

Commentaires d'Europorte France sur le document de consultation publique

Décisions envisagées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires concernant la création d'incitations visant à encourager RFF et les utilisateurs du réseau ferré national à un meilleur usage des infrastructures

De manière générale, Europorte France (« EPF ») se félicite de la mise en place d'incitations qui visent à traiter le problème de saturation du réseau.

Les réunions de travail ayant eu lieu ont permis d'apporter un éclairage enrichissant sur ce sujet important de la capacité à circuler sur le réseau ferré national.

Les commentaires d'EPF sur les dispositifs envisagés sont les suivants :

1) En vue de régler les différends conformément aux articles 7 et 11 des décisions n°2013-016, 2013-017, 2013-18 et 2013-19

Article 1^{er}

S'agissant de la caractérisation d'une modification importante, le critère de 30 mn pour mesure l'écart horaire au départ et/ou à destination paraît adapté pour les circulations de fret, au regard des difficultés actuelles pour obtenir un sillon de remplacement.

Concernant le critère l'allongement du temps de trajet et de l'itinéraire, EPF considère que le plus important reste l'heure d'arrivée du train dans la plage horaire définie dans l'alinéa 1.

Enfin EPF considère que les modifications importantes doivent s'entendre comme excluant le recours par les entreprises ferroviaires à des moyens humains et matériels supplémentaires.

Article 2

Les jalons choisis pour la définition des pénalités financières pourraient faire l'objet d'une simplification : intégration du jalon J-21 à J-10 avec le jalon J-9 à J-1 dans la mesure où le nettoyage des plages travaux à 4 semaines devrait pouvoir simplifier la commande et le retour sillon.

EPF comprend que toute restitution de sillons avant M-2 ne fera l'objet d'aucune pénalité.

Les montants proposés paraissent élevés puisque les premiers calculs internes d'EPF indiquaient une valeur mensuelle de 160.000 €. Ce montant est susceptible de remettre en cause l'équilibre financier des entreprises ferroviaires privées et il convient d'en limiter la portée.

Aussi il faudrait convenir :

- une réduction à 50% du montant des pénalités indiquées ;
- la mise en place d'un plafond fixé à 5% du montant de la redevance de réservation.

Pour un fonctionnement optimal du dispositif, EPF avance l'idée de la mise en place d'une marche à blanc pour tester la libération des plages travaux à S-4 et le calcul des pénalités

applicables à RFF dès le SA 2015 d'une part, et une marche blanc pour déterminer la pertinence financière des pénalités applicables aux entreprises ferroviaires dès le SA 2016. En effet, EPF reste très dubitatif quant à la capacité de RFF à mettre en œuvre les premières mesures de ce dispositif en moins d'un an.

Articles 3 et 4

La production d'indicateurs qui seraient suivis lors des réunions semestrielles entre RFF et les entreprises ferroviaires permettrait un pilotage plus efficace de la problématique de commande excessive de sillons.

La publication des indicateurs dans le rapport annuel servira au contrôle du pilotage du dispositif vertueux mis en place.

Article 5

EPF souhaite vivement qu'un programme détaillé de mise en œuvre de RFF soit partagé le plus rapidement possible avec les entreprises ferroviaires fret privées, prenant en compte les éléments de réponse des articles 1 et 2 ci-dessus.

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

a) concernant les capacités réservées pour les travaux de maintenance et de développement

Articles 2 et 6

Les travaux sont des éléments extrêmement structurants en matière de diminution de la capacité laissée aux entreprises ferroviaires, particulièrement le fret. Par conséquent, il conviendrait que le gestionnaire d'infrastructure mette à jour au plus tard à S-4 la capacité ainsi libérée lorsque les travaux font l'objet d'une annulation.

En cas de non utilisation d'une plage travaux confirmée à S-4, la capacité du réseau n'a pas pu être optimisée et les entreprises ferroviaires n'ont pas pu l'offrir aux clients.

Une pénalité financière devrait être mise en place, calculée sur un rapport km/nb de minutes perdues de la plage travaux confirmée, mais non utilisée. Cette pénalité viendrait alimenter un fonds d'indemnité qui ferait l'objet d'une redistribution à toutes les entreprises ferroviaires en fin d'année en fonction de la part de marché de chacune d'entre elles.

Les entreprises clientes des entreprises ferroviaires de fret demandent de plus en plus souvent des adaptations à leur plan de transport à J-15. De ce fait, le développement du fret ferroviaire ne peut que s'envisager à travers des mécanismes libérant de la capacité – annulation des plages travaux non nécessaires à S-4 et une plus grande rigueur dans la commande puis l'annulation des sillons non nécessaires par les entreprises ferroviaires.

b) Concernant l'affermissement des sillons précaires

Pas de commentaires particuliers