

ANNEXE :
**REMARQUES DE L'EF SNCF SUR LES DECISIONS ENVISAGEES PAR L'ARAF
ET REPRISES AU CHAPITRE VI DU DOCUMENT DE CONSULTATION**

Les observations de l'EF SNCF sur les dispositifs envisagés sont directement intégrées au texte du chapitre VI repris en caractères italiques et bleus.

1) EN VUE DE REGLER LES DIFFERENDS CONFORMEMENT AUX ARTICLES 7 ET 11 DES DECISIONS N° 2013-016, 2013-017, 2013-018 ET 2013-019

Article 1^{er} (Dispositif d'incitation du GI concernant la non-suppression et la non-modification des sillons)

« 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 suivants :

- **Date de mise en œuvre** : la mise en œuvre pour l'horaire de service 2015 paraît prématurée. En effet, ainsi qu'il est indiqué au point III-6 du document, il est nécessaire que la situation actuelle concernant les systèmes d'information de RFF évolue. Or, selon le même point, « *cette situation devrait évoluer pour l'horaire de service 2015 avec la mise en œuvre en septembre 2014 des applications « Vie du sillon » et « Deltha ».* RFF et les demandeurs de sillons **devraient** pouvoir visualiser l'état des sillons-jours (*ferme, précaire, en conflit, supprimé*) ainsi que les évolutions horaires. Ces applications doivent également permettre à RFF de [...] faire fonctionner le système d'information lié au projet d'incitation réciproque ».

A ce stade, ces nouveaux outils n'ont pas été mis en service, il n'existe donc aucun retour d'expérience des utilisateurs. Par ailleurs, l'EF SNCF ne comprend pas les raisons pour lesquelles le système d'information de RFF sur le projet d'incitations réciproques ne porterait que sur les sillons-jours fermes de l'acompte de 20% de redevance de réservation, alors que « Vie du sillon » et « Deltha » permettraient de visualiser tous les sillons-jours.

- *l'incitation financière portera sur les suppressions et les modifications importantes, à l'initiative de RFF, de sillons-jours attribués à l'issue de la construction de l'horaire de service et en cours d'horaire de service ;*

- **Sillons ressortant du périmètre du système incitatif** : le projet de décision vise les « **sillons-jours attribués** à l'issue de la construction de l'horaire de service et en cours d'horaire de service ». Que faut-il entendre exactement par « *sillons-jours attribués* » ? Cela renvoie-t-il aux types de réponses de RFF prévues par le DRR et comportant le terme « *attribué* » (« *attributions fermes* », « *conditionnelles* », « *partielles* », « *provisionnelles* » et « *groupées* ») ? Cela vise-t-il les « *sillons attribués fermes* » tel qu'indiqué au point IV-1 du document ?

Cela concerne-t-il le périmètre présenté par RFF lors de la réunion de concertation du 7 mai, à savoir « les sillons jours fermes retenus dans le cadre de l'acompte de 20% de redevance de réservation » ? Sur ce point, l'EF SNCF réitère l'une de ses observations du 19 mai 2014 : « si ce périmètre devait se confirmer, certains demandeurs pourraient ne plus commander dans le lot afin d'éviter la pénalisation. Il convient donc de connaître le coût et la date de développement des SI permettant le suivi de l'intégralité des sillons-jours pour fixer le périmètre définitif du système incitatif. In fine, si le périmètre des seuls sillons-jours fermes de l'acompte de 20% devait se confirmer, l'ARAF pourrait mettre en place des indicateurs permettant d'apprécier les éventuels changements de comportement des acteurs ».

- **Suppressions de sillons-jours et modifications importantes « à l'initiative du GI »** : la notion « d'initiative » ne paraît pas opportune et ne paraît pas régler, notamment, les cas de suppressions/modifications en opérationnel. Qui a l'initiative de la suppression des sillons-jours afférents à des circulations qui ne peuvent être réalisées du fait, par exemple, de la panne d'un engin de traction bloquant la voie ? Au regard de ce type d'interrogations, l'EF SNCF réitère sa demande d'exclusion du système incitatif (applicable tant au GI qu'aux EF) des demandes de modifications/suppressions consécutives à la gestion opérationnelle des incidents d'exploitation et aux grèves des agents du chemin de fer, afin de ne pas alourdir le dispositif et de permettre de privilégier la réactivité des acteurs.

La notion « d'initiative » devrait être remplacée par celle de « cause origine GI » de la demande afin de distinguer l'émetteur de la demande et son « responsable ».

Par ailleurs, lorsqu'un demandeur de capacité commande une modification/suppression pour une cause origine GI, ce dernier doit être redevable d'une pénalité au demandeur de capacité.

- *les modifications importantes sont entendues comme comprenant a minima les changements horaires à l'origine ou à destination de plus de cinq minutes pour les services voyageurs et trente minutes pour les services fret, le service restant assuré de bout en bout ;*

- **Sur la notion de « modifications importantes »** : l'EF SNCF réitère ses précédentes observations sur cette notion à savoir qu'un retard identique peut entraîner des conséquences financières différentes pour les EF. Par exemple, l'engagement de moyens non habituels, tels que la mise en place de substitutions routières, la modification du mode de traction, de l'itinéraire emprunté (principe de la connaissance de la ligne) n'est pas comparable à un écart horaire de plus de 5 minutes à destination.

Par ailleurs, depuis l'introduction par RFF du cadencement sur le RFN, la modification de parcours d'une minute par rapport à la trame cadencée est « importante » pour certaines autorités organisatrices de transport.

C'est la raison pour laquelle, l'EF SNCF estime que la modification de sillons-jours doit pouvoir également donner lieu à une demande d'indemnisation classique, ce qui nécessite a minima l'extension de l'article 20 des CG CUI à ces cas.

- **Sur le cas particulier des suppressions partielles de parcours en opérationnel (« sillons indisponibles »)** : l'EF SNCF souhaite particulièrement attirer l'attention de l'ARAF sur les suppressions partielles de parcours de sillons-jours en opérationnel. En effet, celles-ci ressortent de catégorie des modifications de sillons-jours et non de celle des suppressions et ne sont donc pas visées par le système d'incitation actuellement prévu. Or, conformément à l'article 7 de l'arrêté du 30/12/1997, « la redevance de réservation n'est pas due en cas d'indisponibilité complète d'un sillon du fait de RFF ». Le nécessaire cumul de deux critères pour ne pas acquitter la redevance de réservation implique que les EF en sont systématiquement redevables quelle que soit la cause de la suppression partielle du sillon-jour, qu'il s'agisse d'un fait de RFF ou

d'un cas de force majeure (cf. courrier de RFF joint in fine de ce document). L'EF SNCF estime que cette situation doit être appréhendée et que les suppressions partielles du fait de RFF doivent donner lieu à l'application d'une pénalité supérieure au montant de la redevance de réservation acquittée par l'EF, l'application d'un barème kilométrique au titre des pénalités n'assurant pas que le montant versé au titre de la redevance soit inférieur à la pénalité du GI.

- **« Modifications fixées a minima »** : les cas de « *modifications importantes* » étant fixés « *a minima* », selon quelle procédure un désaccord entre RFF et les demandeurs de capacité sur l'extension de la notion de « *modifications importantes* » est-il réglé ?

- les pénalités applicables à RFF au profit des demandeurs affectés devront être a minima les suivantes :

	VOYAGEUR et FRET	
	<i>Modification importante</i>	<i>Suppression</i>
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

- **Pénalités** : l'EF SNCF relève que les montants repris sont fixés « *a minima* ». Leur évolution à la hausse a-t-elle vocation à être encadrée ? Quels sont les critères susceptibles de permettre cette évolution à la hausse ?

Que vise la notion de « *tr-km* » : les kilomètres ressortant de la facturation des redevances de circulation ou ceux des redevances de réservation (les deux n'étant pas strictement identiques) ?

- **Montant des pénalités** : Les montants des pénalités prévus en cas de modification et en cas de suppression doivent-ils évoluer dans les mêmes proportions ? Les deux « sous-systèmes » sont-ils liés ? En d'autres termes, ces deux « sous-systèmes incitatifs » doivent-ils conserver les mêmes pourcentages d'écart (par jalon, par type de pénalité) ?
- **Modalités de calcul des pénalités en cas de « *modification importante* »** : sont-elles cumulatives ? En d'autres termes, un changement d'horaire à l'origine et un changement d'horaire à destination déclenchent-ils l'application de deux pénalités ? Si le retard est occasionné en fin de parcours, sur quelle base la pénalité est-elle calculée : le parcours d'origine, le kilométrage entre le point de début du retard et celui d'arrivée du train ?
- **L'absence de disposition excluant l'application du système** : l'absence de symétrie entre les articles 1 et 2 amène à penser qu'il n'existe pas de cas exonérant le GI d'appliquer le système. Est-ce exact ou la rédaction de telles dispositions est-elle laissée à l'appréciation de RFF, et/ou de l'ARAF, et/ou des entités consultées ?

Article 2 (Dispositif d'incitation des demandeurs de capacité concernant la non-suppression et la non-modification des sillons)

A titre liminaire, pour davantage de clarté, cet article devrait explicitement prévoir la possibilité de cumuler les effets du système incitatif et ceux des dispositions de l'article 20 des CG-CUI (possibilité aux demandeurs de capacité d'adresser une réclamation à RFF en cas de suppression de sillons-jours fermes).

L'Autorité enjoint à RFF de mettre en place pour l'horaire de service 2015 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 :

- **Date de mise en œuvre** : Mêmes remarques que celles de l'article 1^{er}.
- *l'incitation financière portera sur les demandes de restitution et de modification, à l'initiative du demandeur de sillons, de sillons-jours attribués à l'issue de la construction de l'horaire de service ou en cours d'horaire de service ;*
- **Sillons ressortant du périmètre du système incitatif** : Mêmes remarques que celles de l'article 1^{er}.
- **Demandes de restitution et de modification « à l'initiative du demandeur de sillons »** :
 - Mêmes remarques que celles de l'article 1^{er},
 - L'EF SNCF souhaite rappeler que si des commandes ayant pour origine une cause GI devaient induire des surcoûts pour les EF et que le GI n'acceptait pas la transmission de toutes les préconisations de traitement horaire (toujours pour cause GI) faites par les EF hors SI de commande, l'EF SNCF recommanderait à ses Activités de ne plus faire de commandes correspondant à des préconisations de traitement horaires au GI. Elle éviterait ainsi de payer trois fois : elle paye déjà des horairistes EF pour faire ce travail, elle indemniserait RFF parce qu'elle ferait des demandes d'adaptations (parfois tardivement, en attendant que les données travaux soient suffisamment stabilisées) et RFF ne l'indemniserait pas pour les adaptations tardives qu'il n'aurait pas à faire à son initiative dans ces cas. Le GI devrait s'organiser en conséquence pour ne pas dégrader la fourniture de sillons pour l'ensemble des EF.
- *les cas d'exonérations porteront a minima sur les demandes effectuées à la suite d'une réponse de RFF non conforme à la demande initiale ou non utilisable, ainsi que sur les demandes de modification n'impliquant pas de travail de conception horaire pour RFF ;*
- **Sur les cas d'exonération** :
 - **S'agissant des cas d'exonération visés par l'article 2**, figure la « *réponse de RFF non conforme à la demande initiale ou non utilisable* ». Ces types de réponses ne sont pas définis par les textes. Il convient donc de les entendre au sens littéral et considérer que la réponse de RFF qui :
 - ◆ ne correspond pas à tous les critères de la demande (ex : écart de trajet d'une minute) ou
 - ◆ ne peut pas être exploitée par le demandeur de capacité

est exonérée de pénalités.

Bien entendu, cette appréhension ne saurait évoluer via une définition ultérieure des termes.

Si cette appréhension des types de réponse n'était pas retenue, il conviendrait de se pencher, pour les transports de voyageurs, sur la période située à M-3 durant laquelle de nombreuses modifications sont réalisées pour adapter les réponses du GI.

Par ailleurs, la notion de « *travail de conception horaire pour RFF* » n'est pas suffisamment précise, puisque toute demande se traduit par un travail de ce type. Il conviendrait davantage de citer les cas dans lesquels le travail du GI ne se traduit pas par une modification de tracé horaire.

- **S'agissant des cas d'exonération non visés par l'article 2**, ceux-ci étant fixés « *a minima* », selon quelle procédure un désaccord entre RFF et les demandeurs de capacité sur l'extension de ces cas est-il réglé ?

Sur ce point, l'EF SNCF souhaite rappeler (cf. questionnaire n°2) que, selon elle, les cas d'exonération doivent être plus largement entendus et comprendre les :

- ◆ **Demandes de restitution et de modifications consécutives à la gestion opérationnelle des incidents d'exploitation et des grèves des agents du système ferroviaire**, afin de ne pas alourdir le dispositif incitatif et de permettre la réactivité des acteurs. S'agissant des grèves des agents du système ferroviaire, il convient de rappeler qu'elles pénalisent déjà financièrement les entreprises de transport alors même que, pour les plus coûteuses d'entre elles, les motifs des préavis portent majoritairement sur des sujets législatifs ou réglementaires,
- ◆ **Demandes faites par les EF ayant à leur origine une cause GI,**
- ◆ **Demandes faites par les EF ayant à leur origine une cause non imputables aux parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure,**
- ◆ **Demandes en adaptation et SDM faites par les EF pour lesquelles le GI n'a pu démontrer un usage exagéré,**
- ◆ **Demandes de modifications non importantes des EF**, par symétrie avec le dispositif applicable au GI

- *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

- **Sur la progressivité du mécanisme** : de façon générale, la progressivité du mécanisme n'est pas certaine du fait de la fixation du premier palier à une somme fixe représentée par les frais de dossier.
- **S'agissant des jalons** : M-4 et M-2 ne sont valables que si la précarité est levée plus en amont (15 jours avant, par exemple), car il y a un délai de traitement nécessaire par l'EF qui peut au final amener à la modification/suppression du sillon-jour. Il faut aussi que la capacité pour les travaux soit restituée en amont. Les autres nouveaux jalons répondent plus spécifiquement au marché du fret ferroviaire, notamment pour les flux disposant d'une bonne prévisibilité comme les flux industriels ou les flux combinés. A noter que :
 - le jalon à J-21 est tout de même tôt car les programmes clients sont au mieux disponibles en fin de J-14 de façon fiable,

- celui de J-9 n'est pas admissible car à cette échéance, le SDM n'est pas encore utilisé. Pour ces sillons, en moyenne, pour une demande à J-7, la réponse intervient à J-4. Fret SNCF préconise J-3.

- 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 les suivantes, le barème ci-dessous supposant la suppression des dispositions actuelles de retenue de la redevance de réservation en cas de non circulation :

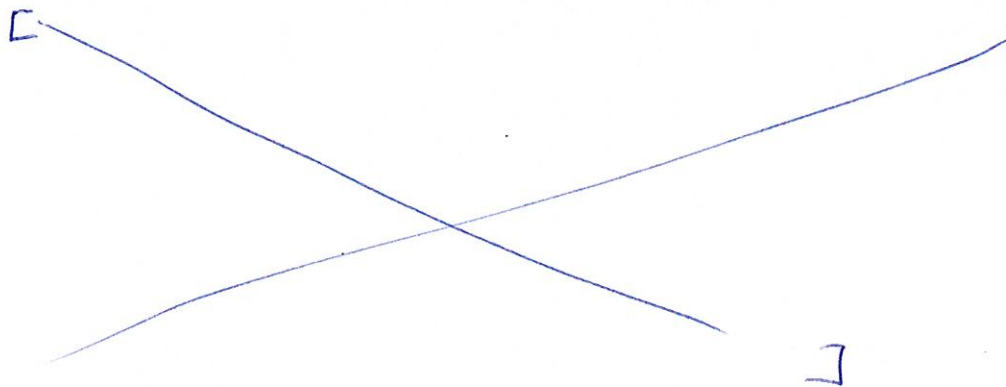
	FRET	VOYAGEUR
Avant M-4 (exclu)	Frais de dossier	Frais de dossier
M-4 à M-2 (exclu)		0,5 €/tr-km
M-2 à J-22	0,25 €/tr-km	1 €/tr-km
J-21 à J-10	0,5 €/tr-km	2 €/tr-km
J-9 à J-1	1 €/tr-km	
J et non circulation	1,5 €/tr-km	3 €/tr-km

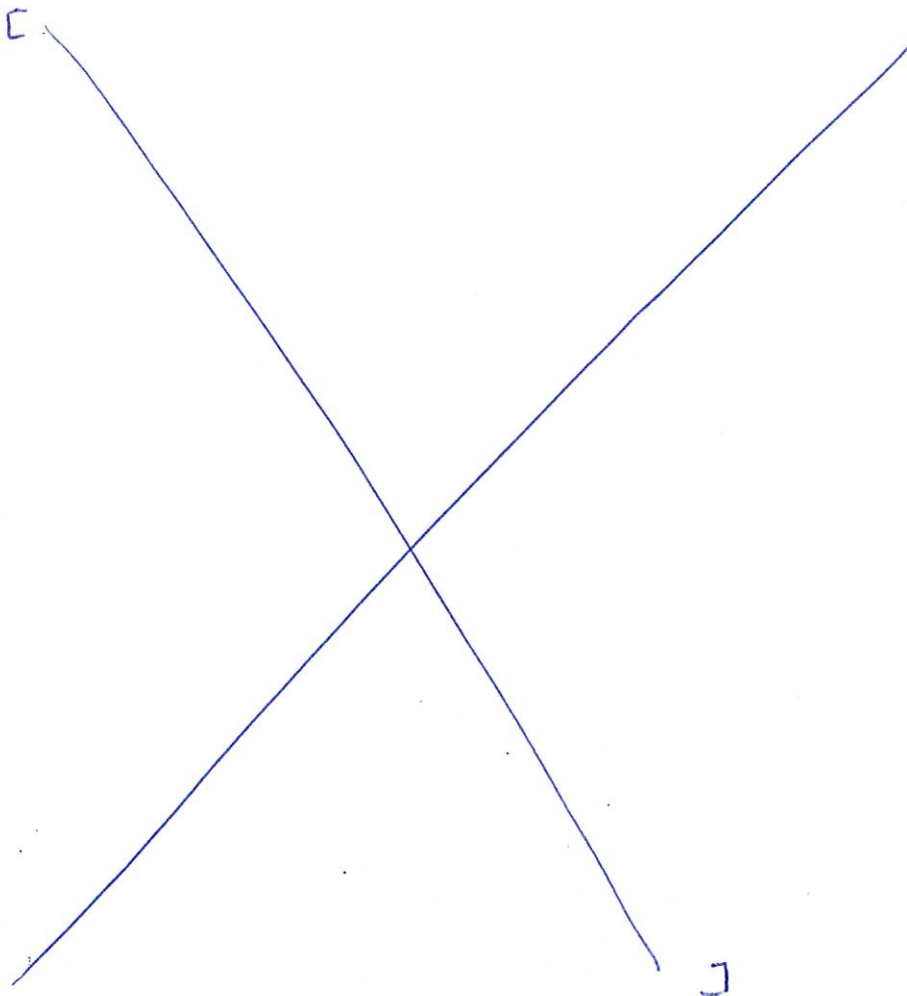
- **Pénalités :**

- **Montant des pénalités :**

- ◆ Quelle est la base kilométrique à retenir (kilométrage issu utilisé pour la facturation de la redevance de réservation ou celui de la facturation de la redevance de circulation ?)
- ◆ Que faut-il entendre par, ces « *pénalités pourront être les suivantes* » ? Dans quelles conditions les modifications des pénalités ont-elles vocation à évoluer ? Les montants des pénalités prévus pour le Fret et pour le Voyageur doivent-ils évoluer dans les mêmes proportions ? Les deux systèmes incitatifs (articles 1 et 2) sont-ils liés ? En d'autres termes, ces deux systèmes incitatifs doivent-ils conserver les mêmes pourcentages d'écart (par jalon, par type de pénalité et par nature de trafic) ?

- **Application d'un barème kilométrique :** lors de la phase de concertation, l'EF SNCF avait communiqué quelques exemples de sillons-jours pour lesquels l'application du barème de pénalités l'amenait à régler davantage que le montant de la redevance de réservation. Ces exemples n'ont pas amené les services de l'ARAF à modifier la présente proposition. L'EF SNCF a donc réalisé les simulations sur la base des justificatifs détaillés de facturation de la redevance de réservation établis, par RFF, pour le mois de janvier 2014 (JD RR 01/2014), afin d'obtenir des données chiffrées représentatives.





Les montants en jeu sont donc particulièrement conséquents.

- **Modalités de calcul des pénalités en cas de « modification » de sillou-jour** : les pénalités sont-elles cumulatives ? En d'autres termes, une même demande visant à obtenir deux modifications est-elle de nature à entraîner l'application de deux pénalités ? Si la modification consiste en l'ajout d'une gare en fin de parcours, sur quelle base la pénalité est-elle calculée : le parcours d'origine, le kilométrage entre la gare ajoutée et la fin du parcours ? En cas de réduction de parcours, cette modification se traduit-elle par une pénalité calculée sur le parcours initial ou le parcours supprimé ?

- *les frais de dossier seront calculés sur la base des coûts constatés pour le traitement d'une demande de sillou ;*

- **Conséquences du paiement des frais de dossier** : à l'heure actuelle, les frais de dossier ne sont pas acquittés par les demandeurs de capacité commerciale. Les coûts associés au traitement des demandes de sillous sont a priori intégrés aux prestations minimales. Est-il envisagé de réduire le montant des prestations minimales ?

A noter qu'une première estimation de conséquences du premier seuil de pénalisation à hauteur de frais de dossier à 36 € représenterait un coût de 1,7 M€ pour l'EF SNCF.

Base JD RR 01/2014	Nbre sillons-jours	1% modif/sup	Frais dossier	Montant 01/2014	Montant annuel
Voyageurs	369 383	3 694	36,00 €	132 977,88 €	1 595 734,56 €
Fret	29 085	291	36,00 €	10 470,60 €	125 647,20 €
TOTAL					1 721 381,76 €

- *ce système incitatif devra être applicable dès que RFF aura organisé la fiabilisation des capacités travaux et la transmission à M-1 de l'information correspondante aux demandeurs de sillons.*

- **Date de mise en œuvre du système incitatif de l'article 2** : Que faut-il entendre par « *ce système incitatif devra être applicable dès que RFF aura organisé ...* » ? L'organisation de la fiabilisation des capacités travaux et la transmission à M-1 de l'information correspondante aux demandeurs de sillons implique-t-elle une période de retour d'expérience ? Cela signifie-t-il que la date de mise en œuvre du dispositif applicable aux demandeurs de capacité commerciale n'est pas obligatoirement le SA 2015 contrairement à la mention du premier alinéa de l'article 2 ? Les systèmes prévus par les articles 1 et 2 pourraient-ils ne pas coexister ?
- **Transmission à M-1 de l'information correspondante aux demandeurs de sillons** : la date de fiabilisation retenue est bien trop tardive. La fiabilisation des capacités travaux (hors sujets d'urgence et de sécurité) doit intervenir bien plus en amont, sans que cela ne génère de phénomène de surréservation. Le délai devrait a minima être de six mois.
Le GI est-il en mesure de mettre en œuvre une telle fiabilisation à cours ou à moyen terme ? Si la réponse est négative, cela serait contradictoire avec l'injonction faite à RFF de mise en œuvre au SA 2015.

Articles 3 à 5 (Suivi des effets des incitations prévues par les articles 1^{er} et 2)

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, les indicateurs suivants :*

- *le nombre de sillon-jours fermes répondus au lot ;*
- *le nombre de sillon-jours fermes s'écartant des critères formulés dans la demande, répondus au lot ;*
- *le nombre de sillon-jours précaires répondus au lot ;*
- *le nombre de refus d'attribution de sillon-jours répondus au lot ;*
- *le nombre de refus d'attribution de sillon-jours répondus en cours d'horaire de service ;*
- *le nombre de modifications non importantes de sillon-jours 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 sillon-jours effectuées par RFF en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;*
- *le nombre de suppressions de sillon-jours effectuées par RFF en cours d'horaire de service, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;*
- *le nombre de demandes effectuées par les demandeurs de sillons en cours d'horaire de service répondues par RFF :*
 - **De quelles demandes s'agit-il ?** Demandes de sillons-jours ou des demandes de modifications/suppressions ?
 - Il conviendrait également de mesurer le nombre de demandes non répondues dans les délais prévus, pour les sillons ad hoc, par la directive européenne.
- *le nombre de demandes effectuées par les demandeurs de sillons en cours d'horaire de service non répondues par RFF :*
 - **De quelles demandes s'agit-il ?** Demandes de sillons-jours ou des demandes de modifications/suppressions ?
- *la vitesse commerciale moyenne des trains, selon les regroupements pertinents (par type de demandeur, par segment de marché,...)*
 - **Mode de mesure ?** Quel est-il ? Il conviendrait également, pour les voyageurs, de distinguer par parcours représentatifs.

- le nombre de restitutions de sillons-jours effectuées par chaque demandeur de sillons, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- le nombre de modifications de sillons-jours 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 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 calcul de ce taux est-il clair et partagé ?** S'il y a eu 4 heures de restitution de voie, comment calcule-t-on la capacité réattribuée ? Comment tient-on compte de l'absence de demandes de sillons-jours ? Considère-t-on que la restitution est inutile ? Qu'elle est trop tardive ? Qu'elle n'a pas été suffisamment portée à la connaissance des demandeurs de capacité ?
- le nombre de demandes effectuées dans la période de dernière minute.
 - **De quelles demandes s'agit-il ?** Demandes de sillons-jours ou des demandes de modifications/suppressions ?
 - **De façon générale, pour tous les indicateurs :**
 - quelle sera la première période de mise en œuvre des indicateurs ?
 - est-ce un préalable à la mise en œuvre de l'ensemble du dispositif ?
 - pourquoi suit-on les délais de prévenance des clients (demandeurs de capacité) avant de suivre ceux du fournisseur (GI) ?
 - pourquoi n'existe-t-il pas d'indicateur portant sur les réponses de RFF (fermes, conformes à la demande, précaires) pour les sillons-jours demandés hors lot ?

Article 4 : L'Autorité enjoint à RFF de publier ces indicateurs dans le rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national.

- **A qui est diffusé le rapport annuel ?** L'EF SNCF n'a pas connaissance de ce rapport.
- **Quelle utilisation des taux recueillis ?** Indépendamment de la publication des différents taux recueillis au rapport, ces taux sont-ils destinés à un autre usage ? Si oui, lequel ? Si une analyse comparative en est faite, comment les demandeurs de capacité sont-ils associés ?

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

- **Conséquences de la non-fourniture des indicateurs demandés :** que se passe-t-il en cas de non proposition du programme détaillé dans les deux mois ? De proposition d'un programme détaillé partiel ? De non publication d'un ou plusieurs indicateurs ?

2) EN VUE DE PRECISER LES REGLES APPLICABLES POUR L'ACCES AU RESEAU, 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.

- La présence du conditionnel signifie-t-elle que ce point est incertain ou que seule sa rédaction a vocation à être « affinée » ? Les deux systèmes incitatifs sont-ils liés à la mise en application de ce point 2, puisque notamment les sujets de l'affermissement des sillons précaires et de la juste programmation de la capacité travaux sont particulièrement sensibles pour les demandeurs de capacité commerciale ?

- L'EF SNCF s'interroge sur l'échelonnement des différentes demandes sur les SA 2015 et 2016, d'autant que celles portant sur le SA 2016 sont de nature à faire baisser, de façon sensible, les modifications réalisées par le GI.

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

Article 1^{er} : 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.

- « **Confirmation** » : cette confirmation implique-t-elle des obligations pour RFF telles que l'absence de modification de la capacité travaux, hors urgence et sécurité ?
- **Délai de confirmation de la capacité travaux utile** : ce délai de six semaines minimal est trop bref par rapport notamment aux besoins commerciaux des EF, d'autant que l'article 2 prévoit un délai encore plus bref (1 mois au plus tard) pour porter à la connaissance des demandeurs de capacité l'existence de capacités travaux restitués.

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 pour l'horaire de service 2015.

- **Pertinence des informations données aux demandeurs de capacité** : comment apprécie-t-on la pertinence des informations données par le GI aux demandeurs de capacité ? Qui peut réaliser cette appréciation ? Comment les demandeurs de capacité sont-ils associés ?

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 ;
- 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 l'ouverture de la période d'introduction des demandes de capacités par les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés.

- **Fiabilisation du programme général des fenêtres (PGF)** : L'EF SNCF attend du dispositif d'incitations applicable au GI que ce dernier améliore la fiabilité et l'anticipation du PGF.
- **Respect des critères** : comment le GI s'assure-t-il que tous les critères sont effectivement respectés et, en particulier, le dernier d'entre eux qui nécessite d'associer les demandeurs de capacité ?

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.

- **Système de valorisation des capacités réservées pour les travaux** : quelle autorité extérieure pourrait apprécier les modalités de programmation des travaux et, notamment, l'absence de surréservation de capacité ? Sur la base de quelles informations ? Comment les demandeurs sont-ils associés ? A quel moment de la programmation des travaux ? Les choix du GI pourraient-ils être remis en cause ? Et/ou s'agit-il d'instaurer un système de « paiement » de la capacité pour travaux ? Le mécanisme est-il bien progressif pour fiabiliser la réservation de capacité travaux le plus en amont

possible ? N'y aura-t-il aucun effet sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure acquittées par les demandeurs de capacité commerciale ?

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

- **Système incitatif de réalisation des travaux dans le respect des capacités confirmées :** la capacité dont il est fait mention vise-t-elle la phase visée par l'article 2 du présent point ? Cela ne risque-t-il pas de figer la situation réelle afin qu'elle corresponde au mieux à la situation prévisionnelle ? Ce n'est pas grave lorsque la situation prévisionnelle a été optimisée. Cela le devient lorsque ce n'est pas le cas et que le déroulement opérationnel des travaux pourrait limiter l'utilisation de la capacité commerciale. Comment pallier le risque de surréservation ?

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 1er 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 ;
- la capacité utilisée ;
- les travaux réalisés ;
- ainsi les analyses concernant ces informations, incluant une déclinaison géographique.

- **Fiabilité des fenêtres et des LTV :** comment est-elle assurée, sachant que les points cités ne suffisent pas ? Il convient de distinguer la période A-2 et les modifications de capacité travaux qui interviennent par la suite. Comment les demandeurs de capacité sont-ils associés à l'analyse ?

b. Concernant l'affermissement des sillons précaires

Article 1^{er} : *Un mécanisme incitatif visant à un traitement accéléré de l'affermissement des sillons précaires est mis en place 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
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

- **Montant des pénalités :**

- Que faut-il entendre par, ces « *pénalités pourront être les suivantes* » ? Dans quelles conditions les modifications des pénalités ont-elles vocation à évoluer ? Les montants des pénalités prévus pour le Fret et pour le Voyageur doivent-ils évoluer dans les mêmes proportions ? Les deux systèmes incitatifs (articles 1 et 2) sont-ils liés à ce nouveau système ? En d'autres termes, ces trois systèmes incitatifs doivent-ils conserver les mêmes pourcentages d'écart (par jalon, par type de pénalité et par nature de trafic) ?
- Pourquoi les deux derniers jalons à 8 € sont-ils identiques en cas de suppressions et de modifications, alors que l'impact pour les demandeurs de capacité est différent ?
- Pour le transport de voyageurs, il conviendrait de tenir compte des périodes de Décembre A-1 à M-6 (exclu) et de M-6 à M-2, le monde ferroviaire devant anticiper davantage la vente de ses trains à réservation pour être mieux armé face à la concurrence, notamment aérienne.

- **Effets pervers éventuels :** lors de la concertation, l'EF SNCF avait émis la possibilité d'un « transfert » des sillons précaires vers des réponses comportant davantage de trous de régime. Par rapport à quel historique une éventuelle évolution des types de réponses de RFF est-elle appréciée ? Si cette évolution était constatée, comment serait-elle traitée ? Est-il envisagé de pénaliser l'augmentation des « trous de régime » d'un service annuel à l'autre ?



REPONSE RFF SUR SILLONS INDISPONIBLES

