

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

Direction Générale  
Téléphone: +33 9 77 40 00 00  
marc.bizien@eurocargorail.com

**Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires**  
**57, boulevard Demorieux**  
**CS 81915**  
**72019 LE MANS Cedex 2**

Paris, le 24 juin 2014

**Objet** : Participation à la consultation publique relative à la création d'incitations visant à encourager RFF et les utilisateurs du réseau ferré national à un meilleur usage des capacités de l'infrastructure

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-dessous les commentaires de la société Euro Cargo Rail (ECR) sur la consultation publique que vous avez organisée concernant la création de mécanismes d'incitations visant à un meilleur usage des capacités ferroviaires.

Les principaux commentaires d'ECR concernent les points suivants :

- L'importance d'une mise en œuvre des mécanismes d'incitation dans le cadre d'une marche à blanc, faisant l'objet d'un bilan partagé puis d'un ajustement (point 1) ;
- La nécessité d'une mise en œuvre préalable (i) des mécanismes d'incitations à RFF portant sur la levée de précarité, (ii) des mécanismes d'incitations aux demandeurs de capacités travaux, ainsi que (ii) des systèmes d'information par RFF (point 1) ;
- Le niveau élevé du montant des pénalités applicables aux demandeurs de capacités (point 6.2.) ;
- La nécessité de plafonner le montant des pénalités applicables aux différentes parties (point 2) ;
- L'absence de substitution du mécanisme d'incitation applicable aux demandeurs de sillons à la procédure d'indemnisation (point 5.1.c).

A titre liminaire, ECR s'interroge sur la compatibilité des mécanismes d'incitations proposés par l'ARAF (en particulier ceux applicables aux demandeurs de capacités) avec le principe posé par la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012, selon lequel un droit de réservation de capacités est perçu par le gestionnaire d'infrastructure en cas de non utilisation d'un sillon mais uniquement lorsque cette non utilisation est régulière (art. 36 de la directive).

## 1. Mise en œuvre des mécanismes d'incitation (marche à blanc, calendrier)

De manière générale, ECR estime que l'impact, en particulier financier, des mécanismes proposés est très difficile à évaluer pour tous les acteurs à ce stade, en particulier en l'absence d'outils permettant d'avoir accès à l'ensemble des informations nécessaires à leur application.

De ce fait, ECR estime que la mise en œuvre de ces mécanismes doit être testée, pour être éventuellement ajustés, dans le cadre d'une marche à blanc.

Par ailleurs, et comme l'ARAF le relève dans sa proposition de mise en œuvre, l'application des mécanismes d'incitation aux entreprises ferroviaires implique l'amélioration préalable :

- de la levée de précarité ;
- de la libération des plages travaux à S – 6, visualisable à partir de M – 1.

ECR estime également que la mise en œuvre de systèmes d'informations est un autre préalable nécessaire à l'amélioration des pratiques des entreprises ferroviaires et donc à l'application des mécanismes d'incitation aux entreprises ferroviaires.

Sur la base de ces éléments, ECR propose :

- pour l'horaire de service 2015 : mise en place d'une marche à blanc pour les mécanismes d'incitation applicables uniquement à RFF et aux demandeurs de capacités pour les travaux ;
- pour l'horaire de service 2016 :
  - o sous réserve de l'efficacité des mécanismes mis en place au regard des objectifs poursuivis, et des ajustements rendus nécessaires à l'issue de la marche à blanc, application des mécanismes d'incitation, uniquement à RFF et aux demandeurs de capacités pour les travaux ;
  - o en parallèle, et sous réserve de la mise en œuvre des systèmes d'information par RFF, mise en place d'une marche à blanc pour les mécanismes d'incitation applicables aux demandeurs de sillons ;
- pour l'horaire de service 2017 : sous réserve de l'efficacité des mécanismes mis en place au regard des objectifs poursuivis, et des ajustements rendus nécessaires à l'issue de la deuxième marche à blanc, application des mécanismes d'incitation à l'ensemble des acteurs (RFF, demandeurs de capacités pour les travaux, demandeurs de sillons).

A l'issue de chaque marche à blanc, un bilan devra être réalisé par tous les acteurs sous l'égide de l'ARAF permettant de partager les résultats de chaque marche à blanc, de mesurer l'efficacité et la pertinence des mécanismes mis en place, et de conduire, le cas échéant, à un ajustement des mécanismes mis en place, tant au niveau de leur périmètre, de leurs barèmes (périodes/montants).

En outre, ECR estime que la mise en œuvre des mécanismes d'incitations – éventuellement ajustés - ne devra être envisagée qu'une fois que leur pleine efficacité aura été démontrée au regard des objectifs poursuivis.

## 2. Concernant le plafonnement des pénalités

La mise en place des mécanismes d'incitations proposées par l'ARAF fait peser une lourde incertitude sur l'ensemble des acteurs, en particulier au niveau financier. Si ECR est bien entendu favorable à l'application de tout mécanisme permettant l'amélioration de l'utilisation des capacités du réseau, ECR

souhaite néanmoins que ces mécanismes n'obèrent pas de manière inconsidérée la situation financière des différentes parties en présence.

Dans cette perspective, et comme proposé par l'ARAF elle-même (page 32 de la consultation), ECR est favorable à la fixation d'un plafond du montant des pénalités.

Pour ce qui concerne les demandeurs de sillons, ECR propose que ce plafond soit fixé à 5 % (cinq pourcent) du montant annuel de la redevance de la réservation.

Ce plafond pourrait être revu dans le cadre des ajustements issus des marches à blanc.

### **3. Concernant les systèmes d'information à mettre en place par RFF**

Comme indiqué ci-dessus, ECR estime que la mise en place des systèmes décrits dans la consultation est l'un des préalables à l'application des mécanismes d'incitation aux demandeurs de sillons.

Outre leur mise en place, ECR estime indispensable :

- que les informations intégrées dans ces systèmes soient fiables ;
- que ces informations soient accessibles en temps réel ;
- que ces systèmes intègrent le statut du sillons (ferme / précaire) ;
- que ces systèmes identifient l'origine de toute demande de modification / suppression.

En conséquence, il est indispensable que l'efficacité des systèmes d'information mis en place par RFF soit démontrée, en particulier au regard des quatre critères définis ci-dessus et ce, avant la mise en œuvre de la marche à blanc des mécanismes d'incitation applicables aux entreprises ferroviaires.

### **4. Concernant les mécanismes d'incitation applicables aux demandeurs de capacité pour les travaux**

**4.1.** ECR a noté que l'ARAF envisageait la mise en place d' « un cadre incitatif à destination des demandeurs de capacités travaux » (p. 22) ayant pour objectif la libération des plages travaux à S – 6 avec une visualisation à M – 1 et s'en félicite.

Cependant, aucune proposition détaillée (détail des incitations, calendrier) ne figure dans le document de consultation publique. Dans ces conditions, ECR s'interroge sur une mise en œuvre rapide de tels mécanismes, qui participent de façon importante à une meilleure utilisation des capacités du réseau et qui ont été présentés, par l'ARAF elle-même, comme un préalable à la mise en œuvre des mécanismes d'incitations à l'égard des demandeurs de sillons.

**4.2.** Concernant les indicateurs, ECR y est favorable. Elle souhaiterait cependant que ces derniers puissent a minima être renseignés par type de voie (voies principales, voies secondaires) afin de rendre compte d'une vision plus fine de l'utilisation de ces capacités.

ECR souhaiterait enfin que la liste des indicateurs figurant à la page 12 et repris à la page 25 puisse être complétée d'un critère supplémentaire « capacité restituée à S – 6 » dans la perspective de l'objectif de confirmation des travaux à cette date.

## 5. Sur les mécanismes d'incitation applicable à RFF

### 5.1. Incitation à ne pas supprimer/modifier les sillons

a) De manière générale, ECR considère que toute modification et toute suppression d'un sillon ferme doivent faire l'objet d'une concertation entre RFF et l'EF concernée.

En outre, dans l'hypothèse où la modification importante proposée par RFF est refusée par l'EF, cette modification devrait être traitée comme une suppression en origine RFF et donner lieu à la pénalité pour suppression applicable à RFF au profit de l'EF concernée.

b) ECR a noté que l'ARAF proposait, dans un premier temps, l'application de la notion de « modification importante » sur la base d'un seul critère.

ECR n'est pas opposée à une mise en place progressive de ces critères, d'autant plus si une marche à blanc est réalisée. Les autres critères devraient cependant pouvoir être mis en œuvre au cours de la marche à blanc, grâce à l'évolution des systèmes d'information de RFF, puis l'ensemble de ces critères devrait pouvoir faire l'objet d'un ajustement (modification des critères, suppression de certains...) à l'issue de la marche à blanc pour permettre une application aussi efficiente que possible du mécanisme de pénalités applicables à RFF en cas de modification importante d'un sillon alloué ferme.

En revanche, ECR estime nécessaire que toute modification d'un sillon ferme (en application du critère 1 mais également des autres critères), même si elle ne déclenche pas l'application du mécanisme d'incitation, fasse l'objet d'une concertation entre RFF et l'EF concernée.

A cet égard, ECR souhaiterait que toute modification importante de RFF, acceptée par le demandeur de sillons, fasse l'objet d'une facturation sur la base des redevances applicables au sillon initialement alloué au demandeur.

ECR estime par ailleurs que la différenciation entre l'activité Fret et l'activité Voyageurs des seuils proposés par l'ARAF concernant les modifications importantes n'est pas légitime. A tout le moins, ECR propose que ces seuils soient abaissés, pour l'activité Fret, aux niveaux suivants :

- Ecart horaire origine et/ou destination : > 15 min ;
- Allongement du temps de trajet : > 15 min ;
- Allongement de l'itinéraire : > 25 km.

c) Enfin, les mécanismes d'incitation mis en place ne doivent pas se substituer à la procédure de réclamation indemnitaire, permettant aux EF d'être indemnisées du préjudice subi du fait de RFF. Les deux systèmes sont en effet complémentaires et ne visent pas le même but.

Dans les cas de modification (importantes ou non) ou suppression de la part de RFF engendrant soit des surcoûts importants, soit des pertes de marges importantes ou même des pertes de contrats, la pénalité est en effet largement insuffisante à indemniser l'EF de son préjudice.

### 5.2. Incitation à l'affermissement des sillons précaires

ECR est favorable à l'application d'un mécanisme d'incitation à l'affermissement des sillons, permettant d'augmenter la prévisibilité dans l'attribution des sillons.

Néanmoins, ECR s'interroge sur la compatibilité de ce système d'incitation avec le principe figurant dans le DRR d'un affermissement à M – 2, pour ce qui concerne les sillons attribués au lot.

Par ailleurs, ECR note que ce mécanisme est susceptible de générer une augmentation significative des réponses négatives (« trous de régime ») dès novembre de A-1.

En outre, ECR souhaite que le mécanisme retenu pour l'incitation à l'affermissement des sillons précaires soit établi par référence au mécanisme des AQS Fret (différenciation de la pénalité selon que la réponse fournie par RFF est, ou non, acceptée par l'EF) plutôt que l'AQS Voyageurs (qui, lui, applique une pénalité unique, sans distinguer selon que l'EF accepte, ou non, le sillon proposé par le demandeur). En effet, cette différenciation est de nature à inciter RFF à proposer des réponses compatibles avec les besoins des demandeurs de sillons. En conséquence, ECR n'est pas favorable à ce que soit retenue la simplification actée dans la trame AQS Voyageurs comme proposé dans la consultation publique (page 20).

Enfin, sur la tolérance proposée pour les sillons fret (au-delà de laquelle la proposition de RFF sera considéré comme négative), ECR ne s'oppose pas l'application d'un tel mécanisme mais souhaite que le niveau de tolérance proposé (voir page 20) soit établi à 30 minutes et non 2 heures. En effet, le mécanisme proposé s'applique non pas par référence aux tolérances exprimées dans la demande initiale, mais par rapport à la première réponse apporté par RFF au moment de l'attribution du sillon précaire, ce qui justifie que le niveau de tolérance soit limité.

## **6. Sur les mécanismes d'incitations applicables aux demandeurs de capacité**

**6.1.** Outre les cas d'exonération listés dans la consultation (page 26), ECR souhaite que soient exclus du mécanisme d'incitation des pénalités applicables aux demandeurs de capacités :

- les sillons octroyés par RFF en réponse aux demandes faites à la suite d'une erreur dans la réponse au lot (erreur de code statistique ou réponse non conforme à la demande initiale au lot),
- les sillons octroyés par RFF en réponse aux demandes de SDM faisant suite à des demandes en adaptation non répondues,
- les sillons alloués mais non circulés pour une cause extérieure à l'EF (c'est-à-dire non circulation du fait de RFF, du fait d'un cas de force majeure ou du fait d'un tiers),
- le sillon retour d'un sillon annulé pour une cause extérieure à l'EF,
- les sillons octroyés par RFF ayant fait l'objet d'une réclamation pendant la phase d'observations/réclamations du service et n'ayant pas fait l'objet d'un accord entre RFF et l'EF (plan de transport non conforté).

ECR attire l'attention de l'ARAF sur le fait que les cas d'exonération doivent être définis par rapport à un sillon octroyé (une réponse de RFF) et non une demande d'une EF (qui peut être une demande initiale ou une demande de modification ou de suppression).

En conséquence, s'agissant du premier cas d'exonération visé par l'ARAF (voir page 26 : « demandes effectuées à la suite d'une réponse de RFF ne correspond pas à la demande et aux contraintes du demandeur »), il doit être entendu comme visant les sillons octroyés par RFF à la suite d'une demande faite à la suite d'une réponse de RFF ne correspond pas à la demande et aux contraintes du demandeur.

**6.2.** ECR estime que le nombre de jalon et le montant des pénalités associés sont trop élevés. ECR propose en conséquence de retenir les jalons et montants suivants:

6/6

De M-2 à S-3 : 0,10 €/tr-km

De S-3 à J-10 : 0,25 €/tr km

De J-9 à J : 0,50 €/tr km

Concernant la pénalité à J ou en cas de non circulation, ECR considère que si l'EF n'a pas supprimé le sillon à J, alors elle paye la RR. La pénalité à J+1 devrait donc être supprimée.

Enfin, les mécanismes d'incitation aux demandeurs de sillons devraient être présentés dans la décision de l'ARAF comme des maxima, de manière à ne pas permettre à RFF de modifier l'équilibre financier issu de la concertation menée par l'ARAF.

**6.3.** Concernant les frais de dossier, ECR ne s'y oppose pas dans son principe. En revanche, ECR estime que ces frais ne devraient être appliqués que pour les sillons-régimés et par dossier/demande. En outre, les conditions d'application doivent être précisés et discutés et son montant justifié.

### **7. Autres remarques d'ECR**

Comme indiqué en réponse dans le questionnaire n°2, ECR estime qu'il conviendrait de conforter le processus d'allocation des plages dérogatoires (PCAST) et de dernière minute, en fonction de la libération des capacités résultant de l'application des incitations proposées. ECR souhaite en effet que l'ensemble des plages travaux dérogatoires fasse l'objet d'une concertation, même en l'absence de conflit travaux. Il faut en effet éviter que les capacités ainsi libérées ne soient préemptées sans concertation par les demandeurs travaux, même lorsqu'elles apparaissent libres dans le graphique.

A cette fin, toute demande de capacités résiduelles par les travaux doit être traitée dans le cadre d'une concertation avec les EF (c'est-à-dire dans le cadre du système PCAST) afin de permettre aux EF de circuler sur des sillons non réguliers.

ECR estime en effet qu'il est important que la capacité commerciale prime sur la capacité travaux.

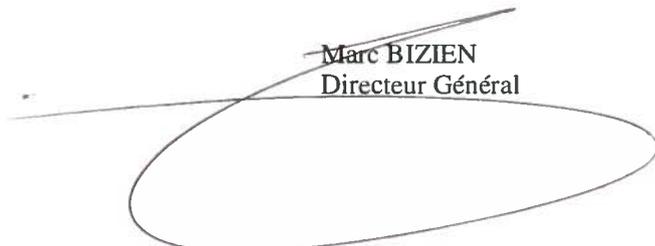
\* \* \*

En considération des remarques qui précèdent, vous trouverez ci-joint les propositions d'aménagement d'ECR sur les projets de décisions soumis dans le cadre de la consultation.

\* \* \*

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de notre sincère considération.

Marc BIZIEN  
Directeur Général



P.J. : proposition d'aménagements d'ECR des projets de décisions soumis dans le cadre de la consultation



## VI. Dispositifs envisagés

L'Autorité envisage de prendre les décisions suivantes :

- 1) En vue de régler les différends conformément aux articles 7 et 11 des décisions n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-09

**Article 1<sup>er</sup>** L'Autorité enjoint à RFF de mettre en œuvre pour l'horaire de service 2015 un système incitatif à la non-suppression et à la non-modification de sillons par RFF, qui réponde aux objectifs et caractéristiques suivant :

- l'incitation financière portera sur les suppressions et les modifications importantes, à l'initiative de RFF, de sillons-jours **fermes** attribués à l'issue de la construction de l'horaire de service et en cours d'horaire de service ;
- les modifications importantes sont entendues comme comprenant, dans un premier temps, a minima les changements écarts horaires à l'origine ou à destination de plus de cinq minutes pour les services voyageurs et **trente quinze** minutes pour les services fret, le service restant assuré de bout en bout puis, dans un second temps à compter de [à compléter], l'allongement du temps de trajet de plus de cinq minutes pour les services voyageurs et quinze minutes pour les services fret, l'allongement de l'itinéraire de plus de dix kilomètres pour les services voyageurs et vingt-cinq kilomètres pour les services fret et l'engagement de moyens inhabituels ;
- les pénalités applicables à RFF au profit des demandeurs affectés devront être a minima les suivantes :

	VOYAGEUR et FRET	
	Modification importante	Suppression
Jusqu'à M-4 (exclu)	1 €/tr-km	2 €/tr-km
M-4 à M-2 (exclu)	2 €/tr-km	4 €/tr-km
A partir de M-2	4 €/tr-km	8 €/tr-km

**Article 2** L'Autorité enjoint à RFF de mettre en place pour l'horaire de service 2015-2016, qui ne sera applicable que sous réserve du dernier alinéa du présent article ci-dessous, un système incitatif à une restitution et une stabilisation anticipées des capacités réservées par les demandeurs de sillons, qui réponde aux objectifs et caractéristiques suivants :

- l'incitation financière portera sur les demandes de restitution et de modification, à l'initiative du demandeur de sillons, de sillons-jours attribués **fermes** à l'issue de la construction de l'horaire de service ou en cours d'horaire de service ;
- les cas d'exonérations porteront sur :

- ~~a minima~~ (i) sur les sillons alloués par RFF en réponse aux demandes effectuées à la suite d'une réponse de RFF non-conforme à la demande initiale ou non utilisable, ainsi que
- (ii) sur les demandes de modification n'impliquant pas de travail de conception horaire pour RFF,
- (iii) les sillons précaires,
- (iv) les sillons alloués par RFF en réponse aux demandes de sillons de dernière minute faisant suite à des demandes en adaptation non répondues ;
- (v) les sillons alloués mais non circulés pour une cause extérieure au demandeur de sillon ;
- (vi) les sillons retour d'un sillon annulé pour une cause extérieure au demandeur de sillon ;
- (vii) les sillons alloués par RFF et ayant fait l'objet d'une réclamation pendant la phase d'observations/réclamations du service et n'ayant pas fait l'objet d'un accord entre RFF et le demandeur de sillon (plan de transport non conforté) ;

- le mécanisme mis en place devra prévoir une progressivité des sommes dues à l'approche de la date prévue de circulation, suivant le franchissement de jalons cohérents avec les contraintes commerciales et industrielles des demandeurs de sillons ; les périodes ainsi définies pourront être les suivantes :

FRET	VOYAGEUR
Avant M-2 (exclu)	Avant M-4 (exclu)
M-2 à J-22	M-4 à M-2 (exclu)
J-21 à J-10	M-2 à J-22
J-9 à J-1	J-21 à J-1
J et non circulation	J et non circulation

- les montants applicables devront être suffisamment importants pour inciter les demandeurs à modifier leurs pratiques actuelles. ~~A titre indicatif, ces~~ pénalités versées par les demandeurs de sillons à RFF pourront être au maximum les suivantes, le barème ci-dessous supposant la suppression des dispositions actuelles de retenue de la redevance de réservation en cas de non circulation :

	FRET	VOYAGEUR
Avant M-4 (exclu)	Frais de dossier	Frais de dossier
M-4 à M-2 (exclu)		0,5 €/tr-km
M-2 à J-22	0,2510€/tr-km	1 €/tr-km
J-21 à J-10	0,5-25 €/tr-km	2 €/tr-km
J-9 à J-1	1-0,50 €/tr-km	
J et non circulation	1,5 €/tr-km	2 €/tr-km

- le montant des pénalités applicables aux demandeurs de sillons sera en tout état de cause, pour chaque horaire de service, plafonné à cinq pourcent du

montant de la redevance de réservation effectivement due par le demandeur concerné pour l'horaire de service concerné ;

- les frais de dossier seront calculés sur la base des coûts constatés pour le traitement d'un dossier d'une demande de sillons régimés réguliers et ne seront applicables qu'à ces derniers ;

- ce système incitatif devra ne pourra être applicable dès que RFF aura organisé sous réserve de la mise en place par RFF

(i) de la fiabilisation des capacités travaux à S-6 et la transmission à M-1 de l'information correspondante aux demandeurs de sillons dans les conditions prévues dans la décision [numéro à compléter – celle prévue au point 2a] ;

(ii) de la mise en place d'un mécanisme d'incitation à la levée de précarité applicable à RFF dans les conditions prévues dans la décision [numéro à compléter – celle prévue au point 2b] ;

(+)(iii) de la mise en place par RFF de systèmes comportant des informations fiables, accessibles en temps réel, intégrant le statut du sillon et identifiant l'origine de toute demande portant sur le sillon concerné.

**Article 3** L'Autorité enjoint à RFF d'établir un suivi des effets des incitations mises en place en application des articles 1 et 2. A cet effet, il renseignera périodiquement, et a minima chaque année à compter de l'année 2015, les indicateurs suivantes :

- le nombre de sillons-jours fermes répondus au lot ;

- le nombre de sillons-jours fermes répondus en cours d'horaire de service ;

- le nombre de sillons-jours fermes, s'écartant des critères formulés dans la demande, répondus au lot ;

- le nombre de sillons-jours fermes, s'écartant des critères formulés dans la demande, répondus en cours d'horaire de service ;

- le nombre de sillons-jours précaires répondus au lot ;

- le nombre de refus d'attribution de sillons-jours répondus au lot ;

- le nombre de refus d'attribution de sillons-jours répondus en cours d'horaire de service ;

- le nombre de modifications non importantes de sillons-jours fermes effectuées par RFF en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;

- le nombre de modifications importantes de sillons-jours fermes effectuées par RFF en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;

- le nombre de suppressions de sillons-jours fermes effectuées par RFF en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;

- le nombre de demandes, exprimés en sillons-jours, effectuées par les demandeurs de sillons en cours d'horaire de service répondues par RFF ;

- le nombre de demandes, exprimés en sillons-jours, effectuées par les demandeurs de sillons en cours d'horaire de service non répondues par RFF ;

4

- la vitesse commerciale moyenne des trains, selon les regroupements pertinents (par type de demandeur, par segment de marché,...) ;
- le nombre de restitutions de sillons-jours fermes effectuées par chaque demandeur de sillons, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- le nombre de modifications de sillons-jours fermes effectuées par chaque demandeur de sillon, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- le nombre et le taux de non-utilisation de sillon-jours fermes par sillon ;
- la capacité réattribuée en cours d'horaire de service à la suite des restitutions effectuées, d'une part, par les demandeurs de sillons et d'autre part, par les demandeurs de capacités travaux ;
- le nombre de demandes effectuées dans la période de dernière minute.

**Article 4** L'Autorité enjoint à RFF de publier rendre public ces indicateurs dans le rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national à compter de l'horaire de service 2015.

**Article 5** L'Autorité enjoint à RFF de proposer sous deux mois un programme détaillé de mise en œuvre des articles 1 à 4.

**2) En vue de préciser les règles applicables pour l'accès au réseau, en application de l'article L. 2131-7 du code des transports**

Les règles applicables pour l'accès au réseau seraient complétées selon les objectifs suivants, la rédaction ci-dessous ayant vocation à être affinée au plan juridique.

**a. Concernant les capacités réservées pour les travaux de maintenance et de développement**

**Article 1<sup>er</sup>** Afin de permettre l'exécution des travaux de maintenance et de développement nécessaires à l'accès à l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure confirme, au plus tard six semaines avant la date d'intervention prévue, les capacités nécessaires à la réalisation des travaux. Cette disposition est applicable à compter de l'horaire de service 2015.

**Article 2** Afin d'optimiser l'usage des capacités de l'infrastructure ferroviaire en cours d'horaire de service, l'information relative aux éventuelles capacités restituées à l'occasion de la confirmation des travaux est portée à la connaissance des demandeurs de sillons le plus tôt possible, et au plus tard un mois avant le jour de leur réalisation. Cette disposition est applicable à compter de l'horaire de service 2015.

**Article 3** Un mécanisme incitatif visant au respect des délais prévus aux articles 1 et 2 est mis en place par RFF pour l'horaire de service 2015.

**Article 4** Le programme général des fenêtres publié en décembre A-2 relatif à l'horaire de service de l'année A est approuvé par le gestionnaire de l'infrastructure, qui s'assure notamment que ce dernier :

- reflète les priorités et les besoins de la politique de maintenance ;

f

- correspond à des travaux dont l'état de préparation technique est suffisant pour en assurer la faisabilité à l'horizon visé, de même que la disponibilité des moyens humains et matériels sur les périodes considérées pour les réaliser ;
- présente un ensemble compatible avec les ressources financières envisageables ;
- et ne pèse pas excessivement sur la capacité de l'infrastructure pour les trafics.

Il est transmis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, avant ouverture de la période d'introduction des demandes de capacités par les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés.

**Article 5** Par l'établissement d'un système de valorisation des capacités réservées pour les travaux, applicable à compter de l'horaire de service 2016, le gestionnaire de l'infrastructure est encouragé à optimiser la programmation de ces travaux, limitant ainsi leur impact sur la capacité commerciale disponible.

**Article 6** Un mécanisme incitatif encourageant la réalisation des travaux programmés dans le respect des capacités confirmées est mis en place par RFF pour l'horaire de service 2016.

**Article 7** Le gestionnaire de l'infrastructure effectue un suivi des mesures prévues aux articles 1 à 4 afin de s'assurer de leur pertinence et de leurs impacts. A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015, il publie périodiquement, a minima chaque année, les informations suivantes concernant les capacités travaux :

- la capacité réservée via les fenêtres et les autres objets capacitaires travaux ;
- la capacité confirmée par le dépôt de planches travaux ;
- la capacité restituée à S-6 ;
- la capacité restituée à J-7 ;
- la capacité utilisée ;
- les travaux réalisés ;
- ainsi que les analyses concernant ces informations, incluant une déclinaison géographique (par type de voies - voies principales / voies secondaires).

#### **b. Concernant l'affermissement des sillons précaires**

**Article 1<sup>er</sup>** Un mécanisme incitatif visant à un traitement accéléré de l'affermissement des sillons précaires est mis en place par RFF pour l'horaire de service 2015. Ce mécanisme répond aux objectifs et caractéristiques suivants :

- l'incitation financière porte sur les sillons-jours précaires issus de la construction de l'horaire de service ;
- les pénalités applicables à RFF au profit des demandeurs concernés sont a minima les suivantes :

	VOYAGEUR	
	Réponse tardive positive	Réponse tardive négative ou absence de réponse
Déc A-1 à M-4 (exclu)	1 €/tr-km	2 €/tr-km

F

M-4 à M-2 (exclu)	2 €/tr-km	4 €/tr-km
A partir de M-2	8 €/tr-km	8 €/tr-km

	FRET	
	Réponse tardive positive	Réponse tardive négative ou absence de réponse
Déc A-1 à M-2 (exclu)	1 €/tr-km	2 €/tr-km
M-2 à M-1 (exclu)	1,5 €/tr-km	3 €/tr-km
M-1 à J-15	2 €/tr-km	4 €/tr-km
A partir de J-14	8 €/tr-km	8 €/tr-km

**Article 2** Le gestionnaire de l'infrastructure effectue un suivi des mesures prévues à l'article 1 afin de s'assurer de leur pertinence et de leurs impacts. A compter du [à compléter], il publie périodiquement, a minima chaque année :

- le nombre de sillons-jours fermes répondus au lot ;
- le nombre de sillons-jours précaires répondus au lot ;
- le nombre de sillons-jours refusés au lot ;
- le nombre de réponses positives de RFF par sillons-jours pour chaque phase d'incitation (activité Voyageurs : période avant déc. A-1 ; période déc. A-1/M-4 ; période M-4/M-2 ; période post M-2 ; activité Fret : période avant déc. A-1 ; période déc. A-1/M-2 ; période M-2/M-1 ; période M-1/J-15 ; période post J-14) ;
- le nombre de réponse négatives de RFF par sillons-jours pour chaque phase d'incitation (activité Voyageurs : période avant déc. A-1 ; période déc. A-1/M-4 ; période M-4/M-2 ; période post M-2 ; activité Fret : période avant déc. A-1 ; période déc. A-1/M-2 ; période M-2/M-1 ; période M-1/J-15 ; période post J-14) ;
- Pour chaque phase d'incitation identifiées aux deux alinéas ci-dessus, distinction des sillons court (moins de 250 km) et les sillons long (plus de 250 km) ;

f