



ARAF
Monsieur Pierre CARDO
Président
57 Bd Demorieux
CS 81 915
Le Mans Cedex 2

Paris, le 25 juin 2014

Objet : Réponse de Thello dans le cadre de la consultation publique sur les incitations à un meilleur usage des capacités de l'infrastructure

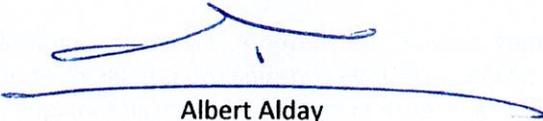
Monsieur le Président,

Thello souhaite exprimer sa satisfaction d'avoir été associée au groupe de concertation créé par l'ARAF sur un sujet aussi structurant pour le secteur ferroviaire que l'incitation à un meilleur usage des capacités de l'infrastructure.

En réponse à la consultation publique, vous trouverez en annexe, nos remarques sur les mécanismes envisagés sur lesquels nous apportons notre éclairage d'entreprise ferroviaire de transport international de voyageurs.

Le processus de construction et de pérennisation des sillons internationaux demeure complexe. Nous espérons que cette réflexion, initiée sous votre égide, conduira notamment à une plus grande fiabilité des sillons attribués sur la durée de l'horaire de service.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

p/o 
Albert Alday
Directeur général

Annexe : la contribution de Thello



L'ARAF a lancé le 4 juin une consultation publique sur les décisions qu'elle envisage de rendre concernant la création d'incitations visant à encourager RFF et les utilisateurs du réseau ferré national à un meilleur usage des capacités de l'infrastructure. Thello qui est appelé à répondre sur l'ensemble des éléments proposés par l'Autorité souhaite formuler les remarques suivantes :

1. Sur les cas d'exonérations à l'application d'une incitation financière au détriment des entreprises ferroviaires suite à une demande de modification ou de restitution de sillons attribués par le GI

1.1 Thello demande à ce que soit expressément mentionné, ce dès la première année de mise en œuvre du système, comme cas d'exonération celui d'une demande de modification/suppression de sillons qui serait la conséquence de besoins d'adaptation générés par d'autres gestionnaires d'infrastructures (tel le cas de travaux non programmés sur les réseaux traversés).

La directive 2012/34 introduit un principe de coopération des gestionnaires d'infrastructures afin de permettre la création (et la répartition) efficace des capacités d'infrastructures et *in fine* de sillons internationaux. L'article 44.4 de la directive précise en outre que l'un des gestionnaires d'infrastructures participant au sillon est habilité à agir « *pour le compte du candidat* » dans la recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires.

Il apparaît donc être en principe de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure de discuter en direct avec les autres gestionnaires d'infrastructures concernés par le trafic international pour trouver des solutions capacitaires adaptées aux besoins des demandeurs de sillons.

Or, force est de constater que cette coordination internationale et les procédures afférentes n'existent pas ou *a minima* ne sont pas opérantes. Pour preuve, les procédures établies par RFF en la matière, telles que décrites dans le manuel du demandeur ou dans le guide du dialogue industriel restent floues et non-engageantes.

En pratique il revient à Thello d'assurer l'interface entre les gestionnaires d'infrastructures et de veiller sur la durée de l'horaire de service à l'existence et la cohérence de ses sillons sur l'intégralité du parcours international. Thello appelle d'ailleurs, compte tenu de la difficulté inhérente de tracer des sillons internationaux, à une meilleure prise en compte par les gestionnaires de leur responsabilité commune à l'établissement de sillons internationaux de bout en bout.

Pour autant et dans cette attente, Thello ne saurait être pénalisée lorsqu'elle assume le rôle, en principe dévolu aux GI, de coordination des sillons et qu'elle demande des suppressions/adaptations de nature à permettre la coordination horaire lorsque les contraintes d'autres GI se répercutent sur le tracé du sillon sur le réseau français.

1.2 Par ailleurs, il conviendra de s'assurer effectivement que les aléas opérationnels à l'origine d'une non-circulation le jour J soient bien repris comme motif légitime exonérant l'entreprise ferroviaire de toute pénalité.



2. Sur l'application des mécanismes de pénalisation dès l'horaire de service 2015

L'établissement de ces règles nouvelles et structurantes pour le système ferroviaire a notamment pour objectif d'inciter les entreprises ferroviaires à mieux anticiper et calibrer les demandes de sillons ; la mise en œuvre d'un système d'incitations financières en cas de modification des sillons obtenus en étant garant.

Or ces règles n'étaient pas connues au moment de la construction de l'horaire de service 2015. Les entreprises ferroviaires n'ont donc pas pu en toute connaissance de cause adapter le cas échéant leurs comportements de commande à ce nouveau contexte. Dès lors il ne nous paraît pas juste d'appliquer le système de pénalités à l'horaire de service 2015, système imprévisible au moment de la commande de sillons.

Ainsi et pour que ce système d'incitation prenne son plein effet utile, Thello demande à ce que sa mise en œuvre soit repoussée à l'horaire de service 2016.

Pour autant et compte tenu des enjeux de tels mécanismes, Thello souhaite que cette année « à blanc » permette à l'ensemble des acteurs de tester les mécanismes retenus, les principes et modalités de mise en œuvre aux fins d'ajuster le cas échéant le dispositif au regard notamment des spécificités, de la diversité des activités ferroviaires concernées.

3. Sur l'unité de mesure retenue pour le calcul des pénalités

L'Autorité envisage de retenir une unité de mesure de la pénalité en euro/tr-km. Le barème kilométrique aurait pour double avantage :

- de corrélérer la pénalité avec la distance du parcours impacté et
- d'être d'une relative simplicité.

Or, ce barème sanctionne de manière inégale les entreprises ferroviaires.

A titre d'illustration (*l'ensemble des informations ci-dessous ont un caractère confidentiel*) :

- Pour la partie nationale de son sillon Thello paie une redevance de réservation (RR) d'environ [...]
- Là où une RR TGV pour une distance et un horaire équivalents s'élève à [...]

Considérant ces hypothèses, une suppression de ces deux sillons dans les mêmes délais, entre M-4 et M-2 (soit l'application d'une pénalité à 0.5€/Tr-Km) pénaliserait [...] Thello qu'une entreprise opérant un trafic TGV.

C'est pourquoi Thello confirme son souhait exprimé lors du groupe de travail de retenir comme unité de mesure de la pénalité un pourcentage la redevance de réservation.

Cette unité de mesure aurait, nous semble-t-il, l'intérêt fondamental d'introduire un principe d'équivalence (ou de proportionnalité) mais aussi d'équité dans l'application du mécanisme d'incitation.



Elle aurait en outre la vertu de préserver les avantages que l'Autorité attache à une unité de mesure en euro (le montant de la RR par sillon se calculant sur la base de la distance à parcourir) en intégrant directement la distinction trafics fret/voyageurs (intrinsèque au calcul de la RR).

Enfin une pénalité exprimée en pourcentage de la RR/Tr-Km reflèterait un autre élément qui nous paraît essentiel : celui de la valeur du sillon concerné ; la RR étant calculée en tenant compte des caractéristiques techniques des lignes parcourues et des heures de circulation (ce qui rend compte d'une saturation potentielle).

A minima si cette unité d'œuvre ne devait pas être retenue, Thello demande à ce que l'Autorité veille à ce qu'une distinction plus fine au sein des marchés voyageurs soit mise en place afin de tenir compte effectivement de la diversité des modèles existants.

4. Sur le mécanisme incitatif du gestionnaire d'infrastructure

4.1 S'agissant des pénalités dues par le GI en cas de suppressions ou modifications importantes de sillons, le mécanisme proposé envisage la mise en œuvre d'une pénalité unique (applicable tant aux suppressions de sillons fret que voyageurs) tenant compte d'un délai d'anticipation.

Thello considèrerait pertinent que soit étudié le principe de pénalités plus élevées lorsque le GI supprime ou modifie un sillon issu du « *pré horaire 24h* ».

En effet, la construction de ces sillons donne lieu à de nombreuses itérations entre le GI et les demandeurs de capacité ; ils sont donc le fruit de négociations amont qui déterminent les grandes orientations capacitaires, les sillons-catalogues, ainsi que le cadre industriel de la maintenance (détermination des fenêtres de disponibilité). Ce processus associe l'ensemble des parties prenantes de la réparation de capacité.

Le socle du plan de transport de l'EF est bâti sur cette même base. Même si cette échéance précède de façon informelle le cadre plus strict de la commande de sillons et afin de le sécuriser, il importe que la « promesse » de l'amont soit tenue par la suite.

4.2 Thello souhaite que la notion « *de bout en bout* » soit expressément définie pour tenir compte du caractère international du sillon ; l'écart horaire devant s'apprécier en fonction de la destination internationale finale et non au point-frontière d'interface avec un GI voisin.

Si cette interprétation de la notion de bout en bout ne devait pas être retenue, Thello demande à ce que le GI garantisse les points de passages frontières pour les sillons internationaux.

5. Sur la définition et les modalités d'application des frais de dossier

Thello demande à ce que les conditions d'établissement de frais de dossiers, notamment le périmètre des coûts en comptes dans le calcul de ce montant soient précisés.



Nous comprenons que ces frais de dossier sont destinés non pas à compenser un préjudice pour le système en ce sens qu'une capacité préemptée n'est pas circulée, mais plutôt à couvrir les coûts de traitement par GI. Ils devraient donc :

- être réduits au minimum lorsque l'opération consiste à restituer de la capacité : raccourcissement du parcours, retrait de sillons-jours, etc... car cette manipulation est aisée et rapide, et
- s'appliquer forfaitairement par sillon modifié (indépendamment de la distance ou du nombre de sillons-jours concernés).

