

Consultation publique Utilisation des voies de service

Début : **4 juin 2020**

Fin : **30 juillet 2020**

Contexte

L'établissement des plans de transport, qu'ils soient de marchandises, de voyageurs, ou même de travaux, ne peut se faire sans organiser, conjointement à la circulation des trains, leur stationnement entre chaque mission. Ainsi, le choix de lieux de garage limitant les mouvements et les temps de travail non-productifs contribue directement à la construction de plans de transports optimisés et économiquement équilibrés. Remplissant les fonctions complémentaires à la seule circulation, et répondant en particulier aux besoins de stationnement, **l'accès aux voies de service est par conséquent un enjeu stratégique pour les opérateurs ferroviaires.**

Une consultation sur les installations de service, menée par l'Autorité au printemps 2019 auprès d'un nombre restreint d'acteurs, a confirmé cette analyse.

Dans un marché ouvert à la concurrence, qu'il s'agisse des services de transport de fret ou des services de transport de voyageurs, l'offre de voies de service doit répondre efficacement aux besoins de chacun. L'allocation des voies de service entre opérateurs doit être effectuée de manière transparente et non discriminatoire, tout en présentant la souplesse nécessaire à une adaptation rapide et progressive au nombre croissant d'acteurs appelés à intervenir sur le marché du transport de voyageurs.

À l'aube de l'ouverture du marché national du transport ferroviaire domestique de voyageurs, **l'Autorité souhaite dresser un état des lieux du fonctionnement global actuel** de ces voies de service d'utilisation courante et recueillir les besoins en termes de capacité et les suggestions des opérateurs en termes d'organisation et de fonctionnalités.

Objet et modalités de la consultation publique

Cette consultation publique s'adresse à tous les exploitants ferroviaires, opérant actuellement, ou souhaitant prochainement opérer sur le réseau ferré national français. Elle concerne l'ensemble des services ferroviaires, que ce soit le transport de fret, le transport de voyageurs ou les travaux.

L'Autorité souhaite recueillir leurs **témoignages, retours d'expérience et propositions**, concernant les besoins relatifs aux voies de service, dans une acception large, au-delà de l'utilisation faite des seules voies de service gérées par SNCF Réseau.

Les questions sont regroupées selon cinq thématiques :

- Besoins et utilisation des voies de service ;
- Gestion des sites et application de Gestion Opérationnelle des Sites de Tri (GOST) ;
- Comités de site ;
- Qualité de l'offre et du service ;
- Garage des trains en situation exceptionnelle.

L'Autorité souhaite disposer d'une vision opérationnelle de l'utilisation des voies de service. Il est donc primordial que les réponses soient illustrées avec des cas précis, factuels, et s'appuyant sur les situations concrètes rencontrées.

L'Autorité intègre déjà, dans son analyse et sa réflexion, les informations qui lui ont été communiquées par les acteurs préalablement à la consultation publique. Néanmoins, toute précision complémentaire lui sera utile.

Les réponses à cette consultation, ainsi que toute autre observation ou contribution en rapport avec le cadre de la consultation, peuvent être transmises **jusqu'au 30 juillet 2020**, soit :

- de préférence par mail : consultation.publique@autorite-transport.fr
- par courrier au siège : Autorité de régulation des transports – 48 Boulevard Robert Jarry – CS 81915 – 72019 Le Mans Cedex 2

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi. À des fins de praticité, l'Autorité demande soit de surligner en rouge ces parties dans le cadre d'une réponse écrite manuellement, soit de prendre une police de couleur rouge dans le cadre d'une réponse informatique.

L'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

NB : à la suite de la consultation publique sur les délais de réponses aux demandes d'accès aux installations de service et de la décision de l'Autorité n° 2020-012 du 30 janvier 2020¹ portant sur ces délais, ces derniers sont hors champ de cette consultation publique.

Références

- Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;
- Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;
- Code des transports, notamment ses articles L. 2123-1 à L. 2123-4 ;
- Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire ;
- Documents de Référence du Réseau (DRR) pour les horaires de service 2020 et 2021 ;
- Avis de l'Autorité de régulation des transports n° 2020-015 relatif au document de référence du réseau ferré national modifié pour l'horaire de service 2020 et au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2021.

¹ Décision n° 2020-012 du 30 janvier 2020 relative à la fixation de délais de réponse aux demandes d'accès aux installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE et de fourniture de services dans lesdites installations

Sommaire

1. RAPPEL DES PRINCIPALES DISPOSITIONS APPLICABLES AUX VOIES DE SERVICE.....	5
1.1. Cadre européen.....	5
1.2. Cadre national.....	5
1.3. Prises de position de l'Autorité.....	6
2. BESOINS ET UTILISATIONS DES VOIES DE SERVICE.....	7
2.1. Garage et stationnement des matériels roulants.....	7
2.2. Voies affectées exclusivement à la gestion opérationnelle des circulations.....	12
2.3. Opérations de maintenance	13
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	15
4. COMITES DE SITE	17
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	19
5.1. Qualité de l'information disponible	19
5.2. Qualité technique du service actuel	20
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE.....	22

1. RAPPEL DES PRINCIPALES DISPOSITIONS APPLICABLES AUX VOIES DE SERVICE

Le présent chapitre rappelle les principales dispositions applicables aux modalités d'accès, d'allocation et de gestion des voies de service.

1.1. Cadre européen

La Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen prévoit, dans son article 10, points 1 et 2, que les entreprises ferroviaires, qu'elles accomplissent des services de fret ou de voyageurs, se voient accorder un droit d'accès aux installations de service, dont la liste est détaillée dans l'annexe II point 2 de cette directive.

L'article 13 de cette même directive, précise que « les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures [de service] et aux services offerts dans ces infrastructures ».

Dans la suite de ce document et par souci de clarté, la notion de voie de service s'entend donc pour toute voie d'accès ou voie propre à une installation de service.

Par ailleurs, le Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire complète ce texte. Il fixe notamment les modalités de mise à disposition de la description opérationnelle de ces installations (articles 4 et 5). Il décrit également les conditions de transparence et de non-discrimination applicables aux procédures de demandes, d'attribution, de coordination et de refus relatives à ces capacités (articles 7 à 13). Enfin, il prévoit que les sites qui n'ont pas été utilisés pendant au moins deux années consécutives font l'objet d'un appel à manifestation et que leurs caractéristiques sont publiées (article 15).

1.2. Cadre national

Les articles L. 2123-1 à 2123-4 du code des transports ainsi que les décrets n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire et n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire encadrent, dans le droit national, le régime des installations de service que constituent notamment les voies de service.

SNCF Réseau, en tant qu'exploitant d'installations de service, est soumis aux dispositions de ce cadre juridique européen et national qu'il est chargé de décliner et de mettre en œuvre sur le périmètre du réseau ferré national.

À cet effet, SNCF Réseau publie, dans le document de référence du réseau (DRR), la liste des sites commercialisables ainsi que la liste des sites inutilisés depuis plus de deux ans sur le site de la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF).

SNCF Réseau communique également aux opérateurs ferroviaires les consignes locales d'exploitation (CLE) et un document de principe sur l'utilisation des voies de services (RFN-IG-TR 01 A-00-n°004),

1.3. Prises de position de l'Autorité

Pour la bonne application du règlement 2017/2177, l'Autorité a formulé plusieurs demandes à SNCF Réseau dans son avis n° 2020-015 du 6 février 2020 relatif au DRR 2020 modifié et au DRR 2021 :

- corriger plusieurs anomalies figurant dans la liste des sites commercialisables (point 109) ;
- compléter la liste des sites inutilisés depuis plus de deux ans avec leurs nombres de voies et d'accès routiers (point 113) ;
- organiser un retour d'expérience concernant la nouvelle procédure d'allocation des voies de service (points 119 et 139).

2. BESOINS ET UTILISATIONS DES VOIES DE SERVICE

L'Autorité souhaite recueillir les témoignages des exploitants ferroviaires quant aux usages des voies de service afin de comprendre si l'offre actuelle en voies de service apporte une réponse opérationnelle efficace et pertinente à l'ensemble des besoins (hors cas de circonstances exceptionnelles telles que la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19 par exemple). Les questions suivantes se focalisent sur l'emploi des voies de service pour le garage, la gestion des circulations et les opérations de maintenance.

S'agissant de SNCF Réseau, les voies de service dévolues à ces activités répondent à l'appellation de « voies de service commercialisables affectées à un usage courant » décrites à la section 3.6.4.2 du DRR 2021, qui regroupent :

- les voies de travail, affectées à la production des entreprises ferroviaires hors sillon (tri, manœuvre et formation de trains, stationnement temporaire amont et aval de ces opérations, relais, etc.) ;
- les voies de garage, affectées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions (voies seules sans intervention sur le matériel roulant) ;
- les voies de travail et/ou de garage auxquelles sont associés un foncier et/ou un équipement fixe, le tout constituant un espace industriel.

Le DRR 2021 précise que ces voies « destinées à un usage courant peuvent être utilisées par plusieurs entreprises ferroviaires et font l'objet du processus d'allocation de capacité décrit au point 4.9 [du DRR] » qui prévoit que l'occupation des voies peut être « permanente » ou « temporaire », et que, dans ce dernier cas, une gestion « spatio-temporelle » des voies entre plusieurs occupants est possible.

Les questions suivantes s'adressent à tous les exploitants ferroviaires et concernent l'ensemble des services de transport, que ce soit le transport de fret ou le transport de voyageurs ainsi que les travaux. Les besoins concernés sont les besoins actuels et futurs.

Plus les réponses seront détaillées et factuelles, et incluront des exemples concrets, plus l'analyse de l'Autorité pourra se placer à un niveau opérationnel pertinent.

2.1. Garage et stationnement des matériels roulants

Pour vos besoins ou ceux de vos clients, il arrive que vous deviez remiser certains matériels roulants pour des durées plus ou moins longues (quelques heures durant l'exécution d'un plan de transport, quelques jours entre différents plans de transport, voire quelques mois dans le cas d'une production saisonnière).

Ces opérations de stationnement de courte, moyenne ou longue durées sont constituées, par exemple, des mises en attente de rames le temps que le conducteur prenne son repos journalier, que l'installation terminale embranchée (ITE) ou la ligne ferroviaire ouvre, de l'attente de réutilisation du matériel pour réaliser un autre plan de transport, etc.

Question n°1

- a) Quel est votre besoin journalier moyen en voies de service pour le garage/stationnement ?

Saisissez ici votre réponse.

- b) Quelles sont les différents types d'installations sollicitées pour réaliser ces stationnements ? En particulier, pouvez-vous indiquer dans le tableau suivant quelle en est la répartition entre gestionnaires d'installations de service ?

Installations de service	Part de votre besoin	Observations
Voies propres	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies gérées par SNCF Réseau	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'autres gestionnaires	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'ITE	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Aucune (besoin non-satisfait)	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.

- c) Pour les voies de services spécifiquement réservées pour le garage (hors réemploi de voies de triage ou d'espace industriel), quelle(s) méthode(s) de réservation utilisez-vous et quelles en sont les proportions pour les derniers horaires de service ?

Méthode de réservation	Proportion de l'usage	Observations
Ponctuelle	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Récurrente	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Annuelle	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention de mise à disposition (CMD)	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention d'occupation temporaire (COT)	0-100	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.

- d) Ces méthodes de réservation vous semblent-elles adaptées à votre besoin en termes de flexibilité et de ratio d'occupation effective des voies de service ?

Oui **Non** Saisissez ici un complément de réponse.

- e) Réservez-vous une capacité supérieure à votre besoin, en durée ou en volume ? Pour quelles raisons ?

Oui **Non** Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°2

- a) De manière générale, arrivez-vous facilement à trouver des voies de service pour les stationnements et garages quel qu'en soit le gestionnaire ou la destination initiale (ex. chantier technique ou cour de marchandises non-utilisé...) ?

Oui **Non** Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Avez-vous déjà renoncé à un projet de ligne commerciale ferroviaire ou de cadencement renforcé en raison d'une problématique de garage ou de stationnement ? Le cas échéant, précisez le projet de desserte concerné et les différents lieux de garage/stationnement étudiés.

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°3

L'identification d'autres voies de services que celles dont SNCF Réseau est gestionnaire, pouvant répondre à vos besoins, vous semble-t-elle facile ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Considérez-vous que les modalités de vérification de la disponibilité, de réservation, d'attribution et de contractualisation sont équitables et transparentes pour ces voies dépendant d'autres gestionnaires que SNCF Réseau ? Veuillez citer des exemples concrets et étayés.

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°4

L'ouverture progressive à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs conduira, le cas échéant, au développement de l'offre de transport et sera susceptible d'entraîner une réorganisation géographique des stationnements en fonction des besoins des différents opérateurs. Cela pourrait alors nécessiter de réallouer les capacités de stationnement voire d'en trouver de nouvelles.

- a) Vous êtes-vous interrogés sur les conséquences potentielles de cette reconfiguration et de quelle manière comptez-vous adapter ou développer votre production (qu'il s'agisse de services de transport de voyageurs ou de fret) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Estimez-vous que la capacité qui vous est actuellement allouée pourrait être réduite ou devenir « spatio-temporelle » (selon la terminologie de SNCF Réseau) sans affecter votre production et ainsi satisfaire le maximum d'acteurs ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°5

L'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs conduira, le cas échéant, à un accroissement du nombre d'acteurs et à un étoffement de l'offre de transport, notamment dans les grandes gares. La gestion efficace de ces structures pourrait impliquer une multiplication des sillons techniques pour libérer les quais afin de reporter les stationnements vers les voies de services les plus proches, dites « avant-gare ».

- a) Rencontrez-vous aujourd'hui des difficultés relatives à l'usage de ces voies de service avant-gare ? Anticipez-vous à court ou moyen terme de telles difficultés ?

Oui, actuellement Oui, à court ou moyen terme Non

Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Pensez-vous que la gestion de ces voies de service avant-gare devrait faire l'objet d'adaptations ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

En particulier, l'attribution annuelle de chaque voie de service avant-gare (par blocs ou par voie unitaire) à une entreprise ferroviaire vous semble-t-elle adaptée ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- c) Une attribution de ces voies, au plus juste en fonction des sillons, sous forme de réservation de blocs spatio-temporelle vous paraît-elle souhaitable ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- d) Alternativement, la gestion dynamique par SNCF Réseau de ces voies, sans attribution prédéfinie à une entreprise ferroviaire, vous semblerait-elle être une bonne alternative ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- e) Avez-vous d'autres propositions pour adapter la gestion des voies de service avant-gare, qui permettraient de mieux gérer l'éventuelle multiplication des sillons techniques pour libérer les voies à quais ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°6

- a) À votre connaissance, existe-t-il des voies de service utilisées régulièrement à la fois par des trains de fret et par des trains de voyageurs ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Si ce n'est pas le cas, pensez-vous que cette mutualisation serait possible et souhaitable ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

2.2. Voies affectées exclusivement à la gestion opérationnelle des circulations

Les questions suivantes portent sur les voies de service affectées exclusivement à la gestion opérationnelle des circulations (voies dites VGC ou anciennement GTC ou SGTC). Ces voies non commercialisables font l'objet d'une gestion dédiée de la part de SNCF Réseau, leur utilisation fait l'objet d'un accord de SNCF Réseau selon des modalités d'accès et d'utilisation spécifiques reprises dans les consignes locales d'exploitation (CLE) des sites correspondants.

Les questions et leurs réponses s'entendent hors cas spécifique de crise sanitaire.

Question n°7

Avez-vous souvent recours à des VGC ? Dans quels cas ? Leurs conditions d'accès vous semblent-elles claires, transparentes et équitables ?

Recours fréquent aux VGC : Oui Non

Conditions d'accès claires, transparentes, équitables : Oui Non

Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°8

- a) Avez-vous déjà été confronté à un refus d'utilisation des VGC alors que votre motif semblait conforme à leur destination (« aléas de circulations, opérations de rebroussement, réception des trains en provenance des voies principales, préparation des départs vers les voies principales et arrêts-circulation » tels qu'énumérés à la section 3.6.4.2 du DRR) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Le refus était-il motivé ? La VGC concernée était-elle alors, à votre connaissance, occupée pour un usage conforme à sa destination ?

Motivation du refus : Oui Non

Occupation pour une destination conforme : Oui Non Ne sait pas

Saisissez ici un complément de réponse.

- c) À la suite de ce refus, comment la production de votre entreprise s'est-elle organisée ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°9

À votre avis ces voies dédiées à la gestion des circulations sont-elles en quantité insuffisante, excédentaire ou adaptée ? Veuillez citer des exemples concrets.

Insuffisante Excédentaire Adaptée

Saisissez ici un complément de réponse.

2.3. Opérations de maintenance

Les opérations de maintenance, essentielles à la fiabilité et la sécurité des matériels roulants, sont stratégiques pour les entreprises ferroviaires. En effet, une maintenance déficiente peut entraîner des surcoûts en termes d'image et de perte de production.

SNCF Réseau dans les DRR 2020 et 2021 (point 5.3), apporte une clarification sur l'utilisation des voies de service à utilisation courante et rappelle que les opérations de maintenance y sont interdites, en dehors de celles qui font partie de la production normale d'un train. SNCF Réseau précise que les opérations de maintenance sur voie de service doivent s'effectuer par la mise en place d'une convention de mise à disposition (CMD) de courte durée si nécessaire. SNCF Réseau précise que les opérations de maintenance légère associée restent autorisées mais doivent se faire sans dépôt de matériel ou matériaux au sol.

Question n°10

Quelle est votre estimation du besoin annuel en voies de service, quel qu'en soit le gestionnaire, afin d'opérer de la maintenance légère ? Quelle proportion de vos opérations de maintenance légère réalisez-vous sur des voies de SNCF Réseau ? Merci de détailler en spécifiant les maintenances d'engins moteurs et celles de wagons/voitures.

Saisissez ici votre réponse.

Question n°11

- a) Quels étaient vos usages des voies de service avant cette clarification apportée par SNCF Réseau ? Cette clarification a-t-elle eu un impact sur votre pratique ?

Saisissez ici votre réponse.

- b) Souhaiteriez-vous que certaines opérations de maintenance soient autorisées sur les voies de services d'usage courant ? Si oui, lesquelles et quels seraient alors les impacts pour votre entreprise (organisation, prise en compte des risques pour les personnels notamment, gains attendus, etc.) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°12

La proposition de SNCF Réseau de mettre en place des conventions de mise à disposition (CMD), même de courte durée, afin que vous puissiez réaliser vos opérations de maintenance est-elle une possibilité que vous mettez déjà en œuvre ou que vous souhaitez mettre en œuvre ? Ce cadre contractuel vous semble-t-il adapté à vos contraintes d'exploitation ?

Mise en œuvre : Réalisée Souhaitée Non envisagée
Cadre contractuel adapté : Oui Non

Saisissez ici un complément de réponse.

3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST

Les questions suivantes traitent des modalités de gestion des sites de voies de service et cherchent à évaluer l'apport de l'application informatique de gestion de l'occupation de ces sites (GOST) progressivement déployée par SNCF Réseau depuis 2015.

La mise en place de cette application est inégale, certains sites demeurant non-équipés et d'autres étant dotés de versions logicielles différentes. La première version du logiciel GOST (GOST 1) se limite ainsi à la gestion opérationnelle des blocs par les agents de SNCF Réseau au niveau des établissements infrastructure et circulation (EIC), tandis que sa seconde version (GOST 2) intègre de plus des fonctionnalités de réservation des blocs et de préparation de leur gestion opérationnelle.

Les questions suivantes s'adressent à tout exploitant ferroviaire, transport de fret ou de voyageurs, ayant eu ou non affaire à GOST et que les sites soient équipés ou non de GOST.

Les questions et leurs réponses s'entendent hors cas spécifique de crise sanitaire.

Question n°13 GOST 1

- a) Avez-vous connaissance de la mise en place de GOST 1 sur certains sites ? Si oui, quel bilan en tirez-vous comparativement aux sites non-équipés ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Si l'utilisation de cette application par SNCF Réseau a eu un impact sur votre production, sur quels sites souhaiteriez-vous la voir déployée en priorité ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°14 GOST 2

- a) Quel bilan faites-vous de l'utilisation de GOST 2 ? Quels sont les avantages et inconvénients des sites équipés GOST 2 par rapport aux autres sites ? Si vous disposez de documents internes de retour d'expérience, pouvez-vous nous les communiquer ?

Saisissez ici votre réponse.

Avantages	Inconvénients
Saisissez ici votre réponse.	Saisissez ici votre réponse.

- b) Sur quels sites souhaiteriez-vous voir l'application GOST 2 déployée en priorité ?

Saisissez ici votre réponse.

- c) Quelles améliorations proposeriez-vous pour cette application ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°15

Selon-vous, quelles pourraient être les modifications à apporter à la gestion opérationnelle des voies de service (réception, mouvements inter ou intra bloc, départ en ligne...), indépendamment de l'application GOST, afin de la rendre plus efficace ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°16

- a) De manière générale, quelles sont vos pratiques en matière de capacités allouées mais non-utilisées ? En informez-vous SNCF Réseau ? Si oui, sous quel délai ? Si non, pourquoi ? Veuillez distinguer dans vos réponses les sites équipés de GOST de ceux qui ne le sont pas.

Règle générale : Restitution Non-restitution

Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Vos pratiques de restitution de capacités diffèrent-elles selon que vos réservations sont permanentes ou temporaires ? Si oui, pourquoi ? Veuillez distinguer dans vos réponses les sites équipés de GOST de ceux qui ne le sont pas.

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°17

Le nouveau document de principe « utilisation des voies de service » (RFN-IG-TR 01 A-00-n°004) permet le découpage des blocs multivoies actuels en blocs monovoies. Cette nouveauté est-elle opérationnellement appropriée ? Comment anticipez-vous ce nouveau découpage des voies de service ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

4. COMITES DE SITE

Dans le DRR 2020 (point 4.9.1), SNCF Réseau prévoit que des comités de site peuvent être créés sur les sites à capacité contrainte. Dans le DRR 2021, SNCF Réseau indique que cette instance peut être mise en place lors des phases de coordination sans que la capacité soit nécessairement contrainte. Pour ces sites où des comités de sites sont constitués, il est de plus prévu une réunion annuelle de synthèse et d'échanges.

L'Autorité souhaite connaître les retours d'expérience des entreprises ferroviaires quant à ces comités de sites, et plus particulièrement recueillir les témoignages des opérateurs en ce qui concerne les phases de coordination en cas de demandes conflictuelles et la tenue des réunions annuelles.

Question n°18

Votre entreprise a-t-elle déjà participé à des comités de site ? Si oui, quels étaient les sites concernés, les situations rencontrées (capacités contraintes ou non) et le motif de convocation (synthèse annuelle, demandes conflictuelles ou demande concernant une capacité déjà allouée) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°19 Comités de site hors coordination

- a) Votre entreprise a-t-elle connaissance de sites où ont été réunis des comités de site pour des motifs autres que celui de la coordination (par exemple, pour réaliser un suivi d'exploitation entre les différents opérateurs ferroviaires ou résoudre des problématiques d'exploitation) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Si vous avez déjà participé à de tels rendez-vous, quel bilan en tirez-vous ? Dans le cas contraire, la systématisation de ces rendez-vous sur tous les sites vous semble-t-elle souhaitable ?

Saisissez ici votre réponse.

- c) Concernant les réunions de synthèse et d'échanges, avez-vous des préconisations et retours d'expérience à formuler ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°20 Comités de site dans le cadre de coordination

- a) **Dans les cas de demandes conflictuelles** (i.e. formulées simultanément pour une capacité non-allouée), le comité de site a-t-il permis de trouver un consensus permettant de satisfaire l'ensemble des parties ? Vous a-t-il apporté des propositions satisfaisantes vous permettant de réorganiser votre activité ?

- Consensus satisfaisant
 Proposition de solutions alternatives
 Conflit non résolu

Saisissez ici un complément de réponse.

- b) **Dans le cas de demandes concernant des capacités déjà allouées**, le comité de site a-t-il permis de trouver un compromis acceptable avec l'allocataire initial ? Sinon, d'autres propositions ont-elles été formulées, et au final quelle(s) solution(s) avez-vous mis en œuvre ?

- Compromis acceptable
 Proposition de solutions alternatives
 Conflit non résolu

Saisissez ici un complément de réponse.

- c) Dans ces deux cas, estimez-vous que les délais de mise en place des comités de site sont en concordance avec vos échéances opérationnelles ?

- Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- d) Avez-vous des préconisations concernant leurs tenues et leurs conclusions ?

Saisissez ici votre réponse.

5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE

Dans le DRR 2021, SNCF Réseau oriente sa stratégie industrielle et commerciale pour les voies de services vers « l'amélioration de la qualité de la réponse du gestionnaire d'infrastructure aux demandes de l'ensemble des parties prenantes et une meilleure qualité de service délivrée aux clients ».

Cet objectif général recouvre cependant différentes dimensions, que les questions suivantes abordent tour à tour afin de permettre à l'Autorité d'apprécier plus précisément les attentes des entreprises ferroviaires en matière de qualité de service.

Les questions et leurs réponses s'entendent hors cas de crise sanitaire

5.1. Qualité de l'information disponible

Question n°21

Avez-vous des remarques à formuler sur la liste des voies de service commercialisables présente sur la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF) ? Avez-vous des améliorations à proposer ou des attentes particulières par rapport à cette liste ? Tout exemple précis et documenté est utile à notre compréhension.

Saisissez ici votre réponse.

Question n°22

Les consignes locales d'exploitation (CLE) vous semblent-elles en adéquation avec l'exploitation réelle des sites que vous pratiquez ? N'hésitez pas à donner des exemples de cas pratiques.

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°23

Le processus de mise à jour des CLE appelle-t-il des remarques ou suggestions de votre part (délai de mise à jour, fonctionnement des consultations mises en place...) ?

Saisissez ici votre réponse.

5.2. Qualité technique du service actuel

Question n°24

- a) D'une manière générale, estimez-vous que les prestations offertes par SNCF Réseau en matière de voies de service répondent à vos besoins de production (tous usages confondus, garage, stationnement, tri, relève de personnels ou autre) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Pourriez-vous attribuer une note entre 1 et 10 représentative de la qualité des prestations de SNCF Réseau en matière de voies de service telle que globalement perçue par votre entreprise (10 correspondant à une pleine satisfaction et 1 à une pleine insatisfaction) ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°25

Avez-vous déjà sollicité une prestation de mise à disposition d'un espace industriel pour la réalisation d'opérations qui ne sont pas prévues au titre de l'usage courant des voies de service ? Si oui, quel était alors votre besoin ? La réponse de SNCF Réseau vous a-t-elle semblé adaptée ?

- Prestation sollicitée, réponse adaptée
 Prestation sollicitée, réponse inadaptée
 Prestation non sollicitée

Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°26

- a) Comment qualifieriez-vous la qualité opérationnelle des conditions d'accès et d'utilisation des voies de service (relations COMAN-EIC, EIC pour voies VGC, mouvements inter bloc et intra bloc...) ?

Saisissez ici votre réponse.

- b) Pouvez-vous citer un ou deux sites sur lequel ou lesquels vous êtes satisfaits des conditions d'accès et d'utilisation ? Inversement, pouvez-vous donner un ou deux exemples de sites sur lesquels vous n'en êtes pas satisfaits ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°27

- a) L'état actuel des voies de service vous semble-t-il correspondre à l'utilisation que vous en faites ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Pouvez-vous citer un ou deux sites dont vous estimez les prestations (capacité, découpage des blocs, longueurs utiles et nombre de voies, électrification, charge D, voies MD, TE...) insuffisantes ou problématiques pour votre activité actuelle ou future ?

Saisissez ici votre réponse.

Question n°28

Considèreriez-vous qu'une augmentation de la redevance pour l'usage courant des voies de services pourrait se justifier :

- a) si l'état général des sites était amélioré (état des voies, accès routiers, entretien des sites) ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) si, sur les sites les plus sollicités, la capacité proposée était développée ou la tarification modulée ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

- c) si des fonctionnalités additionnelles étaient fournies par SNCF Réseau hors prestation actuelle de mise à disposition d'espaces industriels (ex. : électrification, réception matières dangereuses, TE, local, accès routiers, alimentation électrique auxiliaire, ravitaillement et vidange des eaux, sécurisation du site, autre) ? Le cas échéant, sur quels sites et pour quelle consommation prévisionnelle (volume, durée, fréquence) pourriez-vous alors solliciter ces nouvelles fonctionnalités ?

Oui Non Saisissez ici un complément de réponse.

Question n°29

À la suite de cette consultation, l'Autorité opérera différentes visites de terrain sur une sélection de sites pour compléter son analyse. Dans cette optique, identifiez-vous deux ou trois sites qui mériteraient, selon vous, d'être retenus en priorité ? Dans ce cas, pouvez-vous indiquer pourquoi ?

Saisissez ici votre réponse.

6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE

Depuis mi-mars, les mesures prises pour endiguer la crise sanitaire liée au COVID-19, ont conduit à une réduction très significative de l'offre de transports, ce qui a eu un impact significatif et durable sur l'activité économique du pays, et en particulier sur le transport ferroviaire de voyageurs. Si le trafic de fret, qui est considéré comme essentiel à l'activité du pays, semble touché moins fortement, la fermeture de nombreux sites de production, de stockage ou de filières de distribution a toutefois aussi eu des impacts sur les plans de transport de marchandises.

À ce stade, il est prématuré de vouloir tirer toutes les leçons de cette crise. Cependant dans le cadre de cette étude spécifique aux voies de services, l'Autorité souhaite connaître comment les entreprises ferroviaires ont parfois dû organiser, sous de très brefs délais, le garage d'une fraction importante de leur flotte. Les questions suivantes visent donc à recueillir, « à chaud », le témoignage des acteurs, afin d'identifier les bons réflexes et les éventuels dysfonctionnements afin d'alimenter la réflexion de fond sur la gestion des voies de services.

Question n°30

- a) Quelle proportion de vos circulations n'a pas été réalisée durant les dernières semaines ? Quelle proportion des trains immobilisés a été remise sur des voies de garage vous étant habituellement allouées (utilisation des voies réservées de façon permanente ou récurrente pour l'horaire de service, sans demande de capacité additionnelle) ?

Circulations non-réalisées : 0-100 %

Remisages sur voies de stationnement habituelles : 0-100 % des trains immobilisés

Saisissez ici un complément de réponse.

- b) Pour les trains n'ayant pu être stationnés sur leur voie de garage habituelle, quelles voies ont été utilisées ? Préciser pour les principaux sites, leur localisation, leur gestionnaire et les usages auxquels les voies sont habituellement dédiées (ex. voie non allouée initialement, cour de marchandises, gestion des circulations, etc.) ?

Saisissez ici votre réponse.

- c) Relativement à votre appréciation de la gestion courante des voies de services, avez-vous eu plus ou moins de difficulté à (i) identifier les voies de services disponibles, (ii) réserver ces voies en organisant la répartition de votre flotte, (iii) accéder à ces voies ?

(i) Identification : Plus de difficulté Moins de difficulté
(ii) Réservation : Plus de difficulté Moins de difficulté
(iii) Accès : Plus de difficulté Moins de difficulté

Saisissez ici un complément de réponse.

- d) De votre point de vue, quels ont été les bons réflexes et pratiques et les éventuels dysfonctionnements révélés par cette situation inédite en ce qui concerne le garage des trains ?

Bons réflexes et bonnes pratiques	Dysfonctionnements révélés
Saisissez ici votre réponse.	Saisissez ici votre réponse.