consultation selon lequel SNCF Réseau « *conviendrait avec ses concessionnaires de la charge de la pénalité due à un attributaire en cas de modification importante ou de suppression exportée de l'un vers l'autre, au titre de leurs engagements mutuels de coordination de la production de l'horaire, voire de sa sous-traitance complète. SNCF Réseau conviendrait également avec ses concessionnaires de la répartition du bénéfice des pénalités réciproques* ».

A notre sens, cette intégration se justifie par l'harmonisation des règles applicables aux demandeurs de capacité et aux GI gérant une infrastructure sur le réseau ferré national. Il n'y a effectivement pas de raison objective de soustraire une partie du réseau ferré national à ce dispositif. Toutefois, cette intégration ne doit pas se traduire par la mise en place d'un sous-dispositif de règlement des « litiges potentiels » résultant de la mise en œuvre de nouvelles règles non totalement partagées entre les deux GI, situation qui porterait préjudice aux demandeurs de capacité (non-paiement des pénalités du fait des divergences d'interprétation des règles et perte de temps pour les représentants des demandeurs de capacité dans de nouvelles « instances »).

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau ? Pourquoi ?

L'EF SNCF Mobilités n'est pas favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs de SNCF Réseau.

Ainsi, et de façon générale, cette exclusion contreviendrait au souhait d'harmonisation des règles applicables sur le réseau ferré national développé à la question 1.

Mais, plus précisément, il convient de souligner que, pour l'allocation de la capacité, les lignes en cause sont soumises aux mêmes process et instances que les autres lignes et donc aux mêmes difficultés s'agissant de la gestion des travaux qui existent, même si une partie de ces infrastructures est généralement récente.

A titre d'illustration, pour le T4, en septembre 2018 une DETC a été envisagée pour une prolongation de 3 jours avec un préavis de 35 jours. Pour le T11, il a été nécessaire de traiter des travaux de week-end dans des délais très courts.

L'EF SNCF a d'ailleurs déjà été dans l'obligation d'adresser des réclamations à SNCF Réseau pour obtenir :

- le remboursement de redevances facturées à tort à raison de circulations non réalisées du fait de travaux du T4 du 7 juillet au 3 septembre 2017 (remboursement de [CONFIDENTIEL]);
- [CONFIDENTIEL] le remboursement de redevances facturées à tort à raison de circulations non réalisées du fait de travaux du T4 en 29 août au 18 novembre 2016 (remboursement de [CONFIDENTIEL]).

A noter que les lignes T4 et T11 sont des infrastructures dédiées, ce qui implique que, lors de la réalisation de travaux importants, il n'y a souvent plus d'offre ferroviaire possible.

Par ailleurs, le dispositif d'incitations réciproques trouve à s'appliquer à ces lignes, ainsi que le précise le tableau en annexe, qui fait le point des pénalités calculées par SNCF Réseau.

A noter que s'agissant du SA 2017, l'EF SNCF Mobilités conteste les pénalités du T4 à hauteur de [CONFIDENTIEL] et sollicite la pénalisation du GI. Cette contestation est en cours d'examen par SNCF Réseau.

Enfin, l'exploitation de ces lignes nécessite des sillons techniques « purs RFN » qui sont vitaux : lien entre le point d'entrée de ces lignes et leur Technicentre.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

La question vise à connaître le positionnement des acteurs sur l'élargissement du périmètre de l'IR aux DTS et DSA de création et d'ajout de jours.

Ainsi qu'elle l'a indiqué en préambule, l'EF SNCF Mobilités considère que l'absence de traçabilité des causes des demandes de modifications et suppressions de sillons, et la pénalisation des demandeurs de capacité au seul motif qu'ils sont à l'initiative desdites demandes, ne permettent pas d'envisager un quelconque élargissement du périmètre du dispositif IR. Ainsi que l'ARAF l'avait sollicité du GI dans ses décisions de 2014, il convient d'assurer la traçabilité des causes des demandes, afin que les pénalités soient imputées à l'acteur effectivement responsable.

A supposer cette exigence préalablement remplie, l'EF SNCF Mobilités n'est pas favorable à cet élargissement du périmètre du dispositif d'incitations réciproques. En effet, les DTS ont aussi pour fonction d'émettre une demande de sillons plus tardivement qu'à la commande au service, faute d'avoir pu stabiliser le besoin commercial en amont. C'est donc une pratique vertueuse. Mais, la réponse à ces DTS se faisant dans la capacité résiduelle, elle est parfois moins satisfaisante que celle faite aux DS, amenant ainsi de nouvelles demandes pour améliorer le sillon attendu. Ainsi, il ne nous semble pas opportun de les inclure dans le périmètre de l'IR.

C'est encore plus vrai concernant les DSA, particulièrement celles qui ne sont pas répondues dans le délai de 30 jours. Si cette réponse tardive n'est pas satisfaisante, elle pourra donner lieu à des demandes de modifications d'autant plus tardives et donc d'autant plus pénalisées.

A noter également que l'inclusion des DTS au périmètre de l'IR impliquerait le décalage de l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service, que nous ne souhaitons pas, pour les raisons développées à la réponse à la question n° 7.

Les arguments, ci-dessus, s'appliquent également aux DSDM qui, de surcroît, relèvent du pur opérationnel et répondent à des demandes urgentes. Dès lors, l'EF SNCF Mobilités ne souhaite pas qu'ils soient davantage inclus au périmètre du dispositif IR.

En toute hypothèse, si un élargissement du périmètre du dispositif IR devait intervenir, il conviendrait, dans l'intérêt du système ferroviaire, de l'expérimenter via une marche à blanc.

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

Là encore, la juste pénalisation de ces vibrations multiples nécessite impérativement le suivi exact de leur cause et la fin de la pénalisation de l'initiative, situation non résolue à date. En effet, les demandes successives sont souvent faites pour combler une réponse en non qualité ou pour ajuster le sillon-jour à une demande nouvelle d'un client.

De plus, force est de constater que cette question n'est assortie d'aucune simulation financière ou, à défaut, d'ordre de grandeur des effets financiers de la mesure, faute pour les SI de SNCF Réseau de mettre à disposition les données permettant de les réaliser. Il paraît donc hasardeux de s'engager dans cette voie qui pourrait mettre en péril la stabilité financière de certains marchés du transport ferroviaire. Si par impossible cette option devait tout de même être retenue, quand les SI permettront de suivre ces phénomènes, il conviendrait qu'une période d'observation soit prévue afin de mieux décrire et comprendre les vibrations successives.

Enfin, la mesure est « inflationniste », non seulement à raison de son contenu, mais également des effets connexes qu'elle induit. Si on considère que la seule modification d'un sillon-jour entraîne celle de ses sillons-jours liés (au sens large, c'est-à-dire les sillons aller-retour, mais également, par exemple, les sillons porteurs /portés), admettre la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour implique de facto la pénalisation des vibrations de ces sillons connexes.

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

L'EF SNCF Mobilités est favorable à cette proposition. Elle a d'ailleurs eu l'occasion de contester les pénalités EF proposées par le GI sur ce fondement (réponse en attente).

En effet, c'est l'impact réel sur le graphique et ce qui le déforme qui doit être pris en compte pour pénaliser les acteurs du dispositif.

Elle considère d'ailleurs que le projet de règles de gestion du dispositif IR en cours de consultation a déjà tenu compte de cette demande en ce qu'il précise que « *De manière générale, certains sillons peuvent être exonérés sur la base de contrôles manuels réalisés ponctuellement par SNCF Réseau ayant permis de vérifier que les vibrations enregistrées dans le SI IR n'ont, dans les faits, abouti à aucune modification ou à aucune suppression du sillon concerné* ».

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

L'EF SNCF Mobilités est favorable à cette modalité de calcul des pénalités EF pour la même raison que celle reprise à la réponse N°5 : l'impact réel des demandes sur le graphique.

Par contre, la mise en œuvre de cette mesure nécessitera, le moment venu, des précisions sur les modalités de calcul des pénalités et la façon d'appréhender les événements via le SI : est-il en mesure de détecter les suppressions de fin de parcours et les vibrations plus complexes (ex : ajout d'un arrêt en gare ou modification de l'horaire de départ pour cause de robustesse provoquant une modification d'horaire sur une partie du parcours uniquement) ?

En conséquence, si cette modalité de pénalisation devait intervenir, il conviendrait, dans l'intérêt du système ferroviaire, de l'expérimenter via une marche à blanc.

Enfin, l'EF SNCF Mobilités a pris acte des précisions apportées par l'ARAFER selon lesquelles la proposition de barème des pénalités EF a été réalisée sans tenir compte du calcul de la pénalisation sur une partie du parcours. Le barème ne changerait, ensuite, que concomitamment à la pénalisation sur une partie du parcours.

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

L'EF SNCF Mobilités n'est pas favorable à cette mesure car le traitement des objets travaux doit se faire le plus en amont possible, afin de figer le graphique. Or, repousser dans le temps l'initialisation du périmètre de surveillance n'incite pas le GI à cette anticipation.

Concrètement, accepter cette modification revient à permettre au GI de disposer de 15 jours supplémentaires pour modifier/supprimer des sillons-jours sans pénalisation, alors que nous sommes à moins de deux mois des vacances de Noël et que les EF ont déjà mis en vente des titres de transport ou conclu des contrats avec les chargeurs.

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

Dans l'hypothèse où ces propositions seraient effectivement mises en œuvre, il conviendrait de les tester via une marche à blanc.

En effet, s'agissant de l'acceptation/refus pour les DSA, une position favorable est largement conditionnée par la qualité de la réponse du GI à la DSA. Or, cette qualité n'est pas objectivement mesurée et partagée, les demandeurs de capacité ne la trouvant pas toujours à la hauteur de leurs attentes.

De plus, la mise en œuvre d'une telle procédure nécessite le redimensionnement des organisations de travail des demandeurs de capacité, ce qui est de nature à alourdir leurs charges financières.

A notre sens, le délai envisagé de 7 jours pendant lesquels les suppressions sont exonérées de pénalités est court et il ne tient pas compte des contraintes quotidiennes des acteurs de la production. Il convient donc de l'augmenter et de permettre sa modulation à la hausse, afin de traiter des cas dans lesquels la réponse proposée implique la réalisation d'études, par le demandeur de capacité, avant toute acceptation. Des études complexes ne sont pas réalisables durant ce bref délai.

Enfin, la mise en place de cette procédure pose question :

- quid de l'absence de réponse ?
- quid de la notion d'accord verbal, notamment en cas de contestation ?
- quid des cas dans lesquels les DSA sont formalisées en deçà du délai d'acceptation ?

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule

proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

En ce qui concerne les jalons et les spécifications techniques de la formule

Dans ses décisions de 2014, l'ARAF indiquait ce qui suit « V.19 Il a été proposé de prendre en compte les jalons suivants pour établir une progressivité des incitations prenant mieux en compte les contraintes commerciales et opérationnelles des entreprises ferroviaires.

Pour les demandeurs de sillons fret

V.20 Le premier jalon correspond à la date limite de réponse définitive aux sillons à l'étude (M-2). En effet, si RFF dispose actuellement d'une souplesse pour traiter certaines capacités, les entreprises ferroviaires ne peuvent pas être tenues à plus de rigueur.

V.21 Le second jalon est fixé à trois semaines avant la date de circulation. D'après le retour des entreprises ferroviaires au cours de la concertation, ce jalon constitue le début de la période à laquelle les entreprises ferroviaires finalisent leur plan de transport et ont la confirmation de leurs chargeurs. Ce jalon correspond particulièrement aux confirmations des flux industriels non réguliers. Les entreprises ferroviaires ont également indiqué lors de la concertation qu'il était possible, dans certains cas, de mieux responsabiliser leurs clients, en les invitant à confirmer le plus en amont possible leur commande.

V.22 L'information sur la capacité réellement disponible est essentielle pour les demandeurs de sillons. Elle leur permet d'obtenir une réponse positive aux demandes de sillons devant être effectuées peu de temps avant le jour de circulation. Ainsi, une capacité libérée à cette période, par exemple par absence de confirmation par le chargeur, pourra être utilisée en tout ou partie par un autre demandeur ou le même demandeur. Il s'agit donc de rendre la phase de commande de sillons à partir de S-3 la plus efficace possible, et ce au profit des demandeurs de capacités, voire des horaristes qui pourront donner une réponse satisfaisante plus tôt et travailler dans de meilleures conditions.

V.23 Cependant, afin de prendre en compte le fait que tous les chargeurs n'ont pas encore confirmé leurs flux à cette date, il a été décidé que la pénalité progresse lentement durant cette période.

V.24 Le troisième jalon, proposé à J-10, permet d'offrir de la souplesse au système ferroviaire pour les trafics qui sont de nature plus volatiles, et dont le plan de transport n'est confirmé que tardivement (céréales,...). Comme pour le deuxième jalon et pour les mêmes raisons, l'Autorité a retenu une date qui correspond au début de la période de finalisation des plans de transport telle qu'indiquée par les demandeurs.

Pour les demandes de sillons voyageurs

V.25 Comme pour l'activité de transport de marchandises, le premier jalon correspond à la date limite de réponse aux sillons à l'étude (M-4).

V.26 Le deuxième jalon est fixé à M-2 dès lors que l'Autorité estime qu'à cette date une majorité des trains a déjà été mise en vente. Les entreprises peuvent donc réaliser une identification exhaustive des capacités qui ne seront pas utilisées.

V.27 Le troisième jalon vise à lisser les effets de seuil et permet d'accentuer l'incitation à restituer les capacités avant le passage dans la période de dernière minute ».

Ces éléments sont toujours d'actualité. L'EF SNCF Mobilités n'est donc pas d'accord pour une pénalisation continue et souhaite conserver les jalons M-2 pour le transport de fret, et M-4 pour le transport de voyageurs, comme point de départ pour une pénalisation des modifications ou des

suppressions. Ces jalons restent réalistes et correspondent à notre réalité commerciale et de production.

L'EF SNCF Mobilités conteste le caractère négatif des constats repris au point 52 de la consultation « *Les effets de seuil de la formulation actuelle des barèmes engendrent :*

- *de la précipitation pour les traitements à effectuer avant un seuil,*
- *du relâchement pour les traitements en retard après passage d'un seuil, dans l'attente du suivant ».*

Bien au contraire, le système actuel, avec la présence de ces seuils, qui sont très lisibles en termes calendaires et associés à un barème en euros fixes, porte ses fruits car il est animé en interne. Il est traduit en gestes métiers par les agents en charge de la production des demandeurs de sillons. Chacun a désormais intégré que les modifications/suppressions sont exonérées de pénalités avant M-4 ou M-2 suivant le type de transport réalisé, ce qui est plus incitatif que le fait d'être toujours pénalisé, même si le montant de la pénalité faible au départ augmente progressivement.

Il est à craindre que l'effet positif du dispositif actuel disparaisse avec une pénalisation perpétuelle, croissante, et de fait diffuse du demandeur de capacité.

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

De façon générale, les nouveaux barèmes perdent en lisibilité, et donc, en efficacité.

S'agissant des nouveaux barèmes applicables aux GI, l'EF SNCF constate que les montants globaux pour les suppressions et modifications de sillons fret, sont en diminution, sans en comprendre a priori la raison. Elle estime que c'est un contre-signal, alors que l'impact des bougers sur les sillons peut aboutir à la perte d'un client ou d'un appel d'offres.

On relève également que le nouveau barème « suppressions sauf Transilien » décale le moment de la pénalisation du GI à 8€/km dans le temps. Alors que le seuil de déclenchement se situe actuellement à J-60, ce montant dissuasif est atteint vers J-15.

S'agissant des nouveaux barèmes applicables aux demandeurs de capacité, ainsi qu'il a été précisé ci-avant, le maintien des jalons actuels est une condition de l'efficacité du dispositif et de sa bonne application par les intéressés.

Au regard de ce qui précède, l'EF SNCF Mobilités souhaite le maintien des barèmes actuellement en vigueur.

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en oeuvre proposeriez-vous ?

La proposition d'évolution de la notion de modification importante pour les sillons-jours de long parcours ne recueille pas notre agrément.

En effet, par exemple, déterminer un seuil en minutes au 100 km, revient à considérer comme une modification du GI non pénalisable un rallongement de temps de parcours entre 16 à 40 minutes pour un sillon-jour de 800 km, si l'on retient respectivement un seuil de 2 et de 5 minutes/100 km.

Or, ce type de modification correspond souvent à une dégradation de la performance des sillons long parcours. Ceci n'est pas acceptable et est incompatible avec la recherche de la satisfaction du client final, le GI ne saurait être exonéré de pénalité.

Une telle modulation conduirait notamment à mettre en péril l'acheminement de bout en bout des clients en perturbant l'organisation des correspondances, portant atteinte par-là à la compétitivité du mode ferroviaire. Il en va de même de l'optimisation de la production, sur laquelle repose la viabilité économique des EF.

L'argument de la robustesse ne peut non plus être retenu, car un seuil potentiellement aussi important revient à donner « un droit de tirage » au GI pour allonger les temps de parcours et raccourcir d'autant les crochets de matériel, qui ne peuvent pas être une variable d'ajustement pour le GI.

Ainsi que l'indiquait l'ARAF dans ses décisions de 2014, « IV.23 Il a été proposé lors de la concertation **l'utilisation d'un barème kilométrique, dont le principal avantage est de corrélérer la pénalité avec la distance du parcours impacté, qui est elle-même le principal inducteur de coûts pour les entreprises.** Le recours à un barème kilométrique présente également l'intérêt de la simplicité ».

L'EF SNCF Mobilités estime que ce principe reste applicable et qu'il n'y a pas « surreprésentation des sillons-jours de transport de voyageurs de plus long parcours du fait du seuil appliqué ». Elle demande donc le maintien de la définition actuellement en vigueur de la modification importante pénalisable pour le GI et rappelle que, dans le dispositif actuel, les demandeurs de capacité sont pénalisés dès qu'une modification a un effet sur le tracé horaire.

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Oui, en application du principe de non-discrimination des candidats et étant précisé qu'il convient de considérer chaque TER comme un candidat.

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

L'EF SNCF Mobilités est favorable à l'intégration de tous les sillons-jours à l'étude aux AQS, car il serait pertinent de relever le taux de sillons-jours à l'étude incités financièrement. Cela permettrait un traitement dans les temps de l'affermissement des sillons-jours tel que prévu au DRR. Pour autant, elle s'interroge sur la faisabilité et l'efficacité de cette mesure qui peut conduire le GI à augmenter les « trous de régime ».

Par contre, elle est en désaccord avec la partie suivante du point 80 : « et les pénalités versées par les gestionnaires d'infrastructure (au titre des sillons-jours à l'étude uniquement) seraient déductibles de l'indemnisation ultérieure éventuelle des préjudices subis » car un dispositif incitatif quel qu'il soit n'a pas une vocation indemnitaire. Il ne peut y avoir qu'un cumul entre les deux types de flux financiers. Si on considère l'AQS comme un dispositif incitatif, il convient de supprimer la clause de « renonciation » reprise au modèle de contrat annexé au DRR.

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

La caractérisation des travaux peut amener une réponse irréalisable ou à l'étude. L'EF SNCF Mobilités souhaite une concertation préalable à la caractérisation du contexte travaux (Modélisation des Objets Travaux en construction et en adaptation) par le GI, par exemple, à l'occasion des revues d'axe, pour éviter les trous de régime et maintenir un maximum de sillons-jours à l'étude

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

Nous comprenons que la pénalisation du demandeur de modification ou suppression de sillons-jours à l'étude est la réciproque de la pénalisation du GI, via le dispositif IR, du fait de la création de sillons-jours à l'étude. Le dispositif de pénalisation envisagé pour le GI ne nous paraît pas vertueux car il est très incitatif aux réponses irréalisables.

Les sillons-jours à l'étude doivent être traités à part. Ils n'ont pas été acceptés par le demandeur, puisqu'ils n'ont pas été finalisés par le GI, et c'est une obligation du GI d'y répondre dans un temps imparti. Par ailleurs, une réponse tardive du GI et ne répondant pas aux besoins du demandeur induirait une demande de modification ou de suppression fortement pénalisable pour le demandeur.

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

Non, cf. réponse N° 15.

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Non, cf. réponse N° 15.

De plus, l'incitation financière n'est qu'un des aspects de l'AQS, qui a pour objet principal d'assurer le suivi des réponses définitives aux sillons-jours à l'étude de certaines commandes jugées prioritaires par le demandeur de sillon. Ce suivi est conjoint avec la Direction commerciale et surtout la Direction de l'attribution de la capacité qui l'utilise pour la qualité de sa production.

L'IR telle qu'elle est pratiquée par le GI ne permettrait pas d'assurer le volet qualitatif de l'AQS. D'autant, qu'à date nous n'avons toujours pas connaissance des sillons pénalisés en 2018.

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Sans objet du fait des réponses précédentes.

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

Lors de la consultation ayant abouti au dispositif actuel, l'EF SNCF Mobilités avait souligné le fait que certaines retenues de RR pouvaient être d'un montant inférieur aux pénalités IR. Elle avait préconisé un plafonnement des pénalités IR au montant de la RR, plafonnement qui n'a pas été retenu.

Elle regrette que le plafonnement du dispositif incitatif ne soit toujours pas envisagé, cette option évitant d'alourdir les conséquences financières des demandes de suppressions à partir de J-1 17H00 et des non-circulations, qui lui sont facturées, y compris dans des cas exonérés.

L'option envisagée vise à pénaliser l'attributaire du sillon-jour à hauteur du double du montant de la pénalité applicable à J-1 au titre de l'IR.

Pour la majeure partie des activités de l'EF SNCF Mobilités, cette pénalité plus importante que ce qui était initialement prévu, est un contre signal, les activités ayant progressé dans leurs gestes métier et ayant intégré l'importance de libérer le graphique le plus en amont possible.

De plus, cette mesure ne respecte pas le principe de réciprocité : il faudrait donc prévoir le même type de sanction, avec le même calcul, pour le GI qui supprime des sillons après J-1 17 heures, l'éventuelle indemnisation de l'EF restant partielle et soumise à procédure de réclamation.

En conséquence, l'EF SNCF Mobilités demande un retrait de cette disposition et un retour au paiement de 60% de RC initialement prévus pour les EF Fret (1^{ère} tranche tarifaire pour trains HLP et 2^{de} tranche tarifaire pour les autres trains) et de 75% de la RM pour les EF Voyageurs.

Enfin, il convient que le GI émette les justificatifs détaillés permettant de facturer les pénalités qu'il doit aux demandeurs de pénalités durant la période J-7/J-1 17H00, cette période connaissant également des événements impliquant des suppressions (et modifications de sillons-jours) à raison de la mauvaise allocation de la capacité (ex : erreur de programmation de chantier).



Consultation publique de l'ARAFER sur le Projet de mise à jour des dispositifs incitatifs réciproques encourageant les candidats et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à un meilleur usage des capacités commerciales et non-commerciales offertes sur le réseau ferré national

Réponse de SNCF Réseau

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

A titre liminaire, SNCF Réseau note que cette extension vise uniquement le concessionnaire LISEA sur la partie du réseau qu'il a en gestion. Or, SNCF Réseau n'est pas responsable de la relation commerciale (attribution des sillons et tarification) avec les entreprises du secteur ferroviaire qui commandent des sillons et circulent sur cette partie du réseau. SNCF Réseau n'est donc pas en mesure de prendre en charge la négociation des modalités du dispositif incitatif à déployer.

Ce point étant précisé, SNCF Réseau précise que l'enjeu financier des vibrations de sillons sur cette partie du réseau est très faible (de l'ordre de **[CONFIDENTIEL]** pour l'ensemble des acteurs en première analyse) et est à mettre en relation avec les difficultés de mises en œuvre de la disposition qui se ferait nécessairement manuellement, les outils à disposition ne permettant pas le suivi de l'origine de la vibration entre SNCF Réseau et LISEA.

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

D'une façon générale, SNCF Réseau estime que la proposition d'exclure les lignes techniquement dédiées à certains matériels est contraire à l'objectif d'appliquer uniformément à l'ensemble du réseau ferré national les dispositifs incitatifs.

Dans cette optique de ne pas différencier certaines portions du réseau ferré national, SNCF Réseau propose d'exclure uniquement les lignes qui n'ont pas d'incidence sur le reste du réseau, à savoir les

lignes dites à voies métriques (Blanc-Argent, Train Jaune, Saint Gervais-Vallorcine), sous réserve des observations éventuelles des entreprises ferroviaires concernées.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des demandes tardives de sillons (DTS) et des demandes de sillons en adaptation (DSA) au périmètre de suivi du dispositif d'incitations réciproques dès l'HDS 2020. Cependant, SNCF Réseau n'a pas été en mesure à ce stade d'évaluer les impacts d'une telle évolution en particulier concernant l'extension aux DSA et aux DTS. Compte tenu des premières analyses à dire d'experts, il est possible d'anticiper des impacts importants d'une telle mesure sur l'activité fret.

A ce titre, SNCF Réseau propose de prévoir une période de marche à blanc, ou a minima l'application d'un barème de pénalités amoindries, pour évaluer les impacts de cette évolution (extension aux DTS et DSA) et permettre d'identifier et concerter d'éventuelles règles de gestion pour la mise en œuvre technique du dispositif. En ce sens, SNCF Réseau rappelle les dispositions de l'avis n° 2017-005 de l'ARAFER du 1^{er} février 2017 concernant l'intégration de nouveaux dispositifs incitatifs dans le document de référence du réseau : *« les conditions de mise au point de tels dispositifs doivent obéir à une démarche rigoureuse d'identification des causes de dysfonctionnement et des comportements à promouvoir ainsi que de définition des objectifs à atteindre et de calibrage des incitations financières »*. SNCF Réseau rappelle aussi les difficultés de l'introduction sans marche à blanc du dispositif d'incitations réciproques au cours de l'HDS 2015.

Concernant l'inclusion des DSDM au périmètre de suivi, SNCF Réseau ne peut à ce stade s'engager fermement sur une échéance de mise en œuvre. Cette évolution du dispositif d'incitations réciproques induit de nombreuses évolutions dans les systèmes, notamment la prise en compte du kilométrage après J-7. Cette évolution nécessite la mise en place de nouveaux systèmes d'information (NGOC et SIPH) pour permettre le calcul de kilométrage sur les SDM. De plus, l'inclusion des DSDM nécessite le calcul de marche après J-7 via la NGOC et SIPH. A ce stade, SNCF Réseau ne peut s'engager fermement sur l'effectivité de cette fonctionnalité. L'échéance indiquée de moyen terme à partir de l'HDS 2022 n'est en tout état de cause pas tenable.

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable à la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour. Cependant, pour des raisons techniques, SNCF Réseau ne sera pas en mesure de mettre en œuvre cette proposition à partir de l'HDS 2022. Les difficultés techniques proviennent de l'impossibilité à ordonner et relier avec précision les objets « commandes-réponses-altération GI » dans le système d'information actuel, faute de données relatives au pilotage de la production. Le pilotage de la

production horaire est une des fonctionnalités attendues de SIPH auquel il faudra rajouter des évolutions sur l'écosystème, notamment de BASIC pour le suivi à la maille sillon jour.

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

SNCF Réseau confirme la possibilité de mettre en œuvre la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours dès l'HDS 2020. Cependant, SNCF Réseau indique d'ores et déjà que des règles de gestion sont à définir pour la mise en œuvre de cette évolution et concertées avec les entreprises ferroviaires dans le cadre d'une concertation ad hoc.

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

D'une façon générale, SNCF Réseau souligne que la proposition de pénaliser les attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ne correspond pas à l'esprit général du dispositif d'incitations réciproques qui a une portée pénalitaire et incitative et non pas indemnitaire.

Du point de vue de la production horaire cette proposition peut éventuellement se comprendre dans le seul cas d'une réduction du parcours sans autre modification de la desserte maintenue. Dans tous les autres cas (allongement d'un parcours, ajout ou allongement d'un arrêt, modification d'un horaire,...) le linéaire concerné par la modification ne permet pas de préjuger de l'absence d'impact sur le reste du parcours selon la présence d'autres sillons au graphique et/ou les restrictions travaux rencontrés. Il faut aussi préciser qu'à date GESICO ne permet pas d'identifier distinctement les demandes relatives aux seules réductions de parcours.

D'un point de vue technique, SNCF Réseau attire l'attention de l'ARAFER sur l'impossibilité technique de mettre en œuvre la présente proposition, même à moyen terme. Les outils à disposition ne permettent pas d'identifier précisément le kilométrage du sillon qui a vibré, les systèmes à venir (SIPH, NGOC) n'ayant pas intégré ce paramètre dans leur roadmap.

Pour toutes ces raisons, SNCF Réseau n'est pas favorable à cette évolution.

Par ailleurs, SNCF Réseau relève une affirmation qui ne lui paraît pas fondée au point 37 de la consultation publique pour justifier la retenue d'un barème kilométrique unique pour les candidats ne distinguant pas modifications et suppressions totales. SNCF Réseau ne conteste pas ce barème unique. Toutefois, il faut souligner qu'une modification est moins impactante qu'une suppression au sens de l'emprise capacitaire : une suppression est plus péjorative qu'une modification en ce que la capacité préemptée jusqu'à la suppression constitue une perte de chance pour un autre candidat intéressé par cette même capacité, alors qu'une simple modification n'a pas cette dimension de perte de chance (l'empreinte capacitaire existant toujours).

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable au décalage de l'initialisation du périmètre de surveillance du dispositif d'incitations réciproques à la certification de l'horaire de service. Ce jalon correspond en effet à une date pertinente d'un point de la production des sillons, notamment en cas d'inclusion des DTS et des DSA dans le périmètre de suivi du dispositif.

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

SNCF Réseau n'est pas favorable à la mise en œuvre des conditions d'acceptation et de refus pour les DSA telles que proposées par l'ARAFER.

SNCF Réseau rappelle que par nature les sillons-jours attribués en réponses aux DSA le sont dans la capacité résiduelle en cohérence avec les tolérances exprimées par le demandeur. Lorsque le gestionnaire d'infrastructure ne trouve pas de solution dans les tolérances, le sillons-jour n'est pas attribué. La réponse d'attribution correspondant nécessairement aux tolérances exprimées par l'attributaire, la réponse ne peut qu'être tacitement acceptée.

De plus, l'instauration d'une période de franchise présente le risque de générer des pratiques de surréservations des candidats et d'engorger la production horaire. Cette période de franchise pourrait en effet notamment faciliter la formulation de demandes de sillons correspondant à des demandes d'études auxquelles la production serait tenue de répondre, avec la possibilité d'annuler pour le demandeur sous 7 jours. C'est notamment pour cette raison que SNCF Réseau est défavorable à cette évolution.

Enfin, on note que l'instauration d'une période de franchise en phase d'adaptation serait de nature à nuire à la stabilité du graphique, une modification mineure à la suite de la réponse d'attribution du gestionnaire d'infrastructure étant suffisante pour faire sortir du périmètre de suivi ledit sillon.

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

Réponse de SNCF Réseau

Sur le principe, SNCF Réseau accueille favorablement l'ensemble des propositions de l'ARAFER qui tendent à rendre le dispositif plus cohérent en incitant à stabiliser le graphique le plus en amont possible de la circulation et supprimer les effets de seuil liés au barème actuel.

SNCF Réseau salue également la volonté de l'ARAFER de mise en cohérence de la période de pénalisation des attributaires de sillons avec celle du gestionnaire d'infrastructure. Cette disposition, demandée par le gestionnaire d'infrastructure lors des précédentes consultations, contribue à lutter contre les surréservations de capacité et incite à recentrer les commandes sur des besoins avérés.

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

Réponse de SNCF Réseau

A titre liminaire, SNCF Réseau relève que la justification des barèmes différenciés appliqués d'une part au gestionnaire d'infrastructure et d'autre part aux attributaires de sillons a évolué par rapport aux précédentes décisions de l'ARAFER mais demeure toujours pour SNCF Réseau insuffisamment fondé et motivé. En particulier, SNCF Réseau relève l'affirmation suivante de l'ARAFER au point 65 : *« Dans la mesure où les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires attribuent des capacités commerciales sous la forme de sillons, sans tenir totalement compte des problématiques d'enchaînements aux origines et destinations que les candidats doivent pourtant intégrer à leurs plans de transport, les dispositifs incitatifs réciproques doivent rester davantage indulgents à l'égard des demandeurs de capacités qu'à l'égard des gestionnaires d'infrastructures »*. Cette affirmation nous paraît non seulement maladroite vis-à-vis du travail des GI mais aussi insuffisamment démontrée.

Au-delà de ce point, les niveaux de barèmes proposés par l'ARAFER n'appellent pas de remarque particulière de la part de SNCF Réseau. D'une façon générale, du point de vue de SNCF Réseau, il est important de conserver un volume financier raisonnable pour préserver les ressources de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire.

Cependant, faute de données disponibles, SNCF Réseau n'a pas été en mesure d'évaluer les conséquences financières pour l'ensemble des parties intéressées.

De plus, la mise en œuvre des évolutions proposées nécessitera l'application de règles de gestion non définies à ce stade et qui seront concertées avec les entreprises ferroviaires. C'est pourquoi SNCF Réseau rappelle l'importance d'éprouver les évolutions et le nouveau barème proposé dans le cadre d'une marche à blanc.

Du point de vue de SNCF Réseau, l'ensemble des dispositifs incitatifs représentent une charge financière importante. D'une façon générale, SNCF Réseau tient à mobiliser le maximum de ses ressources sur les missions essentielles de gestion du réseau, à savoir la maintenance et les investissements.

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?

Réponse de SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable à la proposition de l'ARAFER de moduler le seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructure pour le

transport de voyageurs et le fret. Comme le propose l'ARAFER dans la consultation publique, SNCF Réseau propose de retenir un seuil fixé à 5 minutes / 100 km, ceci présentant une forme de cohérence avec les indicateurs suivis dans le cadre du Système d'amélioration des performances (SAP).

SNCF Réseau propose d'expérimenter cette évolution dans le cadre d'une marche à blanc, déjà souhaitée dans la présente réponse pour la mise en œuvre des autres évolutions proposées. Cette marche à blanc permettra d'identifier les effets du seuil retenu, surtout en phase d'adaptation pour laquelle les simulations ne sont pas réalisables faute de données disponibles à date, et d'ajuster le dispositif le cas échéant.

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Réponse SNCF Réseau

Compte tenu des évolutions proposées par l'ARAFER concernant le suivi des sillons-jours à l'étude, et abordées ci-après, SNCF Réseau ne prévoit pas de faire perdurer le dispositif contractuel existant des "Accords qualité sillons". Le nouveau dispositif de suivi à visée pénalitaire proposé par l'ARAFER a vocation à s'appliquer à l'ensemble des attributaires de sillons-jours à l'étude, ce qui n'appelle pas d'opposition de la part de SNCF Réseau.

Afin d'assurer un suivi particulier des sillons sensibles pour les candidats, SNCF Réseau souligne que les instances bilatérales types CTH permettent d'identifier, tout au long du processus d'attribution des capacités, ces sillons qui doivent faire l'objet d'une attention particulière d'un point de vue de la production.

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

Réponse SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable à l'extension du dispositif de suivi à l'ensemble des sillons-jours à l'étude à des fins de simplification et de clarté des dispositifs incitatifs applicables.

SNCF Réseau rappelle toutefois que les sillons-jours à l'étude n'ont pas le même statut que les sillons-jours attribués : par définition, les sillons-jours à l'étude ne sont pas attribués et ne sont générateurs d'aucun droit ou obligation pour l'EF ou le GI. Ce point est fondamental en ce qu'il permet de distinguer les dispositifs à visée indemnitaire et les dispositifs à visée pénalitaire applicables. Ainsi, il convient de rappeler qu'il n'existe pas de possibilité de réclamation à visée indemnitaire pour l'ensemble des sillons-jours à l'étude (et qu'il n'y a donc jamais indemnisation au titre de ces sillons) : de ce point de vue la formulation de la question de l'ARAFER n'est pas pertinente dans la mesure où il n'y a pas maintien de possibilité de réclamation ultérieure.

Du point de vue indemnitaire, en aucun cas, le gestionnaire d'infrastructure indemniserait un quelconque préjudice prétendument subi du fait d'une réponse « à l'étude » à une demande de sillon-jour ou du fait d'une réponse négative donnée à la suite d'un sillon-jour à l'étude. Pour rappel,

l'article 20 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et du contrat d'attribution de sillons prévoit les cas d'indemnisation du préjudice subi au titre des seules suppressions de sillons-jours attribués du fait de SNCF Réseau.

Pour mémoire enfin, comme l'Autorité l'avait relevé dans ses rapports d'instruction des quatre règlements de différend à l'origine de la création du dispositif d'incitations réciproques (en septembre 2013), « *l'ARAFER n'est pas compétente s'agissant de fixer les conditions d'indemnisation de préjudices subis qui est du ressort de l'ordre judiciaire alors qu'elle l'est pour préciser un système incitatif à une meilleure gestion du réseau ferré national* ».

Ces différents points étant rappelés, SNCF Réseau est bien favorable à l'extension souhaitée par l'ARAFER du dispositif pénalitaire à tous les sillons-jours à l'étude dans la mesure où ce dispositif vise à une meilleure stabilité du graphique et donc à la levée la plus rapide possible de l'incertitude portant sur les sillons-jours à l'étude.

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

Réponse SNCF Réseau

SNCF Réseau rappelle que la caractérisation du contexte travaux devant amener une réponse à l'étude répond déjà à des principes et pratiques horaires établis. On les résume ci-dessous.

Lors de la mise au graphique dans THOR des objets capacitaires travaux au démarrage de la phase de construction, les fenêtres et demandes de capacités travaux sont réparties en 2 catégories :

- la première catégorie pour laquelle les horairistes ont consigné de ne pas laisser de conflit et donc de proposer des variantes lorsque ces objets travaux sont activés sur le parcours ou à défaut de répondre par un refus d'attribution. Cette catégorie est constituée des fenêtres génériques, correctives et de surveillance activées de façon récurrente mais définies de manière à limiter les impacts sur les circulations ;
- la seconde catégorie pour laquelle les horairistes peuvent laisser des conflits au graphique qui conduiront à émettre une réponse « à l'étude ». Cette catégorie regroupe les fenêtres déformées et demandes de capacité activées plus ponctuellement mais plus impactantes sur les sillons et nécessitant un volume de traitement de chantiers (variantes travaux) non absorbable par la production horaire dans le délai contraint du calendrier de la construction (de mi-avril à début septembre A-1).

Par exception, certaines fenêtres déformées ou demandes de capacités peuvent être classées dans la 1^{ère} catégorie, notamment en cas d'absence de solution alternative (fermeture continue de ligne, week-end coup de poing...), mais également dans le but d'anticiper le traitement de certains chantiers sur la période du début du service.

Comme indiqué au point 4.2.5.1 du DRR portant sur l'HDS 2018, dans le cas où le sillon-jour est à l'étude, l'outil de commande GESICO fournit l'identifiant de la (ou des) fenêtre(s) ou capacité(s) travaux à l'origine du conflit. Un export de ces informations est disponible au format csv.

A titre d'illustration, le fichier ci-joint présente l'information renseignée dans l'outil GESICO dans le cas où le sillon-jour est à l'étude. Dans l'exemple, le sillon Intercités 3100 Le Havre – Paris St Lazare est à l'étude le 22/04/2019 du fait de 2 plages travaux (visible en bas à droite dans les Etats Courant du Sillons dans GESICO) :

- 1^{ère} plage entre Sartrouville et Poissy « DEF19_Sartrouville-Poissy_015 » ;
- 2^{ème} plage entre Poissy et Epone « DEF19_Poissy-Epone_014 ».



SJE - Exemple vision
Gesico.xlsx

En précision, concernant la 2^{ème} plage :

- « DEF » signifie qu'il s'agit d'une fenêtre déformée (autres valeurs possibles : « FEN » pour les fenêtres génériques correctives et de surveillance et « CAP » pour les demandes de capacité) ;
- 19 indique le millésime (SA2019 en l'espèce) ;
- Poissy_Epone identifie la section du réseau sur laquelle l'objet travaux est localisé ;
- 014 : il s'agit d'un incrément.

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

Réponse SNCF Réseau

Afin d'assurer un équilibre d'ensemble des dispositifs incitatifs, SNCF Réseau accueille favorablement la proposition de l'ARAFER d'instaurer une incitation réciproque sur les demandeurs visant les modifications et/ou suppressions de sillons-jours à l'étude. Cette incitation participe de l'objectif de formuler des demandes de sillons sur la base de besoins avérés dès les demandes au service.

Cette proposition est aussi de nature à éviter le gaspillage de capacité et aussi des ressources de production. En effet au niveau du graphique de circulation un sillon répondu « à l'étude » préempte potentiellement de la capacité au détriment d'autres besoins. Enfin du point de vue de la production le sillon répondu « à l'étude » représente un produit intermédiaire qui a consommé des ressources de production, nécessitant des travaux supplémentaires de résolution de conflits pour être finalisé.

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

Réponse SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable à la période de franchise proposée qui s'aligne sur le jalon retenu au titre de l'évolution du dispositif de surveillance des sillons-jours attribués à la publication du service.

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Réponse SNCF Réseau

Concernant la mise en œuvre du dispositif de suivi des sillons-jours à l'étude, SNCF Réseau n'est pas opposé à une fusion des dispositifs, comme indiqué précédemment et aussi dans la mesure où le barème applicable aux sillons-jours à l'étude est moins pénalisant que barème appliqué dans le cadre du dispositif d'incitations réciproques.

D'un point de vue technique, SNCF Réseau rappelle que le dispositif proposé par l'ARAFER est nouveau et non anticipé, contrairement aux grandes évolutions proposées concernant le suivi des sillons-jours attribués déjà ciblées dans les décisions initiales de l'ARAFER concernant le dispositif d'incitations réciproques. Une mise en œuvre dudit dispositif à l'horizon de l'HDS 2020 nécessite que les outils de suivi soient fonctionnels dès septembre 2019, soit à partir de la publication de l'HDS 2020. A ce jour, SNCF Réseau ne peut s'engager fermement sur la mise en œuvre des propositions et la fusion avec les dispositifs d'incitations réciproques à cet horizon de temps. Néanmoins, SNCF Réseau s'engage à indiquer à l'ARAFER et aux parties intéressées ce qu'il sera en mesure de mettre en œuvre et à quelle échéance, avec partage des règles de gestion nécessaires, au premier semestre 2019.

D'une façon générale, et au même titre que l'extension du périmètre de suivi des sillons-jours attribués aux demandes tardives de sillons et aux demandes de sillons en adaptation (cf. réponse de SNCF Réseau à la question 3), SNCF Réseau préconise une période de marche à blanc afin d'éprouver en pratique le système proposé, identifier et concerter avec les parties prenantes les règles de gestion nécessaires pour permettre la mise en œuvre technique du nouveau dispositif dans le respect des principes présentés dans la présente consultation, à l'instar de l'application différée ou encore de la période d'observation demandée par l'ARAFER dans son avis 2017-005 du 1^{er} février 2017, à propos d'autres dispositifs incitatifs envisagés à l'époque par SNCF Réseau.

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Réponse SNCF Réseau

D'une façon générale, SNCF Réseau estime que les dispositifs incitant à la stabilité du graphique horaire le plus en amont possible de la circulation sont vertueux. Ces dispositifs devant induire un volume de pénalités financières raisonnable de nature à ne pas trop altérer les ressources du gestionnaire d'infrastructure et des attributaires de sillons.

Concernant le dispositif de suivi des sillons-jours à l'étude, SNCF Réseau souligne la volonté de l'ARAFER d'étendre à l'ensemble des sillons-jours à l'étude l'incitation à donner rapidement une réponse au sillons-jours à l'étude, mais également une incitation à attribuer le sillon. SNCF Réseau prend acte de cette proposition, tout en soulignant l'importance de bien différencier, comme l'ARAFER le propose, le barème de pénalités en prévoyant des pénalités amoindries dans le cas d'une réponse d'attribution de sillon.

Par ailleurs, SNCF Réseau relève que le dispositif proposé n'est pas adapté à la zone dense de l'Île de France en ce que :

- L'application des processus de production horaire a été adaptée pour prendre en compte les contraintes (notamment les forts volumes de travaux et de sillons) et se traduit par une adaptation très tardive des plans de transport aux contraintes travaux, totalement déconnectée de l'objectif du dispositif IR de stabilisation du graphique dès l'horaire de service ;
- Des outils de commandes non adaptés au volume de sillons ce qui conduit à traiter via des fichiers joints (donc hors des outils de commande) un nombre important de commandes (DTS, DSA, DSDM) ;
- Un moteur de détection de conflit inadapté aux zones denses puisqu'il s'appuie sur la description d'une infrastructure simplifiée qui ne comporte que les voies principales (soit une seule voie par sens).

Dans ce cadre, et pour assurer une cohérence avec le dispositif de suivi des sillons-jours attribués, SNCF Réseau suggère d'instaurer un barème différencié pour les sillons-jours à l'étude de l'activité Transilien.

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

Réponse SNCF Réseau

SNCF Réseau est favorable à la proposition de l'ARAFER qui poursuit l'objectif de cohérence d'ensemble des dispositifs incitatifs applicables tout au long du processus d'attribution des capacités et jusqu'à la phase de circulation. Poursuivant ce même objectif, SNCF Réseau a introduit des modifications du DRR 2019 en ce sens, actuellement en cours de consultation auprès des parties prenantes. A la suite de la publication de la décision de l'ARAFER visant à refondre les dispositifs incitatifs, SNCF Réseau veillera à la cohérence du dispositif présenté dans son DRR avec celui inscrit dans la décision susvisée.

D'une façon générale, SNCF Réseau rappelle les dispositions prévues dans le décret n°2003-194¹ lui réservant la possibilité de « *percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon occasionnelle, de l'utiliser en tout ou partie* ». De plus, le gestionnaire d'infrastructure « *est tenu de percevoir ce droit lorsque des candidats s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie* ». SNCF Réseau est donc compétent pour mettre en œuvre un dispositif de retenue complémentaire au dispositif proposé par l'ARAFER afin de répondre à cette dernière disposition réglementaire.

¹ Article 33-3 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire

Consulter une vie du sillon

Informations de la vie du sillon

Informations générales

Numéro VDS : 784855
Service : 2019
Date de création : 30/03/2018
Organisation : SNCF MOBILITES
Entité : SNCF-Service Sillon

Contenu de la vie du sillon

Demandes

Sillons alloués

N° Demande	Type	Demande d'origine	
23LPLP	Modification [AJJ]	23HB2X	Ra d
23HB2Y	Création		Ra d
23HB2X	Création		Ra d

Etat courant du sillon

Régime des demandes de la vie du sillon

Service 2019		Lu. ¹	Ma. ²	Me. ³	Je. ⁴	Ve. ⁵	Sa. ⁶	Di. ⁷
décembre (12)	49							9
	50	10	11	12	13	14	15	16
	51	17	18	19	20	21	22	23
	52	24	25	26	27	28	29	30
	1	31	1	2	3	4	5	6
janvier (01)	2	7	8	9	10	11	12	13
	3	14	15	16	17	18	19	20
	4	21	22	23	24	25	26	27
	5	28	29	30	31	1	2	3
	6	4	5	6	7	8	9	10
février (02)	7	11	12	13	14	15	16	17
	8	18	19	20	21	22	23	24
	9	25	26	27	28	1	2	3
	10	4	5	6	7	8	9	10
	11	11	12	13	14	15	16	17
mars (03)	12	18	19	20	21	22	23	24
	13	25	26	27	28	29	30	31
	14	1	2	3	4	5	6	7
	15	8	9	10	11	12	13	14
	16	15	16	17	18	19	20	21
avril (04)	17	22	23	24	25	26	27	28
	18	29	30	1	2	3	4	5
	19	6	7	8	9	10	11	12
	20	13	14	15	16	17	18	19
	21	20	21	22	23	24	25	26
mai (05)	22	27	28	29	30	31	1	2

Service 2019		Lu. ¹	Ma. ²	Me. ³	Je. ⁴	Ve. ⁵	Sa. ⁶	Di. ⁷
juin (06)	23	3	4	5	6	7	8	9
	24	10	11	12	13	14	15	16
	25	17	18	19	20	21	22	23
	26	24	25	26	27	28	29	30
	27	1	2	3	4	5	6	7
juillet (07)	28	8	9	10	11	12	13	14
	29	15	16	17	18	19	20	21
	30	22	23	24	25	26	27	28
	31	29	30	31	1	2	3	4
	32	5	6	7	8	9	10	11
août (08)	33	12	13	14	15	16	17	18
	34	19	20	21	22	23	24	25
	35	26	27	28	29	30	31	1
	36	2	3	4	5	6	7	8
	37	9	10	11	12	13	14	15
septembre (09)	38	16	17	18	19	20	21	22
	39	23	24	25	26	27	28	29
	40	30	1	2	3	4	5	6
	41	7	8	9	10	11	12	13
	42	14	15	16	17	18	19	20
octobre (10)	43	21	22	23	24	25	26	27
	44	28	29	30	31	1	2	3
	45	4	5	6	7	8	9	10
	46	11	12	13	14	15	16	17
	47	18	19	20	21	22	23	24
novembre (11)	48	25	26	27	28	29	30	1
	49	2	3	4	5	6	7	8
	50	9	10	11	12	13	14	15
décembre (12)								

Historique au 17/10/2018

Numéro de marche

3100

Jours de circulation à l'étude

+22/04/2019
Lu, Ma, Me, Je, Ve
Du 13/05/2019 au 29/05/2019
+10/06/2019

Légende

- ☒ Sillon attribué (239 / 239)
- ☒ Précédemment attribué
- ☒ Sillon non attribué (4 / 4)
- ☒ Précédemment non attribué
- ☒ Sillon à l'étude (15 / 15)
- ☒ Précédemment à l'étude
- ☒ Sillon en conflit (0 / 0)
- ☒ Précédemment en conflit
- ☒ Commande jour en cours de traitement (0 / 0)
- ☒ Précédemment en cours de traitement
- ☒ Précédemment non commandé
- ☒ 1 Accord Qualité Sillon
- ☐ Jours fériés

Objets travaux pour le jour 22/04/2019

DEF19_Sartrouville-Poissy_015,
DEF19_Poissy-Epône_014



ARAFER

Issy les Moulineaux,
Le 26 octobre 2018

Objet : Contribution de Thello à la consultation publique sur le projet de mise à jour des dispositifs incitatifs réciproques.

Transmis par courriel à l'adresse : consultation.publique@arafer.fr

Madame, Monsieur,

Thello remercie l'Autorité de la consultation organisée sur la thématique reprise en objet aux fins de recueillir l'avis des professionnels du secteur. Au cet égard Thello rappelle être membre de l'UTP et partager pleinement les positions communes exprimées. Cela étant Thello tenait à formuler les remarques complémentaires suivantes.

1. Sur les dispositifs d'incitations réciproques

Considérant la nature de nos trafics, les commandes de sillons-jours issus de DTS ou DSA (voire DSDM) restent marginales. Les trafics voyageurs long parcours internationaux exigent d'être anticipés et coordonnés et ainsi gouvernent que les sillons afférant soient plutôt commandés « au lot ». Thello n'a pas d'avis tranché sur le fait d'inclure dans le suivi de l'IR les autres typologies de demande de sillons.

Toutefois nous partageons pleinement les propos de l'UTP en ce que la qualité des réponses apportées aux demandes de sillons au lot doit encore s'améliorer et les sillons attribués *in fine* doivent gagner en robustesse. Il serait donc probablement préférable, à ce stade, de mettre l'accent sur la fiabilisation du dispositif existant.

Thello est favorable à la proposition de l'ARAFER qui consisterait à pénaliser l'attributaire des sillons des seules variations effectives de sillons (question 5) et au plus juste de l'impact de ces variations sur le système d'organisation des capacités (question 6).

Une incitation sur chaque modification de chaque sillon-jour pourrait avoir un effet vertueux sur les comportements de Réseau (singulièrement sur le service maintenance et travaux) lors de l'établissement des plans de travaux.

Thello

21 rue Camille Desmoulins, 92 130 Issy les Moulineaux
520 287 004 RCS Nanterre



De plus Thello n'étant pas en capacité de suivre en détail la vie de chaque sillon-jour, cela pousserait le GI à développer un système de suivi, ce qui serait utile aussi aux EF.

En revanche, Thello n'est pas d'accord avec le principe qui consisterait à décaler le taquet de surveillance des sillons à la certification de l'horaire de service en novembre A-1, soit un mois plus tard que celui existant (question 7). En effet, les entreprises ferroviaires, particulièrement celles qui opèrent des services voyageurs (avec une promesse aux clients d'ouverture certaine des ventes) doivent bénéficier, le plus tôt possible, d'une vision fiable de l'offre de sillons. Aussi décaler le taquet à novembre aurait pour effet de réduire cette visibilité et de fragiliser encore davantage la période d'ouverture des ventes, sur la période particulièrement sensible du démarrage de l'horaire de service.

2. Sur les accords de qualité sillons

Thello est favorable à ce que le dispositif soit largement ouvert aux EF qui en feraient la demande (question 12). Tout comme Thello est grandement favorable à ce que la clause pénale (induite par la levée tardive de la précarité) ne soit plus exonératrice de toute autre demande d'indemnisation.

A cet égard, il est rappelé que l'EF demanderesse devra en toute hypothèse formuler une demande d'indemnisation justifiée et évaluée sur la base d'un préjudice direct, réel et certain (question 13).

Thello l'a souvent indiqué, cette clause (d'exclusion de toute autre recherche de responsabilité) est un frein à la conclusion d'AQS qui pourtant peuvent être perçus comme un outil supplémentaire de pilotage des sillons à l'étude. En effet, Thello a déjà eu l'expérience de levées tardives de précarité en début d'horaire de service, pour des sillons de la période des vacances de Noël qui constitue un des pics d'activité. Or, les indemnités contractuelles, si nous avons souscrit un tel accord, auraient été bien en deçà de la perte réelle pour l'entreprise.

En revanche, une telle mesure ne devrait pas se cumuler avec la proposition de fusion des incitations IR et AqS et donc une pénalisation trop forte du GI au titre de l'AqS.

La pénalité doit rester incitative et être vue comme un moyen de piloter et quantifier la performance à traiter les incertitudes liées aux sillons à l'étude (question 17 et 18), pour autant que, dans les cas où cela est justifié, l'EF puisse revendiquer l'indemnisation des préjudices liés à la levée tardive.

Thello ne voit pas immédiatement d'intérêt à ce que le GI informe du contexte travaux ayant conduit à une réponse « sillon à l'étude ». D'abord parce que l'EF n'a pas la possibilité *in fine* de contrôler/challenger la réponse apportée par le gestionnaire de réseau. Mais aussi parce que cette information supplémentaire viendrait gonfler inutilement le travail de SNCF Réseau



dans un contexte où la nécessité reste celle de trouver une solution de transport alternative satisfaisante (question 14).

De même Thello n'est pas favorable à ce que l'IR interfère sur le mécanisme des sillons à l'étude (question 15). Pour des raisons de symétrie, mais aussi de périmètre. En effet, les deux mécanismes concernent des processus différents qu'il convient de distinguer. Et enfin pour des raisons de complexification, à notre sens, inutile des systèmes (multiplication des cas de gestion à suivre, renchérissement des coûts de suivi ...).

Enfin et pour les mêmes raisons que celles évoquées à la question 7, Thello n'est pas favorable à un décalage du taquet de pilotage des sillons-jour à l'étude.



26 octobre 2018

Contribution commune des entreprises ferroviaires adhérentes à l'UTP en réponse à la consultation publique de l'ARAFER

Projet de mise à jour des dispositifs incitatifs réciproques encourageant les candidats et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à un meilleur usage des capacités commerciales et non-commerciales offertes sur le réseau ferré national

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) remercie l'Autorité de la consultation publique organisée sur les dispositifs incitatifs réciproques mis en œuvre depuis 2015, en vue de recueillir l'avis des parties prenantes sur les pistes d'évolution envisagées.

La présente consultation appelle les observations communes suivantes de la part des Entreprises Ferroviaires (EF) adhérentes.

Synthèse de la contribution :

La mise en œuvre des dispositifs d'incitations réciproques a parfois permis de progresser sur le plan de la commande des sillons. Pour autant, les entreprises ferroviaires adhérentes ne perçoivent toujours pas d'améliorations significatives, telles qu'attendues, sur la gestion des sillons et leur fiabilisation sur le plan opérationnel.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre pratique des dispositifs, de nombreux sujets continuent à poser des difficultés persistantes, tels que l'affectation de la cause réelle à des demandes de modifications ou de suppressions.

Sur le plan organisationnel, ces dispositifs mobilisent de manière importante les ressources des entreprises ferroviaires pour un niveau d'incitation financière qui peut être, suivant les cas, très variable.

Les évolutions proposées dans le cadre de la présente consultation peuvent apparaître, sur le plan théorique, plutôt positives.

Les entreprises ferroviaires sont toutefois réservées quant à la mise en œuvre de la plupart des propositions formulées, qui ne semblent pas de nature à répondre à leurs préoccupations.

Bien au contraire, certaines des propositions émises sont perçues comme de nature à rendre plus complexe encore les actuels dispositifs qui ne sont pas consensuels, ni stabilisés.

Ces dispositions devraient faire l'objet d'une phase de mesure et d'analyse préalable, lorsque les systèmes d'information seront en capacité de tracer les phénomènes visés, avant toute mise en œuvre d'un dispositif financier.

Sur la forme, les entreprises ferroviaires observent que, contrairement aux indications figurant dans le glossaire de la consultation publique, le statut d'un sillon-jour : « attribué, à l'étude, non attribué, non répondu, supprimé » ; n'est pas en phase avec les statuts prévus dans le chapitre 4 du DRR.

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Les EF adhérentes de l'UTP sont favorables à l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires. Cette extension répondrait à une logique d'uniformisation de la gestion de la capacité sur le réseau ferré national.

Sur le plan pratique, cette extension doit toutefois être conditionnée à la prise en compte du point 17 de la consultation, à savoir : « *Le futur dispositif devrait intégrer les sillons empruntant les infrastructures ferroviaires du réseau ferré national concédées par SNCF Réseau, qui conviendrait avec ses concessionnaires de la charge de la pénalité due à un attributaire en cas de modification importante ou de suppression exportée de l'un vers l'autre, au titre de leurs engagements mutuels de coordination de la production de l'horaire, voire de sa sous-traitance complète. SNCF Réseau conviendrait également avec ses concessionnaires de la répartition du bénéfice des pénalités réciproques* ». SNCF Réseau doit demeurer le point de contact des EF sur les dispositifs incitatifs réciproques.

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques ? Pourquoi ?

La notion de « *lignes techniquement dédiées à certains matériels* » interroge les EF adhérentes de l'UTP, compte tenu de la diversité des interprétations qui pourraient être retenue. Elles ont donc tenu compte des exemples cités (tram-train en site propre, voies métriques, etc.).

Cette proposition ne répond pas à la logique d'uniformisation de la gestion de la capacité sur le réseau ferré national, telle que préconisée dans la réponse précédente. Bien que souvent plus récentes, ces infrastructures doivent être entretenues, les travaux peuvent donc perturber la capacité allouée.

Les EF adhérentes ne sont donc pas favorables à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

Compte tenu de la qualité actuelle des réponses apportées par le GI aux demandes de sillons au lot et des difficultés persistantes identifiées sur les dispositifs incitatifs réciproques¹, les EF sont opposées à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi de ces dispositifs.

De nombreux impacts Métiers et des enjeux financiers trop importants seraient escomptés sans contrepartie de la part des GI.

Dans le processus actuel, le laps de temps entre juillet et octobre pour concerter, sans pénalisation, est en effet apprécié des EF.

Pour les mêmes raisons, les EF ne sont pas favorables à l'inclusion des DSDM à moyen terme.

¹ Cf. Avis commun des entreprises ferroviaires membres de l'UTP à la consultation parallèle sur le document technique intitulé « Règles de gestion du Système d'Incitations Réciproques (IR) » (version 2 du 7 septembre 2018) du 8 octobre 2018.

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

Compte tenu de la qualité actuelle des réponses apportées par le GI aux demandes de sillons au lot et des difficultés persistantes identifiées sur les dispositifs incitatifs réciproques², les EF adhérentes ne sont pas favorables à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour.

Elles observent que cette proposition serait de nature à **amplifier un motif d'insatisfaction actuel**, tenant à multiplier les cas où les EF seraient pénalisées en tenant compte de l'initiative de la demande plutôt que de la cause origine.

Elles rappellent qu'une réponse non conforme ou hors tolérance du GI à une demande de modification ne fait aucunement disparaître le besoin de l'EF. Bien au contraire, l'EF reformulera une demande, le cas échéant sous une autre forme et après étude approfondie afin de trouver satisfaction à son besoin. Dans ce cadre, il est impensable qu'une EF puisse être pénalisée deux fois pour le même sillon-jour au titre des dispositifs sur les incitations réciproques.

Sur le plan pratique, les EF anticipent, par exemple, les incohérences suivantes si cette proposition devait être mise en œuvre :

- ✓ une pénalisation inacceptable d'un sillon, en cas de modification du point de destination. L'EF serait alors également pénalisée sur l'ensemble des sillons-liés ;
- ✓ la pénalisation des ajustements nécessaires à l'EF pour optimiser les amplitudes de conduite de son personnel ou l'utilisation des engins moteurs ;
- ✓ une plus grande exposition des activités les plus fragiles dans le fret notamment (granulats, céréales).

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

Les EF soutiennent cette proposition. Restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours serait une réponse adaptée à leurs préoccupations actuelles.

La pénalisation de l'intention n'a, en effet, aucune incidence sur la stabilité de l'attribution des sillons.

La fin de cette pénalisation est, par ailleurs, conforme à la mention figurant déjà dans les règles de gestion des dispositifs IR soumises à la consultation le 7 septembre dernier selon laquelle : « *De manière générale, certains sillons peuvent être exonérés sur la base de contrôles manuels réalisés ponctuellement par SNCF Réseau ayant permis de vérifier que les vibrations enregistrées dans le SI IR n'ont, dans les faits, abouti à aucune modification ou à aucune suppression du sillon concerné* ».

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

Les EF sont favorables à prévoir (même à moyen terme) la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations. Cette proposition répond à une attente formulée par les EF depuis la création de ces dispositifs.

² Cf. Avis commun des entreprises ferroviaires membres de l'UTP à la consultation parallèle sur le document technique intitulé « Règles de gestion du Système d'Incitations Réciproques (IR) » (version 2 du 7 septembre 2018) du 8 octobre 2018.

Elles s'interrogent, toutefois, sur la mention figurant dans la consultation publique, selon laquelle : « [il est] *proposé de retenir cette dernière évolution pour définir une orientation de moyen terme sous couvert d'une réévaluation du barème en vue du maintien du niveau global d'incitation pour les demandeurs lors de sa mise en œuvre* ».

Sur le plan pratique, elles s'interrogent également sur la manière dont cette proposition pourrait être mise en œuvre dans le cas, par exemple, d'un arrêt en gare supprimé en milieu de parcours.

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

Dans la continuité de la réponse formulée à la question n° 3, les EF n'y sont pas favorables.

Décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service n'est pas de nature à responsabiliser davantage le GI sur le respect des règles du DRR.

Bien au contraire, ce décalage impacterait, de manière significative, particulièrement les activités voyageurs en début d'horaire de service, puisque le GI bénéficierait de 15 jours supplémentaires pour modifier/supprimer des sillons-jours attribués sans être pénalisés.

En définitive, cette proposition aurait seulement pour effet d'amoindrir la pénalisation du GI, sans aucune contrepartie concrète de sa part.

Si cette orientation devait néanmoins être retenue par l'ARAFER, les EF estiment, que cette proposition nécessiterait, a minima, d'être complétée par l'exclusion du périmètre des dispositifs, les sillons-jours faisant l'objet d'une « DTS répondue irréalisable, d'une DTS toujours en cours de traitement ou d'une DSA en cours ». En effet, toutes les DTS ne sont pas, actuellement, traitées avant les DSA, au moment de la certification de l'horaire de service.

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

Les EF ne soutiennent pas ces propositions en l'état, qui seraient susceptibles de complexifier encore davantage les mécanismes actuels, qui de leur point de vue, ne sont pas stabilisés ni concluants.

La période de franchise de suppression proposée de 7 jours n'est, en outre, pas adaptée au dimensionnement de leurs ressources « Métiers ».

Les EF ne partagent pas le constat de l'ARAFER au point 46 de la consultation selon lequel : « *Il ne peut être envisagé de franchise de modification, qui induirait potentiellement un surcroît de demandes de petites modifications afin de sortir le sillon-jour considéré du périmètre de surveillance, tant que les vibrations successives ne peuvent être pénalisées* ».

Si cette orientation devait néanmoins être retenue par l'ARAFER, une marche à blanc semblerait indispensable.

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

Les orientations proposées peuvent apparaître intellectuellement intéressantes. Les EF estiment cependant que

sur le plan pratique, ces propositions présentent de nombreux désavantages comparés aux barèmes actuels.

Contrairement aux indications formulées par l'ARAFER dans l'avis de consultation, les barèmes actuels présentent les avantages suivants :

- Facilités d'appropriation des seuils calendaires ;
- Effet incitatif des seuils, notamment dans le fret qui ont permis de faire anticiper la communication des programmes de desserte aux clients ;
- Simplicité et lisibilité du processus actuel, désormais bien ancré dans la profession et auprès des clients.

Les EF estiment que les seuils actuels doivent donc être maintenus.

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

De manière générale, les EF escompteraient une perte d'efficacité des dispositifs, si les nouveaux barèmes proposés étaient mis en œuvre.

Dans la continuité de la réponse précédente, elles considèrent les **barèmes actuels plus incitatifs**.

Les barèmes "gestionnaires d'infrastructure" semblent être moins incitatifs, notamment aux périodes critiques pour les entreprises de fret (S-3 à M-4).

A comportement identique, les EF de fret estiment que les GI seraient moins pénalisés qu'actuellement.

S'agissant des barèmes "candidats", les EF de fret considèrent que l'anticipation proposée avant M-2 semble irréaliste. Bien au contraire, les spécificités de l'activité fret nécessitent de la souplesse à cette échéance.

Le jalon de M-4 correspond à la date limite de réponse des sillons-jours à l'étude pour les activités voyageurs.

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?

Les EF voyageurs ne sont pas favorables à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les GI, particulièrement pour les sillons long parcours.

La proposition reviendrait en effet à proposer une marge de 16 à 40 mn pour un sillon « voyageurs » de 800 kms alloué en conception, qui n'est pas acceptable.

En l'absence de précision, les EF fret n'y sont pas plus favorables.

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Les EF adhérentes ne sont pas opposées à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude, qui serait de nature à généraliser la démarche.

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

Par principe, les EF ne sont pas opposées à l'extension du périmètre à tous les sillons-jours à l'étude, dans

l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures.

En pratique, les EF émettent toutefois des réserves tenant à la capacité des GI de mettre en qualité tous les sillons-jours à l'étude, avec le risque d'un nivellement par le bas des sillons les plus structurants.

Le point 80 mentionné dans l'avis de consultation, selon lequel : « *Le futur dispositif laisserait ouverte la possibilité de réclamations, et les pénalités versées par les gestionnaires d'infrastructures (au titre des sillons-jours à l'étude uniquement) seraient déductibles de l'indemnisation ultérieure éventuelle des préjudices subis* » mériterait d'être clarifié. Un dispositif incitatif doit pouvoir se cumuler avec une indemnisation des préjudices qui obéît à un régime juridique distinct.

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

La caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » peut sembler positive. Il est objecté cependant que rien ne permet actuellement de contrôler le motif du sillon à l'étude.

En pratique, les EF estiment que cette évolution pourrait conduire le GI à avoir recours aux « trous de régime », dans un contexte du développement de la précarité et d'importants travaux à venir sur le réseau.

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

Dans la continuité de la réponse précédente, les EF ne sont pas favorables au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude ».

Par ailleurs, les EF ne partagent pas la mention figurant au point 86 de l'avis de consultation selon laquelle : « *Les demandeurs réitèrent à l'identique ou avec modifications, dans certains contextes, des demandes dont certains sillons-jours sont répondus à l'étude, dans l'optique d'obtenir une attribution ferme plus rapidement* ».

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

Pour les mêmes motifs précédemment indiqués, les EF ne sont pas favorables à une mesure de nature à réduire les objectifs de qualité du GI en lui octroyant plusieurs semaines supplémentaires pour entamer des levées de précarité au démarrage du service annuel, et ce sans conséquence.

Les EF rappellent, bien au contraire, qu'elles ont besoin de visibilité.

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Compte tenu des réponses émises précédemment, les EF n'y sont pas favorables.

Un « durcissement » des règles ne doit pas se traduire par une baisse des sillons-jours à l'étude au profit des sillons-jours non attribués.

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

A ce stade, les EF réitèrent les réserves précédemment formulées.

De façon générale, elles escomptent une complexification accrue des dispositifs actuels faisant l'objet de difficultés persistantes. Par exemple, les EF ne disposent pas d'un suivi mensuel détaillé, seule modalité pertinente pour inciter le plus vite possible après l'évènement pénalisé à y remédier et vérifier efficacement le montant des pénalités EF et GI.

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

Si un biais a été détecté, les EF ne sont bien évidemment pas opposées à y remédier. Elles souhaiteraient toutefois que les « *données produites par SNCF Réseau sur les dispositifs incitatifs réciproques qui auraient mis en évidence un contournement au profit des retenues de redevances* » soient partagées avec elles.

SNCF Réseau a indiqué lors de la 2^{ème} réunion de concertation sur les projets de DRR 2019 modifié et 2020 en consultation³ que ce biais avait un caractère marginal, pour certains trafics seulement.

Les EF partagent cette analyse. Il ne s'agit pas d'un contournement délibéré et généralisé de la part de toutes les EF. Aussi, elles préconisent un **seuil équivalent** pour corriger le biais.

Le choix d'un seuil supérieur, pénalisant l'ensemble des EF, pour un biais marginal semblerait donc disproportionné et punitif, étant observé que les EF ne peuvent maîtriser tous les aléas en opérationnel qui peuvent survenir.

Par ailleurs, les EF observent l'**absence de réciprocité** pour les GI et rappellent, par exemple, que les « vibrations » GI à partir de J-7 ne sont pas suivies actuellement, alors qu'elles le sont pour pénaliser les demandeurs de capacité.

Sanctionner davantage toutes les EF ne serait pas de nature à rééquilibrer les incitations des parties à un meilleur usage des capacités commerciales et non-commerciales offertes sur le réseau ferré national.

³ Mardi 16 octobre 2018.



26 octobre 2018

Contribution commune des gestionnaires d'infrastructure concessionnaires de SNCF Réseau adhérents à l'UTP en réponse à la consultation publique de l'ARAFER

Projet de mise à jour des dispositifs incitatifs réciproques encourageant les candidats et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à un meilleur usage des capacités commerciales et non-commerciales offertes sur le réseau ferré national

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) remercie l'Autorité de la consultation publique organisée sur les dispositifs incitatifs réciproques mis en œuvre depuis 2015, en vue de recueillir l'avis des parties prenantes sur les pistes d'évolution envisagées.

La présente consultation appelle les observations communes des Gestionnaires d'Infrastructure (GI) concessionnaires de SNCF Réseau adhérents de l'UTP.

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

Les GI concessionnaires de SNCF Réseau, adhérents de l'UTP, ne sont pas favorables à l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires, particulièrement LISEA, seul concessionnaire de SNCF Réseau à ce jour.

Ils considèrent que cette extension n'est pas nécessaire compte tenu des dispositifs existants. Elle serait source, en outre, d'une complexité bien supérieure à l'intérêt d'une telle extension.

En premier lieu, il convient de relever que divers dispositifs incitatifs existent dans le cadre contractuel actuel :

- le contrat de concession conclu entre SNCF Réseau et son concessionnaire prévoit des pénalités en cas de non-atteinte des critères de performance et de disponibilité contractuels. Ainsi, à titre d'exemple, LISEA est tenu de respecter un indicateur de disponibilité de la Ligne qui, s'il n'est pas respecté, donne lieu à l'application de pénalités. Ces pénalités peuvent atteindre jusqu'à 5% du chiffre d'affaires annuel de LISEA.
- un accord de répartition des capacités conclu entre SNCF Réseau et son concessionnaire prévoit également l'obligation pour chacun des deux GI d'assurer la disponibilité de sillons à un certain niveau,
- le contrat d'utilisation de l'infrastructure conclu entre les Entreprises Ferroviaires (EF) et le concessionnaire de la Ligne prévoit différentes dispositions en cas de modification ou de suppression de sillons. Ainsi, par exemple en cas de suppression de sillons, LISEA doit indemniser l'EF selon les conditions prévues dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure.

S'agissant du cas des EF, les dispositifs en cause étant conçus de façon réciproque, le document de

référence de la Ligne prévoit déjà des mécanismes visant à éviter l'annulation au dernier moment par les EF des sillons attribués. Ainsi, à titre d'exemple, la redevance de réservation n'est pas remboursée à l'EF en cas d'annulation d'un sillon moins de deux mois avant la circulation.

En second lieu, cette extension serait source d'une complexité disproportionnée par rapport à l'intérêt de ces dispositifs, eu égard aux mécanismes existants rappelés ci-dessus.

Cette extension nécessiterait que l'articulation contractuelle avec les mécanismes existants évolue, ce qui nécessiterait une renégociation de nombreux accords contractuels dont le contrat de concession. Cette renégociation emporterait de nombreuses conséquences, en particulier la consultation de l'ensemble des prêteurs du concessionnaire, la reprise du modèle financier, et leur approbation préalable à une majorité qualifiée, certains d'entre eux disposant par ailleurs de droits de veto.

De plus, la mise en place d'un tel dispositif au niveau d'un concessionnaire de SNCF Réseau, d'une taille réduite, conduirait à un coût disproportionné pour suivre au quotidien les dispositifs envisagés. Les concessionnaires estiment préférable de mobiliser leur énergie aux tâches prioritaires dévolues à un GI: l'exploitation de la ligne concédée et l'atteinte de la meilleure performance possible, le développement commercial permettant l'arrivée de nouvelles EF et la conduite d'une politique environnementale ambitieuse.

Outre les incohérences que ne manqueraient pas de générer une telle évolution, la lourdeur des procédures et l'instabilité qui pourrait en découler conduit donc les GI concessionnaires de SNCF Réseau adhérents de l'UTP à estimer que la proposition telle qu'elle est formulée n'est pas opportune. »

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE

Le présent questionnaire rassemble en format MS Word les questions posées dans le corps de la consultation, pour en faciliter la présentation des réponses.

- Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?
- Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?
- Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?
- Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?
- Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?
- Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?
- Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?
- Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?
- Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?
- Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?
- Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?
- Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?
- Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?
- Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?
- Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?
- Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?
- Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?
- Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?
- Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

RÉPONSE VFLI

Question 1 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'application des dispositifs incitatifs réciproques de SNCF Réseau à ses concessionnaires ? Pourquoi ?

VFLI ne voit pas de raison de s'opposer à cette extension, dans la mesure où ces dispositions resteraient objectivées, raisonnables et acceptables, sans être un frein à l'attractivité ferroviaire et au développement éco-logistique durable.

Question 2 : Êtes-vous favorable à l'exclusion des lignes techniquement dédiées à certains matériels de l'application des dispositifs incitatifs réciproques ? Pourquoi ?

VFLI non concerné par ce point.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA au périmètre de suivi des dispositifs d'incitations réciproques ? Pourquoi ? SNCF Réseau ne pouvant techniquement pas inclure les DSDM à brève échéance, êtes-vous favorable à leur inclusion à moyen terme ? Pourquoi ?

Pour les sillons actuellement inclus dans le périmètre des IR (issus des DS), nous disposons d'un temps long (de la publication du projet d'HDS en juillet jusqu'à mi-octobre) pour effectuer des ajustements / suppressions sans pénalité.

Ce temps est nécessaire pour :

- la bonne intégration des informations (les réponses peuvent parfois nécessiter la refonte d'une organisation ou du plan de transport),
- les échanges en interne pour organiser la production,
- les échanges avec le client pour valider définitivement le plan de transport et les volumes prévisionnels (définition de périodes hautes et basses par exemple),
- mener des études graphiques permettant de connaître la faisabilité d'ajustements et améliorations éventuelles, préalablement à des commandes de modification

Si le dispositif des IR intégrait les DTS, DSA et SDM, nous perdriions ce laps de temps nécessaire pour mener à bien ces étapes, et passer les commandes nécessaires sans conséquences financières.

Par ailleurs, le dispositif actuel des IR nous place déjà, trop souvent, hors marché ou en ballotage défavorable avec d'autres modes de transports plus flexibles, comme le routier. L'intégration de clauses type « IR » dans certains contrats commerciaux est parfois très mal acceptée par certains clients. Le risque financier que fait peser cet élargissement du périmètre est trop important.

Question 4 : Êtes-vous favorable à prévoir, à moyen terme, la pénalisation des vibrations successives d'un même sillon-jour ? Pourquoi ?

VFLI ne peut en aucun cas soutenir une telle évolution. Plusieurs exemples concrets sont présentés ci-après pour illustrer l'incohérence et/ou impacts que cela aurait :

Exemple 1 : pénalisation EF inacceptable

Si SNCF Réseau modifie un sillon du périmètre IR, le GI sera sanctionné et le SJ en question sort actuellement de la surveillance. Souvent, Réseau effectue ces modifications sans l'accord ni prévenance de l'EF.

Si la modification entraîne une infaisabilité du plan de transport dans l'organisation prévue, des modifications ou suppressions sont régulièrement à réaliser, sur ce sillon-jour, mais potentiellement sur d'autres sillons liés.

Suite à ses demandes, si on fait évoluer les règles IR sur la pénalisation des vibrations successives, l'EF devra alors payer des IR sur le sillon-jour concerné alors même que le motif de la demande trouve racine dans la modification initiale de SNCF Réseau. Ceci n'est pas acceptable.

Exemple 2 : l'exposition des activités déjà fragiles

Ce serait méconnaître une part structurante du marché du fret ferroviaire que de penser que tout plan de transport est prévisible et fixe.

Pour certaines activités, comme le transport de granulats ou de céréales, le besoin varie fortement et peut être modifié proche de la date de circulation prévue initialement (changement de sourcing silo, suppression tardive de la demande...).

Un même sillon-jour peut ainsi être modifié à M-2 ou M-1, quitte à payer des IR, pour répondre au changement de programme de desserte du client. Ceci est désormais intégré par les clients et EF, et tous les acteurs anticipent et affinent au mieux les besoins pour en limiter l'impact. Mais nous sommes allés au bout de la démarche sur ce point.

Et si une seconde modification ou une suppression plus tardive intervient, l'EF serait à nouveau sanctionnée. L'équilibre économique des contrats de céréales et granulats, très fragile et fortement touché par la réforme de la tarification à venir, serait alors impossible à maintenir.

Exemple 3 : la nécessaire optimisation sanctionnée

Une réponse à une DS est parfois très décevante. Un mauvais retour sillon peut nécessiter des ajustements et commandes de modification pour trouver une configuration le rendant compatible au plan de transport dans lequel il s'imbrique (que ce soit le long parcours, un sillon de desserte terminale, un mouvement technique etc).

Les évolutions du contexte graphique (suppressions d'autres EF, levée de certaines plages travaux...) peuvent rendre une demande impossible à un instant T, mais pas 1, 2 ou 3 mois plus tard. Les faits nous donnent d'ailleurs raison sur ce point. Dans ce cadre, plusieurs demandes de modifications de sillons

sont parfois nécessaires. Elles sont certes regrettables pour le système (en termes de productivité chez SNCF Réseau), mais elles sont absolument nécessaires pour les EF.

Le fret repose sur un équilibre fragile et ne peut être rentable que si tous les moyens (engin moteur et ressources humaines) sont optimisés et utilisés au mieux.

A la lumière des exemples présentés, on voit bien que pénaliser plusieurs demandes successives portant sur un même sillon-jour ne semble pas la bonne option. Ou alors, il faudrait concerter la réintégration d'un sillon-jour dans la surveillance IR lorsque le nombre de vibrations successives s'apparente à un comportement « abusif » de l'EF.

Question 5 : Êtes-vous favorable à restreindre à court terme la pénalisation des attributaires de sillons aux vibrations effectives des sillons-jours (fin de la pénalisation des demandes) ? Pourquoi ?

VFLI est très fermement opposée à une pénalisation de l'intention, et pour les mêmes motifs évoqués dans les questions précédentes.

Rappelons déjà qu'aucune EF ne modifie ses sillons par plaisir. Les demandes répondent à une évolution du besoin du client ou à une nécessaire optimisation des moyens (engin et RH) mis en place par l'EF pour honorer son contrat.

Pénaliser l'intention (et donc pénaliser une demande de modification de sillon qui ne pourrait même pas être réalisée par Réseau) entraîne là encore une situation de double peine ubuesque : l'EF conserve un sillon qui ne convient pas mais paye des IR pour une demande à laquelle Réseau ne peut répondre favorablement !

Si l'ARAFER encourage en plus SNCF Réseau à intégrer la pénalisation des vibrations successives, ce serait comme inciter SNCF Réseau à « mal travailler » (multiplier les refus) pour que l'EF réalise des commandes successives (modification ou suppression), de sorte à gonfler les IR à percevoir.

Question 6 : Êtes-vous favorable à prévoir à moyen terme la pénalisation des attributaires de sillons sur les seuls linéaires modifiés des vibrations ? Pourquoi ?

VFLI a toujours été partisan de cette proposition. Ce fut d'ailleurs un des axes de défense lors la mise ne place des règles actuelles des IR.

Les premiers flux concernés étaient les céréales et granulats, pour lesquels des modifications de la partie terminale du sillon (en cas de changement silo de sourcing par exemple) entraînent des pénalités sur la totalité du linéaire alors même que 80 à 90% du linéaire initial était conservé tel quel ! Pour le cas de sillons de long parcours, la facture finale annuelle des pénalités peut atteindre des sommes très importantes.

SNCF Réseau doit pouvoir se mettre en mesure de suivre ces évolutions en croisant plusieurs de ses SI. L'application DELTHA permet par exemple de visualiser le jalonnement horaire (et de parcours) modifié d'un sillon, en comparant l'état de la fiche de tracé d'un même sillon-jour à deux dates distinctes.

Question 7 : Dans l'hypothèse de l'inclusion des sillons-jours issus des DTS et des DSA aux dispositifs, êtes-vous favorable à décaler l'initialisation du périmètre de surveillance à la certification de l'horaire de service ? Pourquoi ?

VFLI s'oppose à cette modification, qui irait dans le sens d'un nivellement par le bas et déresponsabilise le GI. La visibilité est un critère essentiel pour le fret. On ne peut pas accepter de donner deux semaines de plus au GI pour réduire la précarité (et donc élargir la liste des sillons sous surveillance).

Par ailleurs, cela fait plusieurs années que SNCF Réseau ne respecte pas le DRR sur ce point. Toutes les DTS ne sont pas traitées avant les DSA (qu'on peut envoyer dès mi-octobre A-1), toutes les DTS ne sont pas traitées avant la certification, et toutes les DTS ne sont pas traitées tout court. Les dernières annonces faites en RSRS le 27/09 vont également dans ce sens : « Réseau traitera les DTS au-delà de la certification » (sic).

Si vraiment on appliquait une telle règle, il faudrait compléter la proposition de l'ARAFER. Il est écrit « *le périmètre surveillé par ces dispositifs pourrait être initialisé par une photographie à la certification des SJ sous statut attribué* », mais il faudrait compléter par « *en retirant les SJ faisant l'objet :*

- *d'une DTS répondue irréalisable*
- *d'une DTS toujours en cours de traitement,*
- *d'une DSA en cours «*

Question 8 : Êtes-vous favorable à ces conditions d'acceptation et de refus pour les DSA, et à la période de franchise de suppression proposée ? Pourquoi ?

Une franchise de 7 jours pour les suppressions de DSA semble bien peu, notamment pour certains contrats dont l'organisation de la production est plus complexe (chaîne de validation interne/externe...).

Certaines DSA sont réalisées très amont, et un délai de 7 jours est très court vis-à-vis des absences/congés des décideurs, notamment en période estivale.

En revanche, nous ne pouvons pas accepter l'absence d'une période de franchise vis-à-vis d'une modification. Les EF ne font pas de « petite modification afin de sortir le sillon-jour considéré du périmètre de surveillance ». Un sillon peut convenir au besoin du client ou ne le peut pas, mais il n'y a pas de calcul ou stratégie des EF sur ce point-là.

Enfin, au regard de notre expérience, nous exprimons de sérieux doutes sur le fait que la production horaire prendra contact avec les EF en cas de réponse nécessaire en dehors des tolérances exprimées à la commande. Les cas sont nombreux, et SNCF Réseau tente un maximum d'éviter les échanges entre EF et production horaire, malgré les demandes des EF à ce sujet, exprimées lors de nombreux groupes de travail. Nous craignons donc, *in fine*, que ce changement de règles ne se traduise par plus de réponses irréalisables.

Question 9 : Sans considération ni du paramétrage ni du niveau des barèmes à ce stade, quelles sont vos observations sur les principes retenus, les justifications apportées, les spécifications retenues (formulation continue, croissante et progressive) et la formule proposée pour redéfinir les barèmes des dispositifs incitatifs réciproques ? Y êtes-vous favorable ? Pourquoi ?

Dans le principe, un lissage supprimant les effets liés aux seuils actuels est intéressant. En revanche, ces seuils actuels ont plusieurs avantages.

- Communication plus aisée en interne et externe (3 seuils plutôt qu'une formule mathématique)
- Ces seuils ont un véritable effet incitatif. Pour le fret, à partir de S-3, les IR passent de 0,25 à 0,5€/km. Ce seuil commençait à être bien intégré par les industriels et clients des activités les plus à risque, notamment le transport de céréales et granulat. Cet effet de seuil, sensible, lisible et visible, était également un véritable argument pour que le client communique son planning prévisionnel autour de S-3/4 (et il est impossible d'aller plus loin). Sans cet effet, il lui sera plus aisé de reporter sa diffusion de quelques jours, les conséquences étant alors moins importantes.

Notre interprétation des effets de seuil est donc totalement inversée par rapport à l'ARAFER. On ne reporte pas une modification/suppression à cause des effets de seuils, mais au contraire, on anticipe les modifications/suppressions à cause des effets de seuils, très sensibles !

Question 10 : Quelles remarques et interrogations amènent ces nouveaux niveaux des barèmes réciproques détaillés aux titres 9 (gestionnaires d'infrastructures) et 10 (candidats) ?

+

Question 11 : Êtes-vous favorable à une modulation du seuil de déclenchement du caractère important des modifications opérées par les gestionnaires d'infrastructures, pour le transport de voyageurs ? pour le fret ? Pourquoi ? Quelles modalités de mise en œuvre proposeriez-vous ?

Titre 9 / GI :

La première remarque est que la modification du barème semble se faire très à l'avantage du Voyageurs.

Pour le fret, le principal besoin des EF de fret est la visibilité. Or, pour les suppressions de S-3 à M-4, le nouveau barème entraîne une baisse des IR à verser par le GI aux EF, parfois très sensible. Nous craignons que cela abaisse le caractère incitatif du dispositif.

Titre 10 / EF :

Imaginer que les EF (ou plutôt leurs clients) sont capables d'anticiper au-delà de M-2 est une méconnaissance, voire un déni, de la structuration des marchés adhérents au transport ferroviaire. Le seuil actuel de M-2 est déjà inatteignable pour plusieurs pans d'activités structurants.

Notre opposition est donc très ferme sur ce point.

Question 12 : Êtes-vous favorable à l'extension de l'éligibilité des AQS à tous les attributaires de sillons-jours à l'étude ? Pourquoi ?

Dans la mesure où SNCF Réseau est capable de mettre en œuvre un processus de suivi adapté et fiable, nous ne voyons aucune raison de nous y opposer. Nous exprimons malgré tout quelques doutes quant à cette capacité de SNCF Réseau à tenir un tel chantier en robustesse et qualité.

Question 13 : Êtes-vous favorable à l'extension du dispositif à tous les sillons-jours à l'étude, dans l'hypothèse du maintien de la possibilité de réclamations ultérieures ? Pourquoi ?

Un des points les plus importants pour les EF est la visibilité. La levée de précarité à J-60 est donc un point sur lequel nous sommes très sensibles.

Toute extension du périmètre placer en AQS est bonne à prendre. Nous avons néanmoins un doute sur la capacité de SNCF Réseau à suivre la cadence, d'autant plus que la précarité augmente fortement avec la montée en puissance des investissements liés aux travaux.

Le choix des sillons à placer en AQS portait donc sur les trafics et flux les plus structurants. En cas d'élargissement du périmètre, il ne faudrait pas niveler le niveau vers le bas, au détriment de ces sillons les plus sensibles pour nos activités. La question de la priorisation doit donc être centrale.

Enfin, la perspective de laisser ouverte la possibilité de réclamations sur les sillons « à l'étude » est une excellente idée. Ce statut du sillon est, à notre sens, trop souvent un motif de refus « fourre-tout » de la part de SNCF Réseau, alors même que le caractère « à l'étude » n'a rien à voir avec la cause origine de la réclamation.

Question 14 : Quelles sont vos préconisations et observations quant à la caractérisation du contexte travaux devant amener à une réponse « à l'étude » ?

Répondre aux EF avec des sillons-Jours à l'étude est aujourd'hui sans risque pour SNCF Réseau. Dans l'écrasante majorité des cas, la levée de précarité se fait sans heurts.

La perspective de voir ces sillons, qu'on peut qualifier de fragiles, intégrés au périmètre IR représente un risque fort pour le GI, qui sera incité à ne pas attribuer ces sillons à l'étude (en tout cas pas les plus risqués).

Devoir renseigner le contexte travaux semble insuffisant face à un tel risque. Peut-être est-il plus sûr de maintenir ces sillons hors périmètre, bien que l'idée soit séduisante en première approche.

Question 15 : Êtes-vous favorable au principe d'une incitation réciproque portant sur les demandeurs visant les modifications et/ou les suppressions des sillons-jours « à l'étude » ? Pourquoi ?

Pour en avoir parlé avec nos homologues, nous avons de sérieux doutes quant au comportement que l'ARAFER prête aux EF, qui voudrait que nous commandions en double un sillon dont la précarité tarde à être levée.

Le plus souvent, le caractère « à l'étude » repose sur l'intégration de minutes supplémentaires, qui se déroule très bien et sans impact majeur sur nos performances en termes de temps de parcours.

Nous ne voyons donc absolument aucune raison d'ajouter ces sillons au périmètre des IR. Une réciprocité EF/GI est, dans tous les cas absolument nécessaire sur ce point (voir question 14).

Question 16 : Êtes-vous favorable à cette période de franchise ? Pourquoi ?

La levée de précarité tient une place essentielle pour le fret, qui a besoin de visibilité.

Nous ne sommes pas favorables à une mesure de nature à réduire les objectifs de qualité du GI, en leur donnant plusieurs semaines supplémentaires pour entamer les levées de précarité du démarrage du service annuel sans conséquences.

Question 17 : Êtes-vous favorable à la fusion des AQS dans les dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité de l'horaire ? Pourquoi ?

Voir réponses questions 14 et 15.

Pas d'opposition sur le principe, mais une réelle crainte que cela ait des conséquences sur le taux d'allocation de nos commandes, en particulier les DS. Les AQS sont aujourd'hui très peu incitatifs financièrement pour le GI. Un durcissement des règles ne doit pas se traduire par une baisse des réponses de SJ à l'étude au profit de non-attributions.

Question 18 : Quelles sont vos observations quant aux barèmes proposés ?

Sans avis à ce stade.

Mais nous serions très intéressés par l'élaboration de simulations de la part du GI (pour ce point comme tous les autres liés aux questions précédentes).

Question 19 : Êtes-vous favorable à ces modifications (plancher supérieur aux IR, retrait de la référence à la RC pour le fret, requalification du dispositif en pénalisation au lieu de retenues de redevances) concernant les retenues de redevances en opérationnel ? Pourquoi ?

Il faut tout d'abord bien rappeler ce qui nous pousse à supprimer nos sillons en opérationnel :

- Une incompatibilité du sillon avec l'organisation, nécessitant une adaptation opérationnelle à l'activité des clients
- Une annulation client
- Une indisponibilité/maladie d'agent de conduite ou d'agent au sol
- Une panne d'engin moteur
- Une remise tardive de la rame par le client, qui finit en non-possibilité d'insertion sur le RFN

- Des aléas de circulation (=cause Réseau) ayant impacté un sillon lié, rendant *de facto* un autre sillon inutilisable
- ...

Aujourd'hui, une non-circulation ou une suppression en opérationnel (J-1 17h) étaient sanctionnées d'une retenue de RR. Pour la plupart des EF, la RR moyenne est de l'ordre de 1€/km (à +/-20%) et s'apparente donc au dernier seuil des IR.

Pour de rares cas (selon les lignes et heures de passage), il pourrait être effectivement financièrement intéressant de supprimer un sillon à J plutôt qu'à J-2. C'est effectivement un biais qu'il faut corriger. Mais le procès d'intention fait aux EF est néanmoins dérangeant. L'existence de tels biais ne signifie pas que les EF ont mis au point des calculs ou stratégies sur leurs suppressions.

Est-il réellement prouvé que les sillons dont la RR est inférieure à 1€/km sont surreprésentés dans retenues de RR ? Si oui, il se pourrait tout simplement qu'il s'agisse des sillons liés aux activités dont la prévisibilité et le taux d'aléas sont les moins bons : le marché des céréales et des granulats, qui empruntent beaucoup le réseau secondaire.

Passer la pénalisation de ces non-circulations et suppressions en opérationnel à 2€, ou « 2 x dernier seuil des IR » serait tout simplement confiscatoire et renforcerait le sentiment de double peine que l'on subit (perte de Chiffres d'Affaires + paiement d'un sillon non-utilisé).

Définir un seuil équivalent ou légèrement supérieur aux IR, comme 1€/km, permettrait de supprimer le biais à l'origine du procès d'intention fait aux EF. Il est en tout cas inutile d'aller plus loin, car nous ne saurons pas faire mieux. Les aléas de production en opérationnel échappent totalement à notre contrôle, et nous ne saurons pas améliorer nos résultats en termes de non-circulations et suppressions à partir de J-1 17h.