



Paris, le 10 JUIN 2016

Le directeur général

SG\CAC : 16 00 26 96
Affaire suivie par :
Erwan LAMOINE
Tel : 01 47 53 81 49
Mail : erwan.lamoine@stif.info

Monsieur Alexis VUILLEMIN
Secrétaire Général
ARAFER
57 boulevard Demorieux CS 81915 72
019 LE MANS cedex 2



Monsieur le secrétaire général,

L'ARAFER a ouvert une procédure de consultation publique à la suite de demandes formulées par SNCF Réseau de modification du système d'incitations réciproques et des réponses qu'elle se propose d'y apporter.

Vous trouverez joint à ce courrier les principales observations formulées par le STIF. J'attire tout particulièrement votre attention sur la nécessité d'appliquer le système d'incitations réciproques au réseau francilien, au même titre que sur le reste du réseau ferré national. Les spécificités d'exploitation propres à l'Île-de-France ne justifient pas d'exonérer SNCF Réseau de ses responsabilités de gestionnaire d'infrastructure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le secrétaire général, l'expression de ma haute considération.


Laurent PROBST

ARAFER – Consultation publique sur le système d'incitations réciproques

1. LE RETOUR D'EXPÉRIENCE POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2015

Quelle analyse les acteurs font-ils, de manière générale, de la mise en œuvre du dispositif sur la période d'évaluation concernée et de ses effets, en particulier sur l'incitation à l'amélioration de la gestion des sillons ?

Le STIF n'est pas directement associé à la commande de sillons, cette activité étant exercée conjointement par SNCF Mobilités et SNCF Réseau. A cet égard, les seuls éléments de retour d'expérience portés à la connaissance du STIF correspondent à ceux fournis par l'ARAFER dans le cadre de cette consultation et SNCF Réseau dans le cadre de la consultation sur le document de référence du réseau pour les horaires de service 2016 et 2017.

2. LES DEMANDES RELATIVES À LA MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE DU DISPOSITIF

2.1. Exclusion des sillons attribués en adaptation

- *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité d'exclure les sillons attribués en adaptation du périmètre de l'incitation réciproque jusqu'à la mise en œuvre du SIPH.*

Le STIF ne dispose pas d'éléments d'informations complémentaires sur ce point, si ce n'est que l'outil SIPH (Système Industriel de Production des Horaires) ne devrait pas être mis en œuvre avant 2019.

2.2. Exclusion des événements générés par les transports exceptionnels

- *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité d'exonérer le gestionnaire d'infrastructure et les candidats de pénalités en cas de modifications et de suppressions liés à des sillons TEPE soumis à ATE.*

Le STIF ne dispose pas d'éléments d'informations complémentaires permettant de compléter ou affiner la proposition de l'Autorité sur ce point.

2.3. Exclusion des événements affectant les sillons Transilien

- *Quel mécanisme incitatif vous semblerait le plus adapté à la spécificité de l'Ile-de-France, par exemple sur la programmation des travaux et la finalisation des plans de transports le plus en amont possible ?*
- *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de ne pas exclure*

les sillons Transilien du périmètre, à défaut de tout autre dispositif alternatif basé sur des critères partagés et acceptés et visant les mêmes objectifs. Toute proposition en ce sens serait à cette fin examinée par l'Autorité.

SNCF Réseau argue d'une « impossibilité de distinguer les adaptations demandées par Transilien pour ses besoins propres de celles liées aux travaux ». Cet état de fait n'est pas satisfaisant. Pour que SNCF Réseau puisse exercer pleinement son rôle de gestionnaire d'infrastructures, il est donc indispensable qu'il soit en capacité de contrôler plus efficacement les causes des adaptations sillons demandées par Transilien. Pour le STIF, cette carence ne saurait justifier l'exclusion de l'Île-de-France du système d'incitations réciproques.

L'offre de Transilien est encadrée par le contrat qui lie le STIF à SNCF Mobilités. Cette offre est stable, calée pour quatre ans, et les demandes de modifications tardives de sillons par le transporteur sont rares et anticipées. La part de demandes de modifications ou annulations venant de Transilien devrait donc en toute logique être faible.

Les caractéristiques de l'exploitation ferroviaire en Île-de-France (exploitation en zone dense et dans un contexte de forte programmation de travaux) peuvent effectivement nécessiter de préserver une certaine souplesse d'exploitation. Par ailleurs, le dispositif a bien vocation à inciter SNCF Réseau à stabiliser définitivement sa programmation de travaux le plus tôt possible et SNCF-Mobilités ses plans de transport.

A cet égard, SNCF Réseau DR IDF (Maintenance et Travaux) s'efforce de ne plus modifier ses programmes travaux à partir de M-8. La nécessité de réaliser des opérations complémentaires à la suite de travaux n'ayant pu être menés à terme sur la plage horaire retenue et la survenue d'événements inopinés (intempéries) conduisent encore le gestionnaire d'infrastructures à activer des plages travaux à court-terme, affectant ainsi de manière imprévue le plan de transport. Le dispositif doit donc comporter des incitations fortes de SNCF Réseau à s'améliorer sur ce point.

Le STIF rappelle que la programmation imprévue de travaux reste une cause majeure de perturbation de la grille horaire en Île-de-France. En l'absence de propositions alternatives de la part de SNCF Réseau sur le dispositif d'incitations Réciproques en Ile de France, il apparaît opportun de maintenir le dispositif aux sillons Transilien et à l'ensemble des circulations en Île-de-France.

3. LES DEMANDES RELATIVES AUX BARÈMES APPLICABLES

3.1. Extension du barème aux événements cause EF avant M-4/M-2

➔ *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de ne pas modifier la décision de l'Autorité concernant les jalons des pénalités pour les demandeurs de sillons.*

La crainte exprimée par SNCF Réseau concernant le risque de foisonnement de demandes multiples pour un même train par des transporteurs soucieux de ne conserver que le sillon qui leur convient le mieux apparaît légitime. SNCF Réseau doit effectivement pouvoir se prémunir contre ce genre de comportements.

Pour ce qui concerne une activité conventionnée de transport de voyageurs telle que Transilien, cette crainte apparaît toutefois infondée.

3.2. Exclusion des événements cause GI le jour J

➔ *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité d'exclure le jalon J du périmètre temporel de l'incitation réciproque pour le GI*

Le dispositif d'incitations réciproques ayant pour objet de fiabiliser le processus d'allocation et de gestion des sillons, le jalon J apparaît effectivement inadapté, dans la mesure où la suppression relève dans ce cas de purs aléas d'exploitation.

La proposition de suppression du sillon J apparaît donc légitime.

3.3. Réduction, pour l'horaire de service 2015, du barème applicable aux suppressions causées par SNCF Réseau à hauteur de 20% du barème cible et maintien du barème transitoire pour l'horaire de service 2016

- *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de ne pas modifier ses décisions concernant les barèmes applicables en 2015 et 2016 au gestionnaire d'infrastructure.*

Au sens du STIF, rien ne justifie de l'application d'un barème transitoire pour l'horaire de service 2016.

3.4. Suppression de la « caisse fret »

- *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de supprimer à partir de 2016 la caisse fret.*

Le STIF est absolument favorable à la suppression de la caisse fret : ce dispositif induit des biais désincitatifs susceptibles de détourner l'objet même du système d'incitations réciproques et constitue une inégalité de traitement vis-à-vis du secteur de transport ferroviaire de voyageurs et du gestionnaire d'infrastructure.

Les circulations fret bénéficient déjà de barèmes plus avantageux et de conditions de pénalisation plus souples. L'application en sus d'une « caisse fret » conduirait à inciter fortement tous les acteurs à optimiser leurs choix dans le processus d'allocation des capacités, sauf le fret.

3.5. Plafonnement du montant des pénalités en 2016

- *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information complémentaire permettant de confirmer, compléter et affiner la proposition de l'Autorité de ne pas plafonner, même à titre transitoire, les pénalités dues en 2016, tant pour le GI que pour les EF.*

Le STIF rejoint l'analyse de l'Autorité dans sa proposition de ne pas plafonner le montant annuel des pénalités.

4. LES AUTRES EVOLUTIONS DU DISPOSITIF

- *Les acteurs sont invités à faire part de toute remarque complémentaire, issue de leur propre retour d'expérience sur le dispositif, qui ne serait pas couverte par les thèmes évoqués ci-avant, et notamment, à formuler toute proposition complémentaire d'évolution du dispositif qui leur semblerait utile.*

Le STIF n'a pas de remarque complémentaire à formuler.

