

Consultation publique - Contribution de CFL CARGO

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.....	13
2.3. Opérations de maintenance	14
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	16
4. COMITES DE SITE	19
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	21
5.1. Qualité de l'information disponible	21
5.2. Qualité technique du service actuel	22
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	25

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 ?

Notre besoin moyen en voie de stationnement pour le garage et le stationnement est de 15 voies réparties en Alsace et en Lorraine

- 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 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies gérées par SNCF Réseau	90 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'autres gestionnaires	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'ITE	10 %	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	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

Le délai de réservation des voies ayant été avancé au 15/06, celui-ci est devenu trop précoce.

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

☒ Oui ☐ Non

Soit parce que la taille des blocs n'est pas toujours adaptée
Soit parce que nous n'avons pas encore reçu les sillons
Soit parce que les sillons ne sont pas garantis sur tout le service
Soit parce que les sillons ont des trous de régimes

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

Ça dépend des sites. Certains sites sont encombrés car il y a une forte activité du fait de sa localisation (Sibelin par exemple)

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 Il y a souvent un processus de réservation de capacité avant chaque démarrage de service annuel.

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 Selon les sites probablement

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 Selon les sites

- 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 Ça dépend des sites et des activités

- 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

Réception des trains

relève

changement engin moteur

surstationnement du à des travaux

surstationnement du à trou de régime

aléa opérationnel

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

Le gestionnaire du site voit de façon micro sa problématique occupation des voies sauf que le besoin de l'EF est lié à un problème sur l'axe. Par exemple, train supprimé pour aléas (cause externe à l'EF), nous devons reconstruire un plan de transport décalé de 12h00. Il y a des travaux sur une partie de l'axe, nous devons travailler sur deux sillons (typiquement Lyon – Woippy), Perrigny refuse car il n'y a pas de continuité. Sauf que nous devons bien commencer par le premier sillon pour être sur des enchainements.

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

Attente de changement de personnel traitant les sillons pour l'opérationnel
Suppression de train

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

Ca dépend des sites, des évolutions d'activité, des périodes de l'année...

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.

Le besoin en VS pour pouvoir faire des opérations de maintenance est variable et pas forcément systématiquement au même endroit. Les matériels sont de plus en plus utilisés en fonction des besoins sur un périmètre national.

Le ferroviaire nécessite de l'agilité et les sujets maintenances également. Interdire ou alourdir les procédures pour la réalisation d'opérations de maintenance légère est contreproductif. Plutôt que t'interdire, il faut encadrer. C'est l'ensemble du système ferroviaire qui en sera gagnant.

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 ?

Opérations de maintenance légère : réparation légère de wagons (ranchers, marche pied...), maintenance légère loc (changement de pièce en cabine...).
Bien évidemment que les opérations de maintenance

- 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

Opérations de maintenance légère.
Pour les opérations plus lourdes (changement d'essieu par exemple), il faut que les règles de sécurité soient clairement indiquées (plan de prévention, qui est responsable....)
Encore une fois, interdire n'apporte rien. Il faut encadrer.

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

Encore une fois, c'est une façon de faire très lourde. Quand une locomotive tombe en panne, il est nécessaire que l'intervention pour la maintenance soit le plus rapide possible. L'objectif est de faire rouler des trains.

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 ?

**Simplification du processus de bloc (trop de dépêches à passer, pourquoi avoir ajouté une fonction de COMAN...). Ajouter des procédures aux procédures rend les fonctionnements complexe et amènent plus de risques d'erreur de la part des opérateurs.
De plus, à complexifier les processus, cela rend difficile également le maintien des compétences.**

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

La décision et le délai dépend de la visibilité que nous avons sur les évolutions commerciales de l'entreprise.

- 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

Sauf que la création des blocs a rendu la gestion des voies de service encore plus rigide, puisque les blocs sont repris dans la CLE et que toutes modifications des CLE doit respecter le délai de 175 jours.

Comment on fait quand le client confirme en octobre de l'année N le démarrage du trafic en janvier de n+1

On doit réserver des voies, et pas des blocs. L'ajout des blocs a amené une complexification du système, et avec la poursuite des nouveaux

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

**Blainville, Hagondange, Culoz/Ambérieu, Mulhouse, Hausbergen
Motifs divers**

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 Culoz/Ambérieu

- 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 ?

Intéressant sur les sites à forte coactivité pour rappeler les règles et faire des retours d'expérience.

- 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.

non

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

Il y a eu des efforts dans leur rédaction et dans leur présentation. C'est à souligner. Mais il y a encore beaucoup trop d'erreurs de trouvées dans ces documents ou de manque de précisions ce qui rend parfois difficile la transcription de certaines procédures dans la documentation opérationnelle de l'EF.

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...) ?

Devoir rééditer des CLE entières parce que l'appellation des blocs a changé, c'est très lourd. Et ça redonne une décision supplémentaires pour désigner des voies.

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

La qualité de la prestation se mesure par les attributions, mais aussi par la qualité des installations :

Certaines installations pourraient être démontées car plus utilisées et créant des risques pour le personnel ou l'exploitation (exemple des bosses ou des freins de voie)

L'insatisfaction vient aussi du manque d'entretien des alentours des voies de service qui génère des risques non négligeable pour le personnel. Risque importants de chutes en général du fait que les abords ne sont pas entretenus (présence de végétation). Ceci met aussi l'entreprise en porte-à-faux : Comment peut-on développer une culture sécurité du personnel alors que les arbres poussent aux abords des voies de service et rendent dangereux les cheminements piétons ? Comment développer une culture sécurité du personnel dans l'entreprise quand le mainteneur de l'infrastructure laisse trainer traverses, rails...Comment

développer une culture sécurité quand les passages planchés sont pourris et qu'il y a une attente de deux ans avant qu'ils soient réparés ? Nous essayons d'être moteur sur ce sujet, avec par exemple, ce mois-ci, des travaux de remplacement de traverses sur le faisceau en gare de Hagondange, nous ferons une inspection commune avec le DPx Infra pour s'assurer du maintien du niveau de sécurité du personnel

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...) ?

La mise en place des blocs a rendu les procédures beaucoup plus lourdes pour les opérateurs sur le terrain et donc génère un risque d'erreur accru. De plus, le fonctionnement n'est pas totalement unifié au niveau national. Cette procédure COMAN est malheureusement une spécificité nationale. L'Allemagne a une expérience plus forte sur la gestion des voies de service avec un nombre importants d'opérateurs intervenant. Pourtant DB Netz n'a pas mis en place de fonction type COMAN. L'utilisation des voies doit rester simple et fluide et il ne doit pas y avoir un ajout permanent de procédures ou de fonction (comme la mise en place des COMAN).

La mise en place de solutions numériques pour la réservation des voies, avec informations à disposition des AC ou aiguilleurs facilitera le fonctionnement.

- 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 ?

Satisfait pour le moment sur tous les sites où CFL cargo est présent si ce n'est ces procédures de blocs.

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 Si ce n'est comme évoqué plus haut l'état des alentours des voies.

- 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 ?

Pas de sites à ce jour.

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 SNCF Réseau doit aussi faire preuve d'efficacité. Une maintenance régulière est probablement moins coûteuse que de laisser pourrir ou se dégrader les installations puis y faire de gros travaux.
Nous pouvons citer voyons par exemple sur le site de Hagondange

- 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 opèrera 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 ?

Probablement des sites « saturés » type Sibelin, Mulhouse-Nord ou des sites dont l'infrastructure n'est pas forcément en bon état (Hausbergen, Blainville...)

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 : 50 %

Remisages sur voies de stationnement habituelles : 20 0-100 % des trains immobilisés

L'utilisation des VS a aussi été mise en difficulté du fait de l'absence de personnel du GI (malades)

- 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.) ?

Les wagons sont également restés sur des ITE

- 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.

Consultation publique - Contribution de COLAS RAIL

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 ?

Ponctuelle, en fonction des chantiers. Impossible à quantifier d'avance.

- 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 %	10%
Voies gérées par SNCF Réseau	0-100 %	70%
Voies d'autres gestionnaires	0-100 %	10%
Voies d'ITE	0-100 %	10%
Autres	0-100 %	00%
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 %	30%
Récurrente	0-100 %	10%
Annuelle	0-100 %	10%
Convention de mise à disposition (CMD)	0-100 %	00%
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	0-100 %	00%
Convention d'occupation temporaire (COT)	0-100	30%
Autres	0-100 %	20%

- 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 Délai de réponse dans l'urgence (en « Ponctuel »)

- 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 **Non concerné**

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 **Non concerné**

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 **Non concerné**

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

Non concerné

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

☐ Oui ☐ Non **Non concerné**

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 **Non concerné**

- 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 **Non concerné**

- 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 **Non concerné**

- 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 **Non concerné**

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

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

Aucun moyens de contrôles de l'affectation des voies durant le laps de temps demandé, donc soumis au bon vouloir de l'AC du Poste concerné...

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 ?

Nous avons fait des demandes auprès d'autres EF (quand c'était possible) ayant des voies aux mêmes endroits (donc frais supplémentaires) pour des TAQ par exemple.

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

St Pierre des Corps, Villeneuve Triage.

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.

Ne sait pas.

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 ?

Ne sait pas.

- 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 **Ne sait pas.**

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** **Visuel de disponibilité plus transparent et accessible de suite.**

- 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 ?

Je ne savait pas que GHOST 2 existait.....

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

Dès que connu le besoin, nous restituons la ou les voies (cas pour le chantier du RER A à Achères par exemple).

- 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

Selon la configuration du site et des manœuvres, cela peut donner plus de travail de « paperasse » pour l'AC et les agents sur le terrain.

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 ?

Bon bilan, mais une meilleures coordinations entre acteurs est préférable (imposition des dates par Réseau sans minimum de consultation auprès des EF)

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

Non

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 ?

Non

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.

La liste n'a pas toujours été mise à jour (et/ou ne l'ai toujours pas : Epluches ; des dessertes ont été faites par VFLI et Colas Rail, et dans le fichier : Rien...Fichier non disponible...)

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

Cela reste une note globale qui ne reflète pas les contrastes possibles d'un site ou d'un chantier à l'autre

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...) ?

Compliquée et très longue pour les agents sur le terrain.....

- 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 ?

Béthune, Achères : ok ; Villeneuve et St Pierre des Corps compliqué.

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

Souvent un manque d'entretien des voies SGC ; solutions trouvées, mais parfois compliquées à mettre en œuvre... Idem pour les pistes (désherbage...)

- 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 ?

Béthune, Achères en 2019 (Bloc T5)

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 Ne sait pas, selon les chantiers ; pas de prévisions possible...

Question n°29

À la suite de cette consultation, l'Autorité opèrera 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 ?

Villeneuve-Saint-Georges, Saint-Pierre-des-Corps

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 remisee 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

- 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.

Consultation publique - Contribution ECR

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	23

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	75%	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	25%	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	75 %	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)	25%	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 Pb de concomitance

- 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

Concerne + le voyageur

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

☐ Oui ☐ Non Concerne + le voyageur

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 Concerne + le voyageur .

- 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 **Calais Frethun**

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

☐ Oui ☒ Non **Car le Voyageur serait toujours prioritaire sur le Fret.**

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

Refus souvent d'accès sans motif valable

Pour les principaux sites notamment ceux avec présence d'un CARRE idéalement le graphique d'occupation des voies devrait être accessible ou pouvoir être transmis sur demande.

Les temps maximum de relais prévus niveau des CLE devraient pouvoir être justifié et l'application devraient en être souple notamment lors d'aléas circulation ou d'évènement hors de la responsabilité des EF (difficultés pour la reprise des trains internationaux en cas d'aléas)

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 Mais des alternatives sont souvent proposées cas de Vaires Torcy.

- 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 ?

Contraintes d'exploitation

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

Dans le cas où, l'intégralité des VS est apte à la circulation : pas d'interdiction du faisceau par exemple. A Vaires, en cas de forte chaleur, le faisceau de Vaires est fermé de 13h00 à 19h00.

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.

Essentiellement réalisées sur voies hors RFN ou alors sur voies sous COT

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** **Maintenance légère**

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 **Transparence et visibilité**

- 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 ?

Sur les principaux sites de fret

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
Accès et application simple outil pratique pour réservation Possibilité de voir les plages travaux.	Changements impossibles à moins de 24h Pas de possibilité d'échanger avec d'autres EF.

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

Sur les principaux sites de fret

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

Favoriser la concertation et le compromis.

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

Plus de mobilité d'accès donc plus de mouvements plus de risques. Plus de flexibilité pour couvrir les besoins sur les sites contraints.

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

Sites de Gevrey Chambertin, Hendaye, Vaires-Torcy...

- 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 ?

Oui bilan positif, fonctionnement fluide et excellente communication entre les EF.

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

A faire 2 fois par an à minima, l'idéal serait une fois par trimestre et y inclure un point sur les travaux programmés à long terme par le national.

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.

Avez-vous des préconisations concernant leurs tenues et leurs conclusions ? **Conserver ce qui est réalisé aujourd'hui sur Gevrey , A faire 2 fois par an à minima, l'idéal serait une fois par**

trimestre et y inclure un point sur les travaux programmés à long terme par le national.

Rappeler lors des Comités de site, la place qu'occupe la PSEF dans la gestion des cours de marchandises lorsque cette dernière est concernée, pour éviter la confusion dans la gestion des voies de service et des cours marchandises (exemple : voie de la cour marchandise d'Hendaye).

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.

Attention à la mise à jour régulière de l'offre commerciale

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

Améliorer la numérisation, Vérifier les longueurs utiles des voies de service.
Certaines consignes sont obsolètes et doivent être mises à jour :
- Longueil Ste Marie : Date d'application 2008

- Rochy Condé : Date d'application 2008
- Combs la Ville : Date d'application 2009

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...) ?

Délai de mise à jour est excessif (90j) . Nécessaire de le réduire ;

Plus précisément :

- Consignes temporaires régulièrement envoyées au mauvais interlocuteur (pas envoyées à Documentation.Securite@deutschebahn.com)
- Délai de 30 jours entre la date de diffusion et la date d'application pas toujours respecté :
CLE : PUIMD de Sibelin version 8 : 14 jours.
Consignes temporaires : les délais sont assez souvent trop courts sans avoir été avisé.

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

Entretien des voies de service. Cas par exemple de Valenciennes avec 6 voies HS sur 13.

- 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

**Encore trop de voies de service interdites à la circulation en raison de leur vétusté (Valenciennes);
Attribution de Blocs incomplets (ex : P301c à Vaires)**

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...) ?

Globalement, plutôt satisfaisante.

- 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 ?

**Site de Bayonne plutôt satisfaisant : Respect des créneaux horaires ;
Site de Vaires Torcy également satisfaisant à l'exception des fermetures pour cause travaux (fermeture du Faisceau F3 et pas de solutions alternatives proposées ;
Site d'Hendaye : moyennement satisfaisant en raison d'un manque de neutralité sur l'attribution des blocs (COCIT/COMAN), mais amélioration de la situation.**

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

**A l'exception des VS interdites à la circulation : manque de visibilité sur leur remise en état et de solutions alternatives proposées pour limiter les impacts sur l'exploitation des trains.
Manque globalement de voies longues pour répondre au besoin commercial sur certains relais notamment sur les points frontières (exemple Forbach, Hendaye)**

- 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 ?

Valenciennes (Trop de VS HS), fermeture du faisceau F3 à Vaires.

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 **Impact sur l'exploitation**

- 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 ?

Valenton, Badan, Valenciennes.

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.) ?

Stationnement sur voies SGC pour les trains en transit : pas de souci majeur ;

ex : cas de Vaires. Si + de 48h00 de stationnement garage sur voies de service ECR.

Problème souvent dû au travaux (ex : F3 réquisition de 6 voies de services pour les trains de travaux). Beaucoup de manoeuvres effectuées par ECR pour faciliter la réception des trains).

- 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) Réserve : ☐ Plus de difficulté ☒ Moins de difficulté

(iii) Accès : ☐ Plus de difficulté ☒ Moins de difficulté

Moins de difficulté à l'exception des VS interdites à la circulation.

- 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
Travail en bon intelligence (Manœuvres successives) pour faciliter la réception des trains.	Saisissez ici votre réponse.

Consultation publique - **Contribution EUROPORTE FRANCE** **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'appliquant 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 ?

124

- 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	95 %	Déclaratif FEB
Voies d'autres gestionnaires	5 %	Ports
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	5 %	En cas d'aléas ou demande exceptionnelle clients
Récurrente	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Annuelle	95 %	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 **Conforme au PDT établi**

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

☐ Oui ☒ Non **Travaillé avec notre PDT**

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 **Saturation de certains sites tels que SIB ou MAS**

- 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 Pas connaissance de documents spécifiques

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 Non concerné par cette question

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 Intervention actuelle uniquement sur sites dédiés Fret

- 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 En fonction des sites et des besoins (besoins réduits sur certains sites peu contraints mais nous demandant de réserver à l'année)

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 Pas par blocs

- 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 Plus efficace que les blocs, moins de contraintes de gestion

- 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

Mulhouse Ville

- 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

Perrigny, Forbach, Miramas

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 St Pierre des Corps

- 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

Relais

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

Stationnement du train en amont (rétention)

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

Notre PDT n'est pas pénalisé

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.

2

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 ?

Usages identiques, pas d'impact

- 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** **Pas de bilan à émettre car n'y avons pas accès en tant qu'EF**

- 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 ?

A déployé sur les sites FRET majeurs

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 ?

Satisfaction de l'application

Avantages	Inconvénients
Accès et application simple	Changements impossibles à moins de 24h

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

Sur sites FRET majeurs

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

Autoriser les modifications, annulations et compléments d'information jusqu'à -12h

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 ?

Sans avis

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

Le délai limite de 24h pour modifications bloque le processus dans le cadre de Ghost. Hors Ghost, Réseau n'est pas informé car réservation annuelle et restitution si capacité non utilisée dans le cadre d'une perte d'activité.

- 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 **Souplesse lors de manœuvres et pour la gestion opérationnelle**

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 **Sibelin, Miramas, St Jory ...
L'EF EPF participe à tous les comités de site ou elle demande des VS. Chaque année remise « en jeu » des VS lors des changements de SA, situation conflictuelle à gérer en local.**

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 **Sibelin, Miramas**

- 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 ?

Non mais c'est une initiative intéressante dans l'amélioration de l'exploitation du site concerné.

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

Non

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

Par exemple, pour Sibelin, nous avons dû adapter le PDT à ce qui nous a été proposé (perte optimisation avec ajout d'un agent)

- 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 **Délais respectés**

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

Négatif

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.

Pas de remarque par rapport à la liste (2 fichiers distincts = liste des sites VS commercialisables et liste des n° de VS avec caractéristiques techniques) – attention à la mise à jour régulière de l'offre commerciale.

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** **CLE transposée en CLO chez EPF avec visite des sites au préalable.**

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...) ?

Le délai de mise à jour nous semble excessif (90Jrs). Voir si SNCF Réseau aurait la capacité de le réduire.

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

Attention toutefois à maintenir régulièrement ces dernières et éviter l'obsolescence programmée Le coût pratiqué aux EFs justifie un entretien digne de ce nom.

- 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

Peux mieux faire

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

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...) ?

Pas de sujet.

- 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 ?

Ok pour Lérrouville, Sibelin, Dijon. Difficultés à St Pierre des Corps et Vaires sur Marne

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 **Attention toutefois à l'état des VS (végétation, armement,) qui pourraient avoir un impact sur l'exploitation.**

- 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 ?

Somain (difficultés d'accès, possibilités restrictives à une EF alternative)

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 **Par contre, un bémol sur le coût d'accès au train**

- 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 A quel prix ?

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 ?

Somain (projet futur) / St-Jory (dégradation du site) et Vaires sur Marne (dégradation du site)

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 : 50 % les 2 premières semaines puis 40% pour finir à 35% avant le 11 mai
Remisages sur voies de stationnement habituelles : 100 % des trains immobilisés

- 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.) ?

Non concerné

- 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) Réserve : ☐ Plus de difficulté ☐ Moins de difficulté
(iii) Accès : ☐ Plus de difficulté ☐ Moins de difficulté

Non concerné

- 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.

Trop tôt pour réaliser un retour d'expérience au regard de cette situation inédite.

Consultation publique - Contribution de FEROWAY

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.....	13
2.3. Opérations de maintenance	14
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	16
4. COMITES DE SITE	19
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	21
5.1. Qualité de l'information disponible	21
5.2. Qualité technique du service actuel	22
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	24

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 ?

Besoins quotidien sur l'ensemble du RFN dans le cadre des chantiers du GI.

- 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 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies gérées par SNCF Réseau	100 %	Nous n'avons pas la connaissance des sites que l'on dessert, nous nous appuyons des équipes SNCF en local pour la réception et le départ de nos trains
Voies d'autres gestionnaires	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'ITE	20 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Aucune (besoin non-satisfait)	0 %	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	100 %	Tout dépend de la localisation de nos chantiers sur l'ensemble du RFN
Récurrente	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Annuelle	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention de mise à disposition (CMD)	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention d'occupation temporaire (COT)	0	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

Il est difficile de réserver une voie sans avoir le sillon de départ et arrivée. En effet nous réalisons nos circulation qu'en SDM à J-7. Cela ne nous permet pas d'avoir de réservation ferme et surtout une trace de cette réservation. C'est une réservation via le poste de la gare par téléphone.

- 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

De plus en plus de sites sont gérés par bloc ce qui nous oblige à demander une prestation à une EF ou GI ayant la connaissance du site. Allant sur l'ensemble du RFN nous ne pouvons pas être habilité à tous les sites. Nous sommes très dépendants des autres.

- 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 **St germain au mont d'or, site saturé**

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 **Pas de connaissance de ces voies**

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 **Pas de connaissance de ces voies**

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 **Pas concerné**

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 Nous ne faisons pas de réservation à l'année donc ça pourrait nous pénaliser en opérationnel

- 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 Nous sommes en SDM

- 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 Pourquoi pas

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 ?

Garage dans une gare à proximité

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

Surtout dans les petites gares non voyageurs

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.

7 interventions par engins

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 ?

Non pas d'impact

- 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

Nous ne l'utilisons pas car sillons uniquement en SDM. De plus GOST n'est pas paramétré pour avoir accès à l'ensemble des gares. On traite en direct avec le poste

- 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 ?

Nous ne l'utilisons pas

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 Plus il y aura de bloc plus ca sera compliqué pour nous

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.

Non pas de remarque

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

Refus de SNCF Réseau de proposer officiellement des prestations payantes pour entrée et sortie. Il n'y a pas de service en charge de ces demandes. Dans le cadre de nos chantiers on passe par les responsables de lot travaux mais le contact est compliqué

- 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...) ?

Certains postes n'ont toujours pas de boîte mail et traitent par fax. Les agents de circulations autorisent des stationnement par voix orales jamais par écrit donc jamais de certitude

- 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 ?

Trop de sites desservis, non réguliers

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** **Nous sommes en HLP**

- 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 Si prestation au sol, manœuvre d'IS, prise de bloc,...

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 ?

Petit therain/ Creil / St Germain au mont d'Or

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 %

Remises 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.

Consultation publique - Contribution de FERROTRACT 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 ?

1 stationnement par jour

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

0

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 ?

aucun

- 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 ?

Ne se prononce pas

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

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

St Pierre des corps

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

Ne se prononce pas

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 ?

Ne se prononce pas

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

Ne se prononce pas

- 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 **Ne se prononce pas**

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 **Pas encore utilisé**

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 **St Pierre des corps, synthese**

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

NC

- 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

NC

- 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 ☐ NC

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

NC

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.

Ne se prononce pas

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...) ?

Non

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

Nous avons des difficultés via nos circulations en SDM.

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...) ?

Tout dépend de la région et du personnel en poste.

- 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 ?

Satisfaction sur le site de Nevers et non satisfait St Pierre des corps / Bordeaux.

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 ?

NC

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 opèrera 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 ?

St Pierre des corps/Bordeaux, points stratégiques pour nos circulations.

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 : 10 %

Remisages sur voies de stationnement habituelles : 0 % 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.) ?

NC

- 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.

REPONSE DE FERROTRACT AU 15 JUILLET 2020

Consultation publique - Contribution de FRET SNCF

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.....	14
2.3. Opérations de maintenance	15
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	17
4. COMITES DE SITE	19
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	21
5.1. Qualité de l'information disponible	21
5.2. Qualité technique du service actuel	22
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	24

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 ?

Pour Fret SNCF, les besoins sont plutôt pour réaliser des manœuvres (branchement, débranchement de wagons et tri). Le besoin en VS pour du garage et stationnement est secondaire et minime. Notre besoin en voies de services est sur l'ensemble du territoire et concerne des sites de tri à plat ainsi que de tri à la gravité.

- 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 %	5%
Voies gérées par Réseau SNCF	0-100 %	85%
Voies d'autres gestionnaires	0-100 %	Ports : 5%
Voies d'ITE	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0-100 %	ITM et CMD = 5%
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 %	90%
Convention de mise à disposition (CMD)	0-100 %	5%
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	0-100 %	5%
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

La commande annuelle est une bonne idée qui permet d'industrialiser cette commande. Par contre, elle est trop complexe (ex : nous devons commander un linéaire alors que nous avons besoin de numéros de voies). De plus la commande gagnerait à être simplifiée et digitalisée afin de faire gagner de l'efficacité aux demandeurs et à SNCF Réseau. Enfin, la facturation n'est pas adaptée au besoin car par ex si nous nous voyons attribuer une voie de 600 m et que nous avons demandé 400m, ce sont bien les 600 m qui seront facturés.

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

☐ Oui ☒ Non

Nous passons une commande au plus juste de nos besoins : effet prix et nouvelles modalités de facturation (facturation sur ce qui est contractualisé et non plus au déclaratif).

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

- 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 Identification facile. Par contre, l'attribution peut être plus difficile (ex Limay).

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 Sans objet car c'est un travail que nous avons réalisé dès 2008

- 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

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

Non concernés aujourd'hui. A vigiler à l'avenir sur les sites mixtes.

- 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 **A condition que SNCF Réseau diminue la taille des blocs sur certains sites**

- 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 **Notre besoin majeur n'est pas en spatio-temporel (manœuvres)**

- 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 **Il est indispensable que SNCF Réseau mette fin à la procédure « carré » que nous rencontrons sur certains relais : en effet, quand une EF Fret arrive sur un relai, avant d'être autorisée à entrer, elle doit dire sa destination suivante. Ceci induit une lourdeur administrative qui dégrade**

notre performance et la performance de la circulation (ex : Villeeneuve et Modane)

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 Ce sont des sites mixtes comme Châlons en Champagne.

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

☐ Oui ☒ Non Possible oui et non souhaitable.

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

Notre besoin en VGC correspond environ à 10% de notre besoin (ex pour relève conducteur)

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

Sans objet

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

Sans objet

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

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.

617 455 M de voies
Pas de maintenance légère sur les VS réseau

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 ?

L'usage n'a pas bougé : branchements, débranchements et tri. Cette clarification n'a pas eu d'effet sur nos pratiques.

- 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

La durée de 3 ans renouvelable de 2 fois 1 an n'est pas du tout adaptée à notre business et à notre production qui en découle. Le besoin de contractualisation est plutôt de 10 ans.

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 ?

PPas de retour d'expérience fait par le terrain

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 ?

1/ Réduire la taille des blocs. Ne pas imposer à une EF de prendre un bloc de taille plus grande que son besoin si elle ne le souhaite pas. La taille d'un bloc attribué à une EF doit être strictement adapté à sa demande. Sites prioritaires concernés : Perpignan, Saint Pierre des Corps, Gevrey, Ambérieu, Vénissieux.
2/ Supprimer les procédures dites carrés mises en place par SNCF Réseau : l'agent Circulation n'autorise l'arrivée d'un train qu'à partir du moment où l'EF indique où repart le train après son passage en relai (Ex : Villeneuve, Modane). Procédures qui sont bloquantes. Les supprimer.

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

Aujourd'hui, nous ne restituons pas. Dès le SA 2021, nous nous organisons pour restituer.

- 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 **Nous avons besoin d'avoir connaissance des nouveaux blocs (pas d'information par site à ce jour).**

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 **Nous participons à des comités de site sur tout le territoire. Cette pratique est plutôt répandue sur les grands sites. Nous considérons les comités de site comme primordiaux car ils permettent une information et une résolution de problèmes intégrant les contraintes locales.**

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 **St Jory pour des problèmes caténares**

- 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 ?

Un bilan mitigé : positif car les échanges sont adaptés au local avec le souhait collectif de converger sur une solution mais la mise en œuvre du plan d'action convenu est plus lente que prévue.

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

St Jory : nous regrettons le non-respect des engagements et des échéances convenues

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

Nous n'avons pas été informés de cas concernés

- 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

Nous n'avons pas été informés de cas concernés

- 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 **Pas de cas**

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

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.

**Il y a quelques écarts entre la liste présente sur le site de la PSEF et les voies utilisées en local.
Par exemple : les sites de Boisieux et Sin-le-Noble n'y figurent pas. Sur le site de Noisy : les dénominations des voies et les longueurs ne sont pas les mêmes que dans nos documents de production.**

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...) ?

Il me semble plus qu'intéressant que les EF participent à la réécriture des CLE et notamment sur la partie découpage des blocs.
En effet, il peut-être plus adapté dans certains sites, en fonction des contraintes de production d'une EF, de faire un découpage de bloc à la voie
Plutôt que d'attribuer un bloc de 4 voies alors que l'utilisation en opérationnelle fait ressortir que la nécessité de 2 voies.
Je pense que cette méthode pourra mettre en avant un partage entre EIC et EF permettant une meilleure gestion des blocs à la fois pour la production mais également pour la maintenance.

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

Problèmes de désherbage sur de nombreux sites qui génèrent des tensions sociales, parfois de accidents du travail ou de droits de retraits (par exemple, accident du travail à Gevrey début juin en raison d'un serpent caché dans la végétation présente aux abords d'un poste).

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...) ?

Globalement, cela se passe bien

- 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 ?

Cela se passe bien partout

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

L'état des voies de service est globalement assez critique avec de nombreuses interdictions d'itinéraires, qui sont souvent communiquées à la dernière minute, sans anticipation, ce qui nous met souvent en difficulté dans notre production.

- 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 ?

Taille des blocs : voir question 15.

Etat des installations très insatisfaisant : St Jory (problèmes caténaire), Vaires (nombreuses interdictions de voies), etc...

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 Une redevance est payée pour l'utilisation des sites. La maintenance et l'entretien doivent être réalisés en retour.

- 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 opèrera 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 ?

Vaires, St Jory (cf. question 27b)

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 %

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

Nos trains ont globalement pu circuler

- 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.) ?

Sans objet

- 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

Sans objet

- 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.

Consultation publique - Contribution de LINEAS

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.....	15
2.3. Opérations de maintenance	16
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	18
4. COMITES DE SITE	22
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	24
5.1. Qualité de l'information disponible	24
5.2. Qualité technique du service actuel	25
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	28

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 ?

Le besoin journalier de LINEAS est estimé à 30 voies de services entre les voies de garage, de manœuvre, de réception, de tri et d'accès aux installations de services.

- 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 %	LINEAS n'a pas de voies propres.
Voies gérées par SNCF Réseau	80 %	Toutes les voies en gares sur le RFN sont propriété de SNCF Réseau. Ces voies sont nécessaires pour du stationnement, du tri de wagons, d'évolutions ou de la manœuvre nécessaire à la desserte des ITE.
Voies d'autres gestionnaires	0 %	NC
Voies d'ITE	20 %	Le stationnement dans les ITE un stationnement de machine en attendant le chargement ou le déchargement de rame chez le client.
Autres	0 %	NC
Aucune (besoin non-satisfait)	0 %	NC

- 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 %	NC sauf en cas de démarrage d'un nouveau trafic en cours d'année.
Récurrente	90 %	Le besoin est reconduit chaque année à l'identique. Les évolutions de ce besoin correspondent aux évolutions des trafics gagnés par LINEAS France
Annuelle	100 %	Les besoins pour le stationnement sont récurrents et annuels
Convention de mise à disposition (CMD)	0 %	NC
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	0 %	NC
Convention d'occupation temporaire (COT)	10 %	COT pour la voie 39 de Tergnier
Autres	0 %	NC

- 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

Le nouveau système de réservation de capacité en voie de services oblige à anticiper au maximum nos besoins alors que nous n'avons pas encore obtenu les réponses à nos commandes de sillons. De ce fait, nous faisons une première demande avant le 15 juin pour les sites structurants (avec de la concomitance d'activité) afin d'éviter de se faire « chiper » la capacité. Nous affinons ensuite en demande tardive et à la réception des sillons.

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

☐ Oui ☒ Non

Non nous réalisons nos demandes en fonction des besoins liés à nos trafics. Il n'y a pas de sur commande de capacité pour contre la demande est calibrer pour que nous puissions travailler sereinement avec le moins de pression possible sur la production.

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

Oui mais certains sites sont très tendus par exemple Tergnier. Tous les ans il faut réaliser un nouveau comité de site pour rediscuter de la répartition des voies de services. Pour ce qui est de l'attribution de capacité sur des blocs de manœuvres lors de dessertes, le système fonctionne car les EF jouent le jeu entre elles d'affiner leur besoin au plus juste.

- 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

Nous avons toujours trouvé une solution de repli ou discuté avec une autre EF afin de trouver une solution. Il nous est arrivé de forcer SNCF Réseau à procéder à un arbitrage.

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

Les seules possibilités que nous connaissons sont sur les Réseaux Ferrés Portuaires

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

LINEAS France n'a pas d'avis sur la question. Les ports ayant leur propre DRR fixant les règles, la procédure est claire. Nous avons entamé une procédure de réservation avec le Port de Dunkerque qui était claire mais qui n'a pas aboutie car nous n'en avons plus le besoin.

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

Globalement, les EF voyageurs et fret ne travaillent pas sur les mêmes gares ou faisceaux.

- 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

C'est impossible. Toutes les gares exploitées par LINEAS France le sont sur des horaires continus au fil de la journée. Par exemple à Tergnier, nous avons presque 50 trains par jour en arrivée ou départ. De plus nous réalisons un nombre important de manœuvres et du tri de wagons. Les besoins de LINEAS France en VS sont ajustés au besoin réel utile.

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

Nous utilisons uniquement les faisceaux avant gare pour faire des relèves de conducteurs. Cette opération ne prend pas plus de 5 minutes et ne concerne que certains trafics.

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

☐ Oui ☐ Non **NC**

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 **NC**

- 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 **Notre besoin est vraiment ciblé, sur quelque trafics et inscrits dans nos sillons annuels.**

- 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 **C'est une autre possibilité. A partir du moment où notre train peut être reçu et respecter son horaire de circulation, il n'y a pas de problème.**

- 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

Le faisceau Garage de Gennevilliers est utilisé en concomitance avec le RER.

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

☒ Oui ☐ Non

C'est l'avantage de la gestion par bloc ou chaque entreprise peut travailler sur le bloc qui lui est attribué. C'est le cas sur le faisceau Garage de Gennevilliers.

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

Nous utilisons le plus possible les faisceaux Relais dans le respect des conditions d'exploitation et en accord avec les services de SNCF Réseau. Les temps de stationnement sur certains faisceaux n'est pas toujours respecté par les EF.

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 Nous avons déjà eu des trains refusés pour cause de saturation du Faisceau Relais à Culmont Chalindrey par exemple.

- 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

Le motif du refus était : saturation du Relais

Nous ne savons pas si la saturation était liée au non-respect des règles par d'autres EF.

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

En fonction de l'itinéraire sur train, nous avons demandé à l'arrêt dans une autre gare en amont en opérationnel.

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.

**Nous réalisons certaines opérations de maintenance locomotives sur les voies qui nous sont attribuées en gare de Tergnier. Toutes les autres maintenances sont réalisées en technicentre. Certaines visites sont réalisées chez les clients.
Pour les wagons, il nous arrive de réaliser des opérations de maintenance sur voies de services du RFN en fonction des avaries en ligne. C'est assez rare.**

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 ?

NC notre usage n'a pas changé suite à cette clarification.

- 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

Nous réalisons de la maintenance sur wagons uniquement en cas d'aléa en ligne.

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 ?

NC

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 ?

LINEAS France utilise GOST 2 pour réserver de la capacité en Normandie sur les sites de Petit-Quevilly, Petit Couronne, Rouen Orléans et Rouen Martainville.

Avantages	Inconvénients
Réservation de capacité à l'année Assurance d'avoir la capacité réservée Dialogue entre EF	Sur réservation des EF et de l'Infra Pas de réservation possible après J-1 17h

	Pas de rattachement au sillon concerné. Penser à supprimer le bloc en cas d'annulation
--	---

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

Pas d'idée

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

Rattacher la commande à un numéro de sillon en cas de conflit (ce qui est très rare)

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 ?

NC

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

LINEAS France demande à ses équipes de libérer la capacité lorsqu'il n'y a plus de besoin. Cependant, sur certains sites, nous sommes les seuls à avoir une capacité attribuée à l'année pour desservir des clients. De ce fait nous ne supprimons pas la capacité lors d'annulation. En revanche lorsqu'il y a une annulation longue durée, nous communiquons avec les services SNCF Réseau concernés.

Pour les sites qui utilisent GOST 2, nous supprimons systématiquement la réservation si nous sommes avant J-1 17h.

- 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

Les réservations temporaires ne concernent que les sites équipés de GOST 2. Pour celles-ci nous supprimons systématiquement car nous savons que d'autres EF auront peut-être un besoin de capacité. Pour les sites où nous avons une réservation de bloc à l'année, nous ne supprimons pas car cela ne pèjore pas l'activité d'une autre EF. Soit il n'y a

que LINEAS France qui travaille sur le site. Soit les autres EF disposent de leur propre bloc.

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

Cela dépend de l'utilisation que nous avons sur site. Si nous avons besoin d'un bloc uniquement pour une circulation vers une ITE, cela est avantageux. En revanche si nous avons besoin de plusieurs voies pour de la manœuvre, cela peut devenir contraignant car plusieurs blocs doivent être disponibles. D'autant plus si le site génère beaucoup de concomitance d'activité.

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

Nous participons annuellement au comité de site pour la gare de Tergnier. Chaque EF utilisatrice réalise son expression de besoin. Il se trouve que les besoins cumulés des EF est et était supérieur au nombre de voies disponibles sur le site. SNCF Réseau a dû arbitrer et décider de l'attribution de capacité. En 2018, la prise de décision de SNCF Réseau a été longue et fastidieuse. Les éléments envoyés par les EF étaient différents ; il n'y avait pas de dossier type. La décision finale a d'avantage résulté d'un consensus entre EF plutôt qu'un arbitrage réel de SNCF Réseau.

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

Oui sur des sites comme Châlons en Champagne ou Vaires. Des comités de sites ont été organisés afin d'anticiper l'exploitation des faisceaux lors de travaux dimensionnants. Ces mêmes comités de sites peuvent se tenir lorsque la capacité d'accueil des faisceaux est fortement impactée.

- 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 ?

Oui cette systématisation est souhaitable. Cela permet d'avoir un vrai dialogue entre SNCF Réseau d'une part. De partager nos plans de transports et nos contraintes de production. Cela permet également d'échanger sur les attentes des personnels SNCF Réseau sur le terrain vis-à-vis des EF (mini REX). D'autre part, cela permet d'échanger entre EF utilisatrice et d'échanger avec nos homologues sur l'utilisation du site.

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

Elles sont assez souvent constructives.

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

Pour LINEAS France, le consensus a toujours été satisfaisant puisque nous avons eu gain de cause. Par contre le consensus est plutôt venu des EF que de SNCF Réseau.

- 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**

NC nous n'avons jamais été confronté à ce cas

- 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** **Le processus est parfois très long (plus de 6 mois en 2018 pour l'attribution de capacité en gare de Tergnier).**

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

Oui certains conflits entre EF pourraient être réglés par une modernisation des infrastructures dans des gares vieillissantes. La problématique est que ces modernisations sont très coûteuses (plusieurs millions) et les processus d'études et dimensionnement des travaux très longs plusieurs années). Ces échanges ne sont pas compatibles avec le besoin des EF qui est sur du court terme afin de travailler correctement et en sécurité.

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.

Des plans des sites seraient appréciables. Un outil dynamique avec les voies disponibles par site et un accès direct aux caractéristiques des voies serait très utile. Cela éviterait de faire double recherche avec la CLE du site.

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

Non certains des documents fournis aux EF ne sont pas à jour. LA dernière version des CLE n'est pas toujours mise à disposition des EF. Nous avons eu le cas à Châlons en Champagne. La CLE nous indiquait que les voies étaient aptes TE. Le DPX nous a refusé le train en signifiant qu'il y avait eu une modification de CLE et que les voies n'étaient plus aptes TE. La nouvelle CLE n'était pas à disposition de EF.

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...) ?

Oui certains documents sont obsolètes ou les dernières mises à jour ne sont pas communiquée (cf réponse question 22).

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

Nous avons toujours eu une réponse favorable. En revanche en cas de gestion opérationnelle c'est plus compliqué et cela dépend des interlocuteurs avec qui nous discutons (DPX, Régulation, PRS...)

- 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

NC

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...) ?

Cela dépend encore trop souvent des personnes avec qui nous discutons côté SNCF Réseau en opérationnel

- 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 ?

DE manière générale nous n'avons pas trop de problème de capacité

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

Lorsque nous avons une alerte de nos agents, nous sollicitons les services SNCF Réseau pour résoudre le problème exemple la végétation.

- 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 ?

Seul cas constater à Châlons en Champagne et nous avons une mise à jour de la CLE.

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

Dans la limite de justification des coûts

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

☒ Oui ☐ Non

Dans la limite de justification des coûts

- 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

NC

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 ?

Tergnier car c'est le hub principal de production de LINEAS France et l'un des 3 sites majeurs de fret en Hauts de France.

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.

Consultation publique - Contribution de REGIORAIL 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.....	13
2.3. Opérations de maintenance	14
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	16
4. COMITES DE SITE	18
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	20
5.1. Qualité de l'information disponible	20
5.2. Qualité technique du service actuel	21
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	23

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 ?

52 voies de service allouées à titre permanent

- 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	100 %	Voies appartenant à SNCFR mais allouées à titre permanent à RRFR
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	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 Certaines régions semblent plus difficile d'accès pour un nouvel entrant (Sibelin, St Pierre des Corps, Vaires par exemple)

- 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 Un recensement national permettrait d'étudier d'autres alternatives

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 Sans objet, n'ayant pas d'exemple en rapport

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 Notre allocation permanente s'en verra forcément impactée sauf à gérer du spatio-temporel à la journée.

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

- 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 Un exemple existe sur un réseau comparable (Port de Strasbourg) depuis des années

- 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 La démarche pourrait entraver la transparence de la démarche

- 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 Il faudrait que les rames de voyageurs puissent regroupées en un seul lot afin de limiter les sillons techniques. Néanmoins, cela implique de l'utilisation de voies de service en gare afin de former le convoi, ce qui n'est pas toujours aussi simple.

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 **Port de Strasbourg.**

- 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

Sans objet

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

Sans objet

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

Sur certaines gares, l'usage en est détourné pour du stationnement long qui s'apparente à du garage. Ceci est la conséquence de l'absence de voie de service allouée en nombre suffisant aux EF (exemple Ambérieu).

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.

4 voies sur l'ensemble de territoire

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 ?

Passage en Atelier

- 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 **Opération de maintenance légère sur wagons et locomotives**

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** **La déclaration d'utilisation des voies de service est impraticable**

- 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 ?

Aucun. Nous sommes pour le retrait de cette mesure qui n'est pas applicable dans des entreprises de notre dimension.

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 ?

Sans avis car très peu utilisé

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

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

Sans avis

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

Sans avis

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 ?

Sans avis

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

Sans avis

- 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 Sans avis

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 Certains blocs ne peuvent pas être découpés de cette façon sans adaptation des CLE et consignes locales

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 Oui (Ambérieu, Culoz). Capacités contraintes. Différents sujets abordés.

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 ?

Plutôt positif

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

Non

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 ?

Non

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.

Non

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...) ?

Non

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

Trop de voies sont à l'arrêt et inexploitable depuis des mois (environ 10%).

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...) ?

Correcte

- 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 ?

Ambérieu et Culoz = satisfait. Sibelin ou St Germain au Mont d'Or = Insatisfait.

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 **Etat non suffisant pour en assurer une disponibilité correcte**

- 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 ?

Sibelin

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 **Sans avis**

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 ?

Sibelin (capacité résiduelle inexistante) et St Germain au Mont d'Or (bloc spatiotemporel inefficace)

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

3% et 0%

- 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.) ?

Voies relais du SGC

- 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

Recommandation effectuée par le COGC

- 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
Sans avis	Sans avis

Consultation publique - **Contribution de SNCF Voyageurs** **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

SNCF Voyageurs entend par voies de service permettant le garage des matériels roulants (MR) les voies de SNCF Réseau.

SNCF Voyageurs dispose de voies de mise en attente, qui sont les voies servant à la mise en attente avant ou après des prestations de maintenance. Elles ne peuvent être considérées comme des voies de garage de matériels roulants.

Comme il est précisé dans l'ORM 2020 de SNCF Voyageurs, une mise en attente du MR peut être nécessaire avant et/ou après l'accès aux Installations.

Les schémas contractuels proposés dans le DRR pour l'allocation de capacité sur voies de service ne sont pas compréhensibles, ainsi que Mobilités (désormais SA Voyageurs) l'avait indiqué dans son avis sur les projets de DRR 2020M et 2021 en date du 15 novembre 2019.

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

SNCF Voyageurs a identifié 375 lignes d'expression de besoin, mais ce chiffre n'est pas exhaustif.

- 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 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies gérées par SNCF Réseau	100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'autres gestionnaires	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'ITE	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Aucune (besoin non-satisfait)	0 %	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 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Récurrente	Environ 2 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Annuelle	Environ 90%	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention de mise à disposition (CMD)	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	Environ 5 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Convention d'occupation temporaire (COT)	Environ 2%	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0 %	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 **Oui dans l'ensemble mais les contrats de Convention d'occupation temporaire sont parfois trop complexes à remplir.**

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

☐ Oui ☒ Non **La commande est faite en fonction du besoin. Dans des cas exceptionnels, comme par exemple une modification du plan de transport ou la prise en compte des incertitudes liées à la fourniture des sillons et à la faisabilité en gare, il peut arriver de réserver une capacité supérieure. La phase de concertation permet d'affiner les demandes si nécessaire.**

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 **Oui dans les zones non-denses, mais dans les zones denses, il y a peu de visibilité sur les voies de service disponibles ainsi que sur les conditions d'accès par type de matériel.**

- 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 **Transilien a déjà renoncé à plusieurs projets de ligne commerciale ferroviaire, et considère le manque de voies de garage comme un point bloquant dans son développement d'offre.**

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 **Seules les voies de SNCF Réseau sont utilisées pour réaliser du stationnement.**

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 **Idem**

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 **Sur certaines lignes, c'est un cas particulièrement complexe dans les zones où les capacités de garage sont les plus critiques.**

- 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 **Faute de capacités suffisantes chez SNCF Réseau, la planification et la gestion des opérations seraient considérablement complexifiées.**

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

Sauf dans certains cas exceptionnels en zone dense, comme par exemple l'avant gare de Paris-Gare-De-Lyon.

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

☒ Oui ☐ Non **Il est extrêmement lourd, lent et compliqué de réserver les voies annuellement.**

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 **L'attribution annuelle peut entraîner une instabilité constante pour certains transporteurs.**

- 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 **Cela entraînerait un risque de perte de flexibilité au moindre aléa.**

- 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 **Cela semble ingérable d'un point de vue de conception du service, il y a une nécessité d'une capacité attribuée pour organiser la production du transporteur.**

- 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 **Réparer ou reconstruire des faisceaux proches de Paris et ne pas laisser s'installer la « multiplication des sillons techniques » car la capacité du réseau ne permettrait pas d'assurer ces circulations avec robustesse.**

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 **C'est le cas notamment du Faisceau A4 à Vaires et du groupe R du Bourget.**

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

☒ Oui ☐ Non **Cela serait possible car les rythmes de ces deux marchés sont différents mais pas forcément souhaitable car cela entraînerait une complexification du marché.**

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

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 **Sauf un cas exceptionnel de rétention par la police (ligne EP de Transilien).**

- 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 ?

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

Les voies sont généralement adaptées, mais en Ile-de-France elles sont parfois en quantité insuffisante.

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.

SNCF Voyageurs réalise sa maintenance légère dans ses centres d'entretien.

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 ?

Les usages n'ont pas évolué à la suite de la clarification de SNCF Réseau.

- 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 **Quelques opérations de nettoyage pourraient être réalisées sur les voies de service de SNCF Réseau.**

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

La mise en œuvre est souhaitée par certaines lignes mais n'a pas été envisagée par toutes, elle ne doit donc pas être rendue obligatoire.

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 ?

/

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 ?

GOST 2 n'a pas été utilisé. Toutes les expressions de besoin ont été réalisées via un fichier

Excel comme indiqué dans le DRR.

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

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

/

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

/

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 ?

La mise en place d'une visualisation en temps réel de l'occupation des voies et d'un processus de commande des voies de service pour l'adaptation à la suite de travaux en cours d'année.

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

C'est le cas par exemple sur le site de Paris-Bercy après l'arrêt de l'activité auto-train.

- 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

Cela permettra d'optimiser l'occupation du site entre les différents besoins de chacun et d'aboutir à une utilisation des voies de service plus fine et adaptée.

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

Il y a des comités de site mensuels sur les sites de production, principalement sur les gros nœuds ferroviaires.

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

C'est par exemple le cas du comité de site de Rennes.

- 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 ?

Les comités de site techniques sont des instances « terrain » efficaces, elles permettent de partager les résultats et actions de tous les acteurs locaux indispensables à la bonne production du site. Lorsque tous les interlocuteurs viennent avec la volonté de trouver des solutions, le bilan est positif.

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

Les supports sont en place, partagés et validés par l'ensemble des acteurs locaux.

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**

- 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**

- 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** **Ils sont en concordance dans les zones non-denses mais ne le sont pas toujours dans les zones denses.**

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

Il faudrait faire preuve de plus d'anticipation sur les conséquences des travaux importants menés sur les voies de service. D'autre part, il n'y a pas de moyens financiers alloués à la réparation des Faisceaux, ce qui constitue une problématique que le comité de site ne peut pas résoudre.

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.

La liste n'est pas toujours entièrement en adéquation avec la réalité du terrain, mais les cas manquants ont été remontés à SNCF Réseau. Il y a un travail à faire pour donner une vision claire des disponibilités des voies à court, moyen et long terme. Il pourrait être souhaitable d'exclure de la liste les voies de service qui font l'objet de convention de mise à disposition (CMD).

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 **Dans l'ensemble oui, mais les CLE sur le site du Bourget imposent des blocs à plusieurs voies.**

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...) ?

L'ensemble des CLE n'est pas encore finalisé et leur « réactualisation » est très fréquente.

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

- 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

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...) ?

La qualité opérationnelle des conditions d'accès et d'utilisation des voies de service est bonne.

- 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 ?

Nous sommes satisfaits des sites de Pantin Zone et de Montereau et moins satisfaits par les sites de Longueville et Creil.

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 **Dans l'ensemble oui, mais certaines sont à moderniser et entretenir, leur adaptation aux nouveaux matériels n'est pas anticipée et se fait tardivement.**

- 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 ?

**Sur les zones denses de Paris-Est, il n'y a parfois pas assez de voies.
Les prestations sont insuffisantes en Lorraine et à Chambéry.**

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 Notamment en ce qui concerne l'accès à l'eau et l'électricité.

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 ?

Le Faisceau de Bercy, où l'organisation est complexe, rendant les règles difficiles à appliquer.

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 : Jusqu'à 90 % des circulations
Remisages sur voies de stationnement habituelles : 90 % des trains immobilisés

- 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.) ?

/

- 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

- 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
Une bonne volonté des différents opérateurs et une bonne connaissance des sites.	Une capacité tardive de restitution.

Consultation publique - Contribution de T3M

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	14
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	16
4. COMITES DE SITE	19
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	21
5.1. Qualité de l'information disponible	21
5.2. Qualité technique du service actuel	22
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	24

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 ?

Nos besoins sont très ponctuels. Ils sont principalement justifiés par des stationnements inscrits dans le sillon. Exemple : stationnement à Sibelin- Perrigny Triage-Orange- Valenton, ils sont compris entre quelques minutes et plusieurs heures.
Pour la réception de nos trains, nous utilisons les voies de réception des terminaux du combiné voies SGTC
Pour le stationnement de longue durée, nous utilisons les voies sur les ITE

- 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 %	90%
Voies d'autres gestionnaires	0-100 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Voies d'ITE	0-100 %	10%
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 %	Jamais besoin

- 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 **Jamais besoin**

- 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 **Sans objet pour T3M**

- 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 Sans objet pour T3M

- 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 Sans objet pour T3M

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

Sans objet pour T3M

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

☐ Oui ☐ Non Sans objet pour T3M

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 Sans objet pour T3M

- 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 Sans objet pour T3M

- 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 Sans objet pour T3M

- 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 Sans objet pour T3M

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

A Villeneuve St Georges, à ma connaissance la nuit, des rames de RER stationnent ainsi que des trains de fret.

- 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

**Pour la réception de nos trains sur les terminaux de transport combiné.
Les conditions d'accès ne sont pas toujours claires et équitables**

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

Il est possible qu'une commande de sillon soit refusée pour cette raison en cas de saturation

- 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

Il n'est possible de vérifier qu'en recherchant dans les outils SNCF réseau. C'est un travail trop fastidieux

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

Lorsque c'est le cas, nous sommes obligés d'adapter notre commande ou d'accepter des limitations de longueur de convoi

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

Le nombre de voies n'est pas suffisant et les voies sont inadaptées aux besoins de notre exploitation. Par exemple, le terminal de Bordeaux Hourcade ne dispose que d'une seule voie de réception. Ce n'est pas suffisant et nous sommes obligés de reporter à Valenton des opérations qu'il serait souhaitable de réaliser à Bordeaux. De plus, cette voie est allouée en même temps à 2 opérateurs dans le même créneau horaire.

Nous pourrions nous appuyer dans ce cas sur les voies du terminal pour réaliser les opérations de préparation au départ. Mais, le statut des voies des CMT n'est pas clairement défini sur les chantiers du combiné. C'est donc l'exploitant du terminal qui organise l'occupation des voies à l'intérieur du site sans avoir à se justifier vraiment.

Sur le CMT d'Avignon Champfleury, chaque jour les trains subissent des retards en raison des capacités de réception insuffisante. Les trains 850m sont réalisables uniquement en origine/destination. Alors que nous exploitons de plus en plus de trains en multi lots, nous sommes par exemple limité à 750m sur notre Lille-Avignon-Marseille parce qu'il n'est pas possible de recevoir un train de 850m sur le faisceau de réception de Champfleury. Il faudrait pour cela s'étirer sur le faisceau de la Courtine qui n'est pas ouvert 24/24.

Également, les voies de réception sont souvent très courtes alors que le format des trains est de 750 m et que nous souhaitons développer les formats de trains à 850m.

Pour permettre l'exploitation des trains de transport combiné, nous sommes obligés de faire preuve d'ingéniosité et de finesse pendant les CALE afin de trouver un mode opératoire permettant d'assurer

les arrivées départ des trains en toute sécurité et en permettant à chaque opérateur de traiter les trains. Par exemple les voies de réception les plus longues à Valenton sont de 640 à 660 m sur le faisceau du CMT. Chaque jour, plusieurs trains de 750m et plus y sont réceptionnés ou formés dans des conditions complexes d'exploitation.

Concernant les voies de stationnement sur les longs parcours, elles sont également inadaptées puisque les voies ≥ 850 m sont en nombre insuffisant.

Il faut également améliorer les connaissances de leurs longueurs exactes. Un inventaire précis semble urgent.

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.

Afin de limiter au maximum l'immobilisation de wagon (pour rappel coût d'un wagon/jour > 40€) en atelier et en transit vers les ateliers, nous développons les opérations de maintenance préventives sur nos wagons. Et, nous essayons de réaliser le maximum de réparation sur site. Pour cela nous utilisons des voies sur nos ITE privés sur les port de Bonneuil ou Lille et également une petite partie (environ 100m de voie en heurtoir sur le terminal de Valenton.)

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 ?

Suite à cet éclaircissement, nous sommes en train de mettre en place une convention avec SNCF réseau pour les 100 m de voie utilisées à Valenton

- 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

Le modèle de maintenance que cherche à développer T3M doit pouvoir s'étendre sur d'autres voies. Mais cela suppose que ce soit encadré par une convention et que toutes les conditions de sécurité et d'accessibilité soient réunies. Les interventions nécessaires à la remise en service d'un wagon modèle 1 écarté en circulation doivent être également encadrées par une convention provisoire. À titre d'exemple, un wagon T3M écarté à Creil modèle 1 en octobre 2018 n'a été repris qu'un an plus tard en raison de nombreuses difficultés dont SNCF Réseau n'est pas seul responsable. C'est tout de même révélateur d'un problème collégial qu'il convient de traiter.

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

En cours de rédaction

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 **St Jory pour des problématiques travaux et Avignon pour des problématiques opérationnelles**

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 **Avignon**

- 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 ?

Oui, et nous encourageons le développement de ces comités de sites

- 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

Par exemple à Champigneulle, la CLE n'autorise que la réception des trains d'une longueur maximal de 658 m. Depuis plusieurs années, nous demandons à SNCF Réseau de vérifier afin de mettre à jour le document. Nous avons dû faire preuve de ténacité pour organiser presque de force des réunions pour faire évoluer les textes. Récemment, nous avons enfin réussi à organiser une réunion pour mesurer les longueurs réelles des voies. Le résultat est qu'il est possible de recevoir très facilement des trains allant même jusqu'à 850m. Pour autant, les choses continuent de trainer et à ce jour, il n'est toujours pas possible d'arriver ou de partir de Champigneulle avec un train d'une longueur supérieure à 658m !

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...) ?

Ce processus est trop complexe, par exemple, nous avons réalisé des tests de trains longs à Lille Délivrance dans le courant de l'année 2019. Ces tests se sont révélés positifs et le protocole de test a été validé. À ce jour, la CLE n'est à jour, elle nous est promise pour septembre 2020. Il n'a donc pas été possible de revendiquer de trains à 850m en DS pour le SA2021. Il faudra au mieux patienter jusqu'au SA2022

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

Nous sommes actuellement en négociation avec SNCF Réseau pour nous autoriser à réaliser des opérations de maintenance sur une partie d'une voie du CMT de Valenton. Nous sommes encore au stade de la discussion. Mais, il est fort probable que nous aboutissions à un accord.

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

De trop nombreuses voies sont fermées ou en limite d'exploitation. Par exemple, à Bordeaux-Hourcade, nous craignons de perdre une voie à chaque passage des engins de contrôle. Par contre à Valenton, l'entretien est correctement réalisé même si je l'ai dit plus haut, les voies de réception ne sont pas assez longues

- 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 ?

Les sites d'Avignon-Bordeaux-Hourcade ne disposent pas de faisceau adapté à nos besoins immédiat et future. Même si les installations de Valenton nous permettent beaucoup de choses, il faudrait à minima automatiser le point T1 et allonger le tiroir D.

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

La situation de notre modèle économique n'est pas suffisamment armée pour supporter de nouvelles augmentations de redevance. Le ret ferroviaire doit trouver des avantages concurrentiels par rapport à la route. Si l'on augmente les péages, nous continuons à plomber notre service

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

☐ Oui ☒ Non

Le gain doit se faire par l'augmentation du nombre de trains , plus de train plus de recette pour SNCF Réseau

- 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 ?

Le groupe Open Modal investit à Miramas dans la construction d'un nouveau terminal. La visite de l'ART ne sera pas superflue. SNCF Réseau a promis des investissements pour moderniser les installations et faciliter l'exploitation pour les trains de 850m de T3m et Novatrans. T3M prévoit d'en exploiter 2/jours à partir de la fin 2022.

Le site d'Avignon est un bon exemple, tous les acteurs du combiné y sont présents et les installations méritent d'être adaptées au trafic actuel. Également le site de Hourcade afin de constater qu'il faut impérativement prévoir un faisceau réception à proximité immédiat d'un terminal pour qu'il soit performant. Le faisceau d'Hourcade est gigantesque et seulement une voie de réception pour le terminal !

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 : 30 %

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

Les wagons sont restés immobilisés sur les voies des terminaux

- 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.) ?

Faisceau du port de Bonneuil ITE privé

- 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) Réserve : ☐ 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

A ma connaissance, nous n'avons pas été gêné dans notre exploitation par des rames de wagons. de ce point de vue, les choses semblent avoir été bien gérées	Saisissez ici votre réponse.
--	-------------------------------------

Consultation publique - Contribution de VFLI

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.....	14
2.3. Opérations de maintenance	15
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	17
4. COMITES DE SITE	19
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	21
5.1. Qualité de l'information disponible	21
5.2. Qualité technique du service actuel	22
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	24

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 ?

Environ 50 voies/jours pour des opérations ponctuelles, majoritairement prévues dans les sillons alloués, pour des opérations de Garage/Stationnement et rebroussements (tête à queue)

- 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 %	10%
Voies gérées par SNCF Réseau	0-100 %	80%
Voies d'autres gestionnaires	0-100 %	S/O
Voies d'ITE	0-100 %	10%
Autres	0-100 %	S/O
Aucune (besoin non-satisfait)	0-100 %	S/O

- 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 %	5%
Récurrente	0-100 %	S/O
Annuelle	0-100 %	95%
Convention de mise à disposition (CMD)	0-100 %	S/O
Convention d'utilisation temporaire (CUT)	0-100 %	S/O
Convention d'occupation temporaire (COT)	0-100	S/O
Autres	0-100 %	S/O

- 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 Nous y sommes contraints d'une part en cas d'absence de réponse sillons et d'autre part en raison des difficultés d'obtenir suffisamment de détails stables par nos clients au moment où nous devons exprimer nos besoins en Voies de Service

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

En règle générale oui et si nous rencontrons des difficultés nous sollicitons nos Chargés de Compte SNCF Réseau qui réussissent la plupart du temps à nous trouver des solutions ad hoc ou à nous proposer une alternative.

- 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 Il n'y a aucune base de données hors RFN mise à disposition des acteurs du ferroviaire, quels qu'ils soient, actualisée et fiable.

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 Il n'existe pas de document référençant les demandes des différents opérateurs => pas de transparence donc pas de moyens d'estimer et d'apprécier un traitement équitable des demandes (situation à laquelle nous sommes confrontés sur l'accès aux emprises du Port de Bordeaux Bassens)

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 Nous considérons que nos besoins sont connus, avérés et antérieurs à l'arrivée des nouveaux opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs. En conséquence un principe de concertation devra s'imposer dans un respect stricte et équitable des intérêts de chaque opérateur confronté à des contraintes de concomitance.

- 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

Même si elle difficile à estimer précisément, une contraction ou une contrainte de l'accessibilité des Voies de Service pourrait agir sensiblement sur les capacités de production des Entreprises Ferroviaires (EF). Les ambitions de développement du transport ferroviaire de marchandises ne devront pas s'hypothéquer sur ce qui, à ce stade, peut apparaître comme un détail.

Question n°5 [à préciser la définition de voies avant-gare]

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

Ces Voies de Service existent mais pour ce qui nous concerne notre activité n'en souffre pas aujourd'hui.

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

☒ Oui ☐ Non

Elle est possible dans une perspective d'optimisation de l'utilisation des infrastructures et de rationalisation des coûts d'exploitation mais elle ne doit pas s'inscrire dans une contrainte de la production des trains de marchandises.

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

Exemple : sur le site de Hourcade nous réalisons des rebroussements sur les trains du Combiné => gestion de ces opérations par le Carré de Hourcade sur les VGC car le thème de manœuvre y est plus simple et le temps d'immobilisation des infrastructures et des Installations de Sécurité plus court.

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 Dans des contextes de plages de travaux ou de saturation de triage.

- 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 ?

Recherche de solution autonome via des installations hors RFN.

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.

Nos opérations de maintenance sur VS sont marginales.

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 ?

Pas de changement de pratique donc pas d'impact sensible

- 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

Exemple : les pleins de GO + possibilité de passerelles pour vérification des toitures et pantographes, des voies sur fosse

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

- 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 ?

s/o

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
#Outil pratique pour les réservations avec une vue globale sur les réservations de toutes les EFs #Possibilité de voir si des plages travaux ont lieu sur	#En cas de concomitance de besoin : pas de possibilité d'échanger directement entre EF

des blocs
#Consultation instantanée

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

Dijon / Valenton/St pierre des Corps

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

Intégrer une plateforme interactive permettant aux EFs d'échanger directement sur leurs besoins et de favoriser ainsi la concertation et le compromis

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 ?

A priori les voies condamnées par des consignes temporaires ne sont pas identifiées dans GOST2 [nous rencontrons ce cas de figure sur le site de Rouen Orléans, voies du bloc Triage]. La visibilité des accessibilités est essentielle pour les EFs => levier d'amélioration du process à travailler.

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

Avantage : peut permettre de lever des contraintes de disponibilité de voies et d'accès

Contrainte : contrepartie de gestion opérationnelle sécuritaire plus forte et plus mobilisante [plus de possibilité d'accès = plus de mouvements = plus de risques]

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

Exemples de bonne pratiques : Hourcade et St Jory / contextes : organisation des occupations de voies en cas de travaux + adaptation des besoins des EFs etc...

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

Nécessité de maintenir ce process/ le Retour d'Expérience des managers production VFLI est positif

- 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 ?

Efficacité décisionnelle / partage d'infos / compréhension des contraintes / validation des adaptations et solutions

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

Nécessité d'harmoniser les formats des comités de site

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.

A priori conforme à nos attentes en matière de description des critères et conditions d'exploitation sur les VS concernées

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...) ?

Plutôt positif

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** **Au bémol des opérations de maintenance sur VS**

- 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...) ?

Disparité des approches et traitement des demandes selon les sites => positif = ex. Valenton [clarté et stabilité des décisions] => efficient = Dijon Perrigny [constat d'un certain manque de souplesse dans l'adaptation aux besoins opérationnels]

- 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 ?

Cf. a)

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 ?

S/O

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

Acceptable dans un cadre de proposition de prestations complémentaires et sous réserve de négociation en gré à gré avec les demandeurs

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 ?

1) Perrigny => efficient 2) St Pierre des Corps = efficient 3) Valenton = satisfaction

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 : 45 % au plus fort de la crise

Remisages sur voies de stationnement habituelles : 0 % 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.) ?

S/O

- 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) Réserve : ☐ Plus de difficulté ☒ Moins de difficulté

(iii) Accès : ☐ Plus de difficulté ☒ Moins de difficulté

Efficacité, réactivité et disponibilité des interlocuteurs pendant la période de crise ; Sentiment d'avoir reçu un traitement client normal.

- 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
Anticipation propositions échanges disponibilité compréhension/écoute	Occupation de VS par activité autre que Transport de marchandises => ex. la Ferté Milon, sillons prévoient un Tête à Queue, VS occupées par TER => Tête à Queue déporté sur Vaires

Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [...] ou [fourchette]

Consultation publique – Contribution de RENFE

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 ?

Lyon :
- 6 stationnements

Marseille :
- 5 stationnements

- 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 %	100%
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 ?

NC (Non Concerné).

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 [...]

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 NC

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 NC

- 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 NC

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

NC

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

☐ Oui ☐ Non NC

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 NC

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 ☐ NC

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

☐ Oui ☐ Non ☐ NC

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

NC

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 ☐ NC

- 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

NC

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

NC

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

NCF

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.

[...]

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 ?

NC

- 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

Opérations de maintenance légère.

Impact : flexibilité opérationnelle, réduction des sillons techniques, besoin de formation (sécurité, prévention, protection, etc...), organisation logistique.

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 ?

NC

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 ?

NC

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

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

NC

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

NC

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 ?

NC

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

NC

- 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 NC

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 ?

NC

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

NC

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

NC

- 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

NC

- 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 ☐ NC

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

NC

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.

NON.

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 **NC**

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...) ?

NC

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 ☒ NC

- 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

☒ NC

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...) ?

☒ NC

- 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 ?

NC

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 **NC**

- 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 ?

NC

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 **NC**

- 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 **NC**

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 ?

NC

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

NC

- 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.) ?

NC

- 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

NC

- 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.

Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [...] ou [fourchette]

Consultation publique – Contribution de THELLO

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	13
2.3. Opérations de maintenance.....	15
3. GESTION DES SITES ET APPLICATION GOST	16
4. COMITES DE SITE	19
5. QUALITE DE L'OFFRE ET DU SERVICE.....	21
5.1. Qualité de l'information disponible	21
5.2. Qualité technique du service actuel	22
6. GARAGE DES TRAINS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	25

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 ?

[...]

- 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	10 %	Nous disposons d'une COT sur le site de Maison Alfort Pompadour (ci-après MAPO) qui dispose d'une VS. Elle nous permet de stationner la rame entre deux services de nuit mais également de réaliser les opérations de nettoyage et avitaillement du train.
Voies gérées par SNCF Réseau	90 %	[...]
Voies d'autres gestionnaires	0 %	L'utilisation de ce type de voies dépend de l'emplacement géographique et des conditions d'utilisation. Leur sollicitation n'est pas exclue pour le futur.
Voies d'ITE	0 %	Cliquez ou appuyez ici pour saisir.
Autres	0 %	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	70 %	[...]
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)	30 %	COT MAPO
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 **Besoin récurrent qui se renouvelle naturellement d'une année sur l'autre**

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

☐ Oui ☒ Non **Plan de transport figé à l'année. sauf Exception en cas de chantiers à court terme**

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 **En cas de besoin opérationnel, le manque de visibilité des occupations des voies et les réponses négatives nous contraignent à réinventer nos services. En outre, considérant l'interdépendance de toutes les étapes**

industrielles (sortie de Gare / nettoyage des rames / stationnement et de nouveau mise en service), la localisation optimum et la disponibilité des VS pour stationnement ne sont pas toujours évidentes.

- 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 [...]

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 **Une certaine opacité du détenteur de la voie même au niveau de la PSEF, la frontière entre le RFN et le détenteur n'est pas souvent claire.**

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 **Il nous semble que l'ensemble de ces installations qui relèvent des facilités essentielles constituent, par nature, un avantage compétitif pour l'opérateur qui en possèdent. Jusque présent, ces voies de services- lorsqu'elles sont détenues par l'opérateur historique- ne sont pas recensées et donc pas ouvertes aux autres opérateurs. A fortiori nous n'avons pas l'information ni sur le volume de VS concerné ni sur leurs caractéristiques.**

Les voies sont attribuées à l'année alors que des travaux sont connus sur une la quasi-totalité du SA. Il faudrait une transparence et une adéquation entre la facturation et le temps d'utilisation.

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

En réalisant des COSIT et des contrôles pour adapter le besoin d'allocation et l'utilisation réelle en favorisant des partages de blocs entre EF.

- 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

Le partage de la voie n'est pas problématique si des garde fous donnent l'assurance de pouvoir jouir des voies sans subir les problématiques des autres EF utilisatrices. Cela serait d'autant plus pertinent que les gros nœuds ferroviaires sont déjà en quasi limite de saturation. Les ressources sont donc rares et doivent pouvoir faire l'objet d'un partage plus efficient.

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

Oui car les voies se retrouvent en bout de parcours (très proche des gares) et potentiellement très demandées par les EF voyageurs qui ont des besoins en même temps sur un espace très réduit. La ressource voies de service à proximité des gares terminus va devenir très problématique à l'avenir.

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

☒ Oui ☐ Non

**Nécessité accrue d'un régulateur d'attribution des voies de service et d'une connaissance exhaustive de la capacité existante.
Le propriétaire de ces voies ne peut bénéficier d'une situation plus favorable.**

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 Avec un état d'occupation des voies

- 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 Dans le cadre d'un plan de transport figé comme l'est le voyageur. Afin de faciliter la planification des plans de service (par ex. conducteur) et les spécifications des trajets de manœuvres, il pourrait être nécessaire de créer des blocs dans certaines grandes gares.

- 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 Il nous semblerait juste d'intégrer des pénalités si les voies ne sont pas restituées/utilisées par une EF afin d'en optimiser l'occupation.

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 Exemple Chambéry Challes les Eaux

En Allemagne, l'utilisation des voies de service sont régulièrement utilisées par des trains de fret et de voyageurs, ce qui ne pose peu de problèmes.

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

☐ Oui ☒ Non On peut effectivement se poser la question de la mutualisation. A première analyse, nous avons tendance à considérer que ce n'est pas toujours souhaitable tant les 2 types d'activité ne raisonnent pas sur les mêmes échéances et degrés de réactivité (cela dépend probablement aussi du volume de ressource disponible).

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

Non sur l'utilisation mais contraint sur le temps de stationnement qui oblige à trouver des solutions alternatives pour stationner le train entre deux parcours.

- 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

Refus motivé par utilisation intensive des voies de la gare selon le GOV

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

[...]

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

A fortiori dans les gares de grands passage type Gare de Lyon ou Lyon Part Dieu ou la demande va s'intensifier et la ressource rester la même créant de facto une tension

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.

Les voies de SNCF Réseau ne permettent pas, dans les zones qui nous intéressent, de pratiquer de la maintenance légère. Obligation de contractualiser avec SNCF Voyageurs selon les règles de l'ORM (48h de prévenance si pas de règles plus favorables convenues entre les parties).

Nous souhaiterions que SNCF Réseau puisse proposer cette prestation, le besoin pouvant être rentabilisé avec un certain volume de train par jours.

En effet, la possibilité du remplissage des consommables ainsi que de simples réparations nous semblent nécessaires sur toutes les voies de service.

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 ?

Stationnement de train et visite technique engin moteur et voiture du parc ordinaire.

- 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

Visite Technique de la rame sur fosse et avec caténaire désalimentable.

Les opérations de maintenance sur voies nous permettent de réduire le nombre de transfert vers les technicentres et d'augmenter ainsi la disponibilité de nos rames, de gagner en agilité et ainsi réduire nos couts.

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

De préférence de longue durée

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 ?

Les gares les plus saturées en demande de voies

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 ?

Pas d'avis - outil non déployé chez Thello

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

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

Sur les sites les plus tendus en demande comme les nœuds ferroviaires type Lyon ou Paris

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

Réservation d'autres installations de service (vidange des sanitaires, nettoyages, station essence, etc.)

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 ?

Vérification du temps d'utilisation - partage des blocs

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

Généralement, nous ne réservons pas plus que ce dont nous avons besoin.

- 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

Nous n'avons pas d'avis sur le sujet.

Cela peut cependant permettre une meilleure utilisation des capacités, les rendant plus flexibles.

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

Paris Nice et Marseille

Nous avons aussi participé à plusieurs comités de sites pour NETINERA en Allemagne afin de résoudre des conflits concernant les voies de stationnement (capacité insuffisante pour le nombre de demandes). Des solutions alternatives ont été mises en place afin de résoudre le conflit.

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 ?

Oui il faudrait systématiser les rendez-vous, la proximité et la rencontre des acteurs facilitent la gestion au quotidien des problématiques du site.

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

Non

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

Il n'est pas toujours évident d'arriver à un consensus acceptables pour les différentes parties.

- 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 ?

En cas de conflits concernant les réservations annuelles, il est nécessaire de démarrer les discussions le plus tôt possible, afin que les opérateurs puissent se réorganiser, s'adapter au besoin, notamment en cas de solutions alternatives possibles.

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.

Il faudrait pouvoir identifier aussi bien le propriétaire d'une voie que son taux d'occupation réelle. La transparence n'est aujourd'hui pas évidente sur l'utilisation de la ressource voies de service.

Des indications concernant le nombre de voie, ainsi que longueur maximale des voies, équipements présents (alimentation externe, sablage, etc.), cul-de-sac ou non, éclairage disponible, accès piéton, aiguillage à commande manuel ou automatique sont nécessaires.

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 **Les CLE sont complètes et bien adaptées à l'utilisation du site**

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...) ?

**Délai relativement long pour modification d'une CLE (ex : CLE Maison Alfort Pompadour à mettre en avril d'une année A et réellement mise à jour en janvier de l'année A+1).
Certaines CLE temporaires sont en applications depuis un certain temps, cela n'est plus une CLE Temporaire.
A réception d'une CLE, cela arrive, le délai d'application est très court, la veille pour le lendemain voire quelques jours.**

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 **Globalement la ressource VS est assez opaque compte tenu de la multiplicité des propriétaires des VS, dont l'opérateur historique. Il manque l'indication de leur taux d'occupation, les travaux prévus qui peuvent conduire à une désorganisation du service opérationnel.**

- 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

[...]

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...) ?

La qualité des relations est parfois discutable notamment lorsque le besoin est d'un stationnement de courte durée opérationnel à contrario d'un stationnement long et planifié.

- 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 ?

**Satisfaisant : Paris Gare de Lyon dans le cadre de nos produits trains Euronight
Insatisfait : Dijon : Voie accordé pour le SA 2019 mais en travaux les ¾ de l'année.**

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

Mais il faudrait pour certaine voie prévoir le désherbage par la « brigade verte » et les entretiens des installations ainsi que leur nettoyage.

- 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 ?

Non à ce stade pour Thello

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

La redevance doit être proportionnelle à l'état des voies de service et l'amélioration et l'augmentation des coûts doit être transparente. Concernant les contrats en cours, les augmentations de la redevance doivent se faire en accord mutuel.

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

☒ Oui ☐ Non

On peut effectivement se poser la question d'une tarification incitative à une utilisation optimum des ressources. Cette tarification doit en tout état de cause respecter les principes de transparence, non discrimination et de prévisibilité des tarifs. Le corollaire indispensable serait d'avoir une connaissance fine de la capacité disponible et la capacité réellement consommée.

- 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

Si les VS permettent de la maintenance ou du nettoyage des trains, le surcôt (à évaluer) pourrait être entendable

Question n°29

À la suite de cette consultation, l'Autorité opèrera 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 ?

Nœud ferroviaire Lyonnais, 10 chantiers de remisage de trains de voyageurs, 7 appartiennent à la même EF et sur les 3 restants 2 sont accessibles aux TAGV et ils sont soumis à accord de bloc contraignant pour l'exploitation de trains de voyageurs.

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 remisee 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 %

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

- 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.) ?

Pour des raisons de travaux programmés nous avons dû adapter notre plan de transport (ex. Dijon voie 4 en 2019)

- 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
Pas de problématique de garage de trains en opérationnel sur les trains de voyageurs. Une fois le plan de transport figé et convenu avec SNCF pas de problématique à relever.	En conception et attribution des plages travaux, les trains hors opérateur historique ne sont pas toujours pris en compte dès le départ.

Consultation publique de l'autorité de régulation des Transports Utilisation des voies de service

Contribution du Conseil régional Centre-Val de Loire Juin 2020

La Région Centre-Val de Loire a repris la compétence relative à la gouvernance des trains ex-TET : Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges, et Paris-Montargis-Nevers à partir du 1^{er} janvier 2018. L'Etat a accompagné ce transfert de compétence d'une enveloppe dédiée à contribuer au financement par la Région CVDL de l'acquisition de 32 rames de type REGIO2N affectées au renouvellement du matériel tracté CORAIL opérant actuellement ces dessertes.

Dans ce cadre, une étude sur l'usage des voies de remisage proches des terminus des dessertes assurées par ce nouveau matériel en Province (hors région Ile-de-France), y compris les voies à quai, a été commandée à SNCF Réseau pour évaluer l'incidence globale sur l'alimentation électrique et l'insertion des mouvements techniques en lignes et dans les complexes ferroviaires.

Cette étude comportait 3 volets : une étude d'exploitation, une étude de compatibilité « géométrique » des voies de service (VS), une étude de compatibilité avec les Installations Fixes et Traction Electrique et les Equipements d'Alimentation Electrique des VS, ayant pour objectif d'identifier les besoins en alimentation.

L'étude conclut à un besoin de travaux électriques sur les voies de service des gares de Orléans, Tours et Bourges, pour un montant total de [...] M€ (aux conditions économiques de mars 2019, intégrant les coûts études, MOE/MOA/PR), avec la répartition suivante :

- [...] M€ concernant des voies propriété SNCF Réseau dont [...] M€ pour l'adaptation des voies principales en gare
- [...] M€ concernant des voies de services propriété SNCF Voyageurs.

En l'absence de travaux, des restrictions sont imposées notamment pour la circulation en UM3.

Les propriétaires des VS concernées (SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) demandent à la Région CVDL de financer ces travaux au titre du principe de « demandeur-payeur » inscrit à l'article 2.7.3 du DRR 2020. Cela appelle plusieurs remarques et interrogations :

- 1) Quel document de référence s'impose à SNCF Voyageurs en tant que propriétaire des voies de service ?
- 2) Après l'ouverture à la concurrence, qu'est-ce qui garantit à la Région un accès privilégié aux infrastructures financées tant sur le périmètre SNCF Réseau que sur celui de SNCF Voyageurs ?
- 3) Cela repose ainsi la question de la révision du principe de « demandeur-payeur » inscrit au DRR. Pour la Région, c'est au propriétaire de financer la mise en compatibilité de son patrimoine,

- 4) La Région pourrait demander le transfert des VS appartenant à SNCF Voyageurs au titre de la loi du 27 juin 2018 sur le nouveau Pacte ferroviaire. En effet son article 21. §IX prévoit que : « Les autres biens, créés, acquis ou utilisés par SNCF Voyageurs, à la demande de l'autorité organisatrice en application des stipulations contractuelles conclues avec SNCF Voyageurs ou strictement nécessaires à la continuité et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, et majoritairement utilisés pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, ainsi que les terrains y afférents sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande et dans un délai raisonnable qu'elle fixe. ».
- En l'état ce transfert de propriété serait le moyen pour la Région de préserver ses intérêts. Nous comprenons en revanche que la Région ne pourrait pas devenir propriétaire des VS appartenant à SNCF Réseau (et évidemment pas des voies principales en gare)
- 5) dans le cadre d'un tel transfert, quelles seraient les obligations qui s'imposent à la Région propriétaire de VS en matière d'accès aux EF qui n'assurent pas l'exploitation des transports régionaux ?