



ARAF
57 bd Demorieux
CS 81915
72 019 LE MANS cedex 2

Paris, le 25 juin 2014

Objet : Consultation publique

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la consultation publique relative aux décisions envisagées par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) 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, nous souhaitons porter à votre connaissance notre avis sur différents aspects des mesures préconisées par l'ARAF.

En premier lieu, VFLI souhaite informer l'ARAF qu'elle s'associe pleinement à cette démarche de progrès, qu'elle juge indispensable.

En second lieu, VFLI souhaite porter à la connaissance de l'ARAF certaines préconisations quant aux mesures envisagées.

Ainsi, nous considérons que la démarche proposée ne tient pas suffisamment compte des efforts des Entreprises Ferroviaires (EF) et des Candidats Autorisés (CA) pour ordonnancer et discipliner leurs demandes d'adaptation des capacités d'infrastructures allouées par RFF.

En effet, après analyse des solutions proposées, et mise en perspective de celles-ci avec les conditions de demandes de modifications ou suppressions de sillons réalisées par VFLI sur l'HDS 2013, il ressort les éléments suivants :

- ⇒ VFLI effectue d'ores et déjà près de 90% de ses demandes de modification ou suppression de sillons dans la limite de M-2 (2 mois avant le jour de circulation du sillon concerné), et nous estimons qu'il sera difficile d'améliorer significativement ce seuil
- ⇒ Sans tenir compte de ce taux d'anticipation, l'application des principes de pénalités induirait, selon notre estimation, un surcoût de 500 000 €, soit 10% du montant des Redevances de Réservation et Redevances de Circulation payé annuellement par VFLI.
L'impact de cette charge financière induirait une augmentation de l'ordre de 1% de nos prix de vente et donc in fine une dégradation de l'attractivité de nos offres commerciales.





Au regard de cette analyse, nous souhaiterions que le mécanisme incitatif :

- ⇒ challenge le niveau d'anticipation des demandeurs de capacités et fixe un objectif qui, en cas d'atteinte, serait exonérateur de l'application de pénalités pour les suppressions et modifications effectuées en deçà du jalon M-2,
- ⇒ en cas de non atteinte de l'objectif d'anticipation, fixe les pénalités applicables à un montant équivalent à 50% du niveau proposé en chapitre VI (et ce afin de limiter le risque de distorsion concurrentielle au niveau des prix de transports proposés par les EF, tel qu'évoqué ci-dessus).
- ⇒ tienne compte des contraintes de marché, imposant structurellement aux Entreprises Ferroviaires et Candidats Autorisés l'adaptation de leur production en deçà du jalon M-2, et fixe un objectif qui, en cas d'atteinte, serait exonérateur de l'application de pénalités.

Concernant la caractérisation d'une modification importante (mentionné au chapitre IV – 1) – b) – ii), il nous paraît nécessaire d'intégrer dans la notion de « bout en bout » les spécificités du marché du transport combiné.

Nous considérons effectivement que l'allocation des sillons doit tenir compte des contraintes d'exploitation liées à l'accès aux Chantiers Multi-Techniques (exemple : la concomitance).

A ce titre, il est important de souligner que les engagements des EF auprès de leurs clients, opérateurs de transport combiné, se mesurent au niveau de la mise à disposition sous portique et non à l'heure de passage au point remarquable de fin de sillon.

Dans ce contexte, nous préconisons que le critère « écart horaire destination », mentionné en page 18, fixe un seuil applicable de « 30 mn rendu sous portique » dans le cadre spécifique du transport combiné effectué par les entreprises de fret.

Par ailleurs, concernant l'affermissement des sillons précaires, les pénalités applicables à RFF au profit des demandeurs concernés risquent de favoriser l'absence de réponses et l'augmentation des plages de « trou de sillons ».

Afin de préserver le caractère vertueux de cette mesure, nous préconisons, à l'aune de nos remarques sur le taux d'anticipation des modifications et suppressions dans la limite de M-2, d'instaurer un taux minimal ambitieux d'affermissement des sillons précaires.

L'atteinte de cet objectif pourrait être exonératoire de l'application des pénalités.

Enfin, nous considérons nécessaire d'éprouver la mise en œuvre de l'ensemble de la démarche qui impose à RFF de déployer les outils et méthodes essentiels à l'objectivation et l'opposabilité des critères de mesure et de traçabilité de l'utilisation des capacités sillons et travaux.

A cet effet, nous souhaitons une période de « marche à blanc » d'au moins une année.

Nous restons naturellement à votre entière disposition afin d'explicitier plus avant le contenu du présent courrier, et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations.

Thierry Le Goff

