

ARAFER  
Monsieur Pierre CARDO  
Président  
57, Boulevard Demorieux  
CS 81915  
72019 LE MANS Cedex 2

Saint Jean de Védas, le 10 juin 2016

Par lettre recommandée n°1A12986865986 et par courriel (consultation.publique@arafer.fr)

**Objet : Système d'incitations réciproques – Contribution de T3M à la Consultation publique de l'ARAFER**

Monsieur le Président,

Nous revenons vers vous dans le cadre de la consultation publique sur le système d'incitations réciproques (le « **Dispositif** ») que l'ARAFER a lancée le 20 mai dernier et vous prions de bien vouloir trouver ci-après les réponses que cette dernière appelle de la part de T3M.

Question – Appréciation générale de la mise en œuvre du dispositif

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 ?

T3M est naturellement favorable au Dispositif et considère que celui-ci doit demeurer réellement pénalisant (et donc incitatif) pour SNCF Réseau afin d'être efficace. Il s'agit d'une nécessité d'autant plus grande que le taux de sillons-jours alloués fermes au lot ne fait que se dégrader pour le fret.

T3M considère à ce stade que, en raison du barème transitoire mis en œuvre pour l'Horaire de service (« **HDS** ») 2015 et des manquements de SNCF Réseau à ses obligations, tel n'est pas encore le cas.

T3M constate en effet que, contrairement à ce qui est indiqué dans le Document de référence du réseau ferré national (le « **DRR** ») relatif à l'HDS 2015, SNCF Réseau n'a inclus dans le périmètre du Dispositif qu'un nombre très limité de sillons-jours attribués au lot à T3M.

L'article 6.3 1) du DRR prévoit en effet que la « pénalisation des suppressions et modifications (...) est applicable à compter du 2 mars 2015 sur un périmètre constitué des sillons-jours attribués le 8 septembre 2014 et retenus dans la base de facturation de l'acompte ».

Or :

- T3M a commandé 3.587 sillons-jours au lot pour l'HDS 2015 ;

- à la publication de l'HDS 2015, SNCF Réseau a répondu à la demande de T3M de la façon suivante :
  - 2.410 sillons-jours attribués (67%)
  - 761 sillons-jours à l'étude (21%)
  - 416 sillons-jours non attribués (12%)
- sur les 2.410 sillons-jours attribués à T3M, **1.880 sillons-jours** concernent des circulations relatives à la période courant du 2 mars au 12 décembre 2015 ;
- pour autant, sur ces 1.880 sillons-jours qui devaient, en principe, relever du Dispositif, SNCF Réseau n'a inclus dans son périmètre que **208 sillons-jours** concernant uniquement la ligne Avignon <-> Sucy (6 lignes sont exploitées par T3M).

Ce volume représente donc (i) 11,1% seulement des sillons-jours qui auraient dû être inclus dans le périmètre du Dispositif et (ii) 8,6% des sillons-jours répondus attribués à la publication de l'HDS 2015.

Les statistiques de T3M sont, en conséquence, très éloignées du taux de 30% indiqué par l'ARAFER au point 1 du document de consultation publique.

Ainsi, et alors même que le taux de sillons-jours attribués fermes à T3M était déjà particulièrement faible au titre de l'HDS 2015 (67% contre 79,1% pour l'ensemble des sillons fret et 95% pour l'ensemble des sillons voyageurs<sup>1</sup>), les modifications importantes et les suppressions ayant impacté ces sillons n'ont été pénalisées qu'à la marge au titre de l'HDS 2015 *via* le Dispositif.

Il est d'autant plus important que le Dispositif joue à plein au titre de l'HDS 2016 que le taux de sillons-jours fermes obtenus au lot par T3M s'établit à un peu plus de 50% seulement.

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.

SNCF Réseau indique que son système d'information ne lui permet pas de prendre en compte les suppressions ou modifications de sillons-jours attribués en phase d'adaptation de l'HDS et qu'il faudra attendre la mise en œuvre du Système Industriel de Production des Horaires (« SIPH ») en 2019 avant d'envisager d'étendre le périmètre du Dispositif à l'adaptation.

Si T3M confirme que le nombre de sillons-jours attribués en phase d'adaptation est limité (315 sillons-jours sur 3.587 sillons-jours commandés, soit 8,8%), elle s'étonne de l'horizon temporel proposé par SNCF Réseau.

T3M rappelle en effet que, dans le cadre de la procédure ayant conduit à la décision n°2014-018 du 15 juillet 2014 de l'ARAFER<sup>2</sup>, SNCF Réseau avait indiqué :

<sup>1</sup> Avis n°2016-014 du 10 février 2016 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017, points 17 et suivants.

<sup>2</sup> Décision n°2014-018 du 15 juillet 2014 portant exécution de l'article 7 de la décision n°2013-018 du 1er octobre 2013 portant sur la demande formée par T3M dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation, points IV.18 et IV.19.

- « qu'il était possible pour l'horaire de service 2016 de modifier son système d'information pour y intégrer l'ensemble des sillons-jours », y compris les sillons-jours attribués en phase d'adaptation ;
- que seule la prise en compte de toutes les évolutions relatives à un même sillon-jour devait nécessiter « la mise en œuvre du nouveau système industriel de production horaire (SIPH), disponible à compter de l'horaire de service 2018 ».

Au regard de ces déclarations, T3M considère (i) qu'un calendrier plus resserré et ferme doit être imposé à SNCF Réseau, lequel devra (ii) justifier de façon précise des éventuelles difficultés rencontrées dans la mise à jour de son système d'information dont elle devra en toute hypothèse (iii) seule assumer les conséquences.

T3M rappelle sur ce point que les demandes à répétition formulées par l'ARAFER sur le sujet n'avaient jamais été suivies d'effet avant qu'elle ne soit contrainte d'introduire une demande de règlement de différend.

Rappelons que l'Autorité avait, dès son avis sur le DRR pour l'année 2012, demandé à SNCF Réseau la mise en place d'un « mécanisme équilibré d'indemnisation en cas de modification ou de suppression de sillons »<sup>3</sup>.

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.**

T3M est favorable à la proposition de l'Autorité dans la mesure où, si elle se limite aux trains TEPE soumis à ATE, la dérogation ne concernera que des cas très limités.

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.

T3M partage l'avis de l'ARAFER selon lequel une inapplication du Dispositif sur ce périmètre supprimerait toute incitation à tendre vers un système plus efficace que celui actuellement en vigueur avec Transilien.

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.**

<sup>3</sup> Avis n°2011-002 du 2 février 2011, page 8. Soulignements ajoutés par nos soins.

T3M est favorable à la proposition de l'ARAFER et considère pertinente la mise en place, le cas échéant, de frais de dossier pour éviter les pratiques de demandes multiples de sillons.

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.**

SNCF Réseau sollicite la suppression du jalon J applicable pour le gestionnaire d'infrastructure aux motifs qu'une modification ou une suppression de sillon-jour le jour de sa circulation (i) interviendrait uniquement pour des motifs d'urgence incontournable ou d'événements extérieurs affectant la circulation, (ii) peut faire l'objet d'une réclamation indemnitaire, ce que peu de demandeurs de capacités feraient et (iii) serait suivi au travers du système d'amélioration de la performance (« SAP »).

Si T3M reconnaît qu'une suppression ou une modification importante de sillon-jour par SNCF Réseau le jour même de sa circulation est relativement rare, elle rappelle qu'en tant que candidat autorisé, **elle ne bénéficie pas du système d'amélioration des performances** qui permet de pénaliser les retards de circulation imputables à SNCF Réseau.

Dès lors qu'il est très fréquent que les trains de T3M soient impactés par des retards dont SNCF Réseau est directement responsable, cette situation n'est pas équitable pour T3M.

Plus encore et en toute hypothèse, exclure le jour J du Dispositif risquerait d'inciter SNCF Réseau à attendre ce jour pour supprimer ou modifier des sillons-jours fermes afin d'échapper aux dites pénalités. Il en résulterait un effet pervers inacceptable.

Dans ce contexte, seul pourrait éventuellement être envisagée une absence de pénalisation pour les suppressions / modifications intervenues le jour J et dont SNCF Réseau démontreraient qu'elles sont réellement liées à des motifs d'urgence incontournable ou relevant de cas de force majeure pour SNCF Réseau.

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.**

SNCF Réseau soutient que le Dispositif serait disproportionné en raison du caractère déséquilibré des pénalités encourues par SNCF Réseau, lesquelles seraient significativement plus élevées que celles dues par les demandeurs de capacités.

Il demande, en conséquence, la réduction du barème applicable aux suppressions causées par SNCF Réseau à hauteur de 20% du barème cible pour l'HDS 2015 et le maintien du barème transitoire pour l'HDS 2016.

T3M partage pleinement la proposition de l'Autorité de rejeter les demandes de SNCF Réseau sur ce point.

Il est en effet parfaitement justifié que SNCF Réseau et les demandeurs de sillons se voient appliquer des pénalités différentes dès lors que le Dispositif poursuit deux objectifs distincts :

- inciter SNCF Réseau à ne pas supprimer ou modifier de façon importante des sillons qu'il a attribués fermes, d'une part ; et
- inciter les demandeurs de sillons à restituer de manière anticipée les sillons qui ne leur sont plus nécessaires, d'autre part.

Dans ce premier cas, il s'agit pour l'ARAFER d'inciter SNCF Réseau à respecter les obligations qui sont les siennes en tant que gestionnaire d'infrastructure dans le cadre du traitement des demandes de sillons formulées par les demandeurs de capacités.

Allouer des sillons fermes et les maintenir pour permettre leur utilisation par les EF et les CA constitue en effet le **cœur de la mission de SNCF Réseau** et l'insuffisante qualité des sillons qu'il alloue constitue une violation, par ce dernier, de ses obligations.

Par ailleurs, le fait pour SNCF Réseau de remettre en cause des capacités attribuées fermes, c'est-à-dire des capacités qui sont en principe acquises aux demandeurs de capacités et à partir desquelles ils organisent leurs plans de transport avec leurs clients, a un **impact négatif considérable sur l'activité commerciale et l'image de ces derniers** d'autant plus préjudiciable dans un contexte de forte concurrence du fret ferroviaire avec la route.

Dans ce second cas, les pénalités visent à promouvoir une utilisation efficace du RFN par les demandeurs de sillons.

Les pénalités imposées aux demandeurs de capacités, qui progressent à mesure que les restitutions interviennent tardivement, visent donc à les inciter à restituer au plus tôt les sillons qu'ils n'utiliseront pas **afin que ces derniers soient le cas échéant ré-alloués**.

C'est donc le fait que les demandeurs de capacités concurrents qui auraient potentiellement pu être intéressés par le sillon non restitué à temps soient privés de la possibilité de l'utiliser qui est pénalisé par le Dispositif.

A l'inverse, une modification importante ou une annulation à l'initiative de SNCF Réseau emporte systématiquement des impacts sur le demandeur qui s'était vu allouer cette capacité ferme et qui avait donc organisé son plan de transport sur celle-ci.

Dans ce contexte, et dès lors qu'au surplus SNCF Réseau et les demandeurs de sillons n'ont ni la même taille ni les mêmes capacités financières, les différences entre les montants unitaires par km des pénalités encourues par SNCF Réseau et ceux à la charge des demandeurs de sillons se justifient pleinement.

Par ailleurs, T3M souligne qu'il est parfaitement justifié que les suppressions soient pénalisées de façon nettement plus importante que les modifications de sillons-jours dès lors qu'elles emportent des conséquences commerciales bien plus graves sur les demandeurs de capacités, étant souligné les graves difficultés qui affectent le secteur et qu'ine peuvent être ignorées par l'ARAFER.

Enfin, T3M rappelle que, en 2015<sup>4</sup>, SNCF Réseau a réalisé :

<sup>4</sup> Rapport annuel disponible sur [http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/\\_Mediatheque/rapports-annuels/Rapport%20financier%20avec%20rapport%20CAC%20160316.pdf](http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/_Mediatheque/rapports-annuels/Rapport%20financier%20avec%20rapport%20CAC%20160316.pdf)

- un chiffre d'affaires de 6,5 milliards d'euros ;
- une marge opérationnelle de 2 milliards d'euros ;
- un résultat opérationnel courant de 826 millions d'euros.

Ces chiffres démontrent à l'évidence sa capacité à assumer les pénalités prévues par le Dispositif, qui doit être suffisamment impactant pour demeurer incitatif.

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.**

T3M ne bénéficiant pas, en sa qualité de candidat autorisé, de la « caisse fret », elle n'est pas concernée par cette problématique. Pour autant, T3M considère que ce mécanisme est vertueux et mérite d'être étendu aux candidats autorisés.

En effet, ce mécanisme de redistribution apparaît non seulement nécessaire pour la pérennité du fret ferroviaire mais également incitatif puisqu'il conduit à minimiser les restitutions tardives de sillons pour qu'un demandeur de capacités voit les pénalités qu'il acquitte compensées par le biais de cette redistribution.

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.**

T3M partage la position de l'Autorité sur le fait que :

- il serait désincitatif (tant pour SNCF Réseau que pour les demandeurs de capacités) de plafonner les pénalités dues au titre du Dispositif en 2016 ;

T3M renvoie, à cet égard, aux développements ci-dessus sur le caractère pleinement justifié et incitatif du montant de pénalités mises à la charge de SNCF Réseau, qui visent à sanctionner des manquements du gestionnaire aux conséquences commerciales particulièrement lourdes pour les demandeurs de capacités ;

- SNCF Réseau devrait, en 2016, bénéficier du travail engagé pendant la phase transitoire pour (i) optimiser son suivi des sillons-jours attribués aux demandeurs de capacités et (ii) mieux anticiper les programmations de travaux afin de limiter leur impact sur les sillons ;
- Les chiffres précités issus de son rapport annuel 2015 démontrent pleinement sa capacité à faire face aux éventuelles pénalités que ses manquements pourraient la conduire à devoir assumer.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes respectueuses salutations.

Jean-Claude BRUNIER  
Président Directeur Général

