

Avs n° 2018-016 du 12 mars 2018 relatif à la charte du réseau

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par SNCF Réseau, par courrier enregistré le 15 janvier 2018, sur la charte du réseau adoptée par le comité des opérateurs du réseau le 13 décembre 2017 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2100-4 ;

Vu le décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015 relatif au comité des opérateurs du réseau ferré national et à la charte du réseau ;

Vu l'arrêté du 26 août 2016 portant approbation du règlement intérieur du comité des opérateurs du réseau ;

Vu les avis n° 2017-030 du 8 mars 2017 et n° 2017-074 du 6 septembre 2017 sur la charte du réseau, dans leurs versions respectivement du 15 décembre 2016 et du 14 juin 2017 ;

Vu le courrier en date du 13 février 2018 du sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables du ministère de la transition écologique et solidaire en réponse à la consultation effectuée par l'Autorité en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 12 mars 2018 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. En application de l'article L. 2100-4 du code des transports, le comité des opérateurs du réseau « adopte une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre SNCF Réseau et les membres du comité et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national, dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Cette charte et ses modifications sont soumises pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ».

2. Aux termes de l'article 7 du décret du 10 juillet 2015 susvisé, cette charte du réseau « prévoit, à titre de recommandations et dans le respect des règles relatives à l'utilisation du réseau ferré national, notamment des documents de référence du réseau :
 - les règles opérationnelles de bonne conduite pour l'utilisation du réseau ;
 - l'organisation des relations entre les membres du comité des opérateurs du réseau ».
3. L'article 8 du même décret précise que « l'élaboration d'un projet de charte du réseau, ou de parties de charte, est entreprise dans le cadre des différents groupes thématiques du comité des opérateurs du réseau, dès la constitution du comité. Dans un délai de six mois à partir de cette date, le comité adopte le projet de charte ou certaines parties de la charte, à la majorité de ses membres. La charte ou les parties de charte adoptées par le comité des opérateurs du réseau sont transmises pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières par SNCF Réseau, dans le mois suivant l'adoption ».
4. L'Autorité a été saisie le 15 janvier 2018 pour avis sur une nouvelle version de la charte du réseau adoptée le 13 décembre 2017, modifiant la version du 14 juin 2017. Cette nouvelle version de la charte est composée de trois parties : le préambule, l'organisation des relations entre les membres du comité des opérateurs du réseau et les règles opérationnelles de bonne conduite qui portent sur la programmation amont des travaux et de la capacité, la trame horaire systématique, la priorisation des circulations et le processus de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure.
5. La charte comprend, en outre, trois annexes portant sur le détail des travaux menés par les groupes de travail, sur le processus opérationnel de gestion des situations perturbées en cas de crise grave et sur la synthèse des échanges relatifs à la concertation menée sur la trame horaire systématique.
6. Les seules nouveautés de cette version sont, d'une part, les règles de bonne conduite relatives au processus de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure et, d'autre part, l'annexe sur la synthèse des échanges relatifs à la concertation menée sur la trame horaire systématique.
7. S'agissant du premier point, le présent avis ne porte que sur les règles de bonne conduite afférentes au processus de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure dont a convenu le comité des opérateurs du réseau. L'Autorité se prononcera, le cas échéant, sur le processus lui-même dans le cadre de l'avis motivé sur le document de référence du réseau qu'elle sera amenée à rendre en application de l'article L. 2133-6 du code des transports.

2. ANALYSE

2.1. Sur la synthèse des échanges relatifs à la trame horaire systématique

8. Une synthèse des échanges relatifs à la concertation menée dans le cadre du groupe de travail sur la trame horaire systématique a été annexée à la charte du réseau. Conformément à la recommandation faite par l'Autorité dans son avis n° 2017-074 du 6 septembre 2017, la présentation de cette synthèse a été revue pour préciser clairement, pour chacune de ses mentions, le document auquel se référer parmi le Document de référence du réseau, le Manuel du demandeur de capacité commerciale ou la charte du réseau.
9. L'Autorité se satisfait de cette nouvelle présentation de la synthèse et de son positionnement en annexe de la charte du réseau. Elle invite néanmoins SNCF Réseau à publier, dans les meilleurs délais, une version actualisée du Manuel du demandeur de capacité commerciale, puisque les articles référencés dans la synthèse ne sont, à ce jour, pas présents dans la version en vigueur du Manuel.

2.2. Sur le processus de vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure

10. Concernant le processus de vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure, la charte du réseau prévoit désormais six règles de bonne conduite.
11. La première règle prévoit que SNCF Réseau édite une carte de la compatibilité du réseau par matériel roulant afin que tout demandeur puisse visualiser très rapidement leur étendue. Cette carte est réalisée par projection des sections de compatibilité attestées au moyen d'outils de gestion d'informations géographisées. L'Autorité se satisfait de cette règle et encourage par ailleurs la publication de toute donnée pertinente pour le secteur ferroviaire sous forme géographisée.
12. La seconde règle prévoit que les demandeurs d'attestation de compatibilité initient les échanges avec SNCF Réseau au plus tôt et, dans tous les cas, bien avant la demande formelle à SNCF Réseau afin de prévenir tout potentiel aléa lors de celle-ci. Si une telle anticipation est une bonne pratique, l'Autorité estime qu'elle a pour effet d'allonger la procédure de demande d'attestation de compatibilité, déjà considérée comme trop longue.
13. La troisième règle prévoit que les demandeurs cherchent à améliorer la qualité et la complétude de leurs dossiers techniques. La charte énonce quelques bonnes pratiques permettant d'y parvenir telles que la rédaction du dossier technique par le constructeur concomitamment au dossier de sécurité ou au dossier technique de sécurité, l'envoi du dossier technique à SNCF Réseau concomitamment à l'envoi des dossiers de sécurité à l'autorité de sécurité idoine ainsi que des échanges nourris avec SNCF Réseau. Ces bonnes pratiques n'appellent pas de remarque particulière.
14. La quatrième règle vise à inciter les demandeurs à améliorer la qualité et la complétude de leurs demandes d'attestation de compatibilité. De la même façon, la charte fait état de quelques bonnes pratiques permettant d'y parvenir, lesquelles appellent en revanche certaines remarques. Concernant l'anticipation de la première demande d'attestation six mois avant la livraison du matériel, celle-ci entraîne *de facto* un allongement du processus. Concernant le changement de paradigme du périmètre géographique des demandes d'attestation des renseignements techniques (RT) et des consignes locales d'exploitation (CLE) à des numéros de lignes et points kilométriques, et au surplus à la possibilité de les sélectionner sur une carte informatique du réseau, l'Autorité ne peut qu'approuver cette bonne pratique à la condition qu'elle permette de cibler le travail d'instruction au plus juste, et ainsi de diminuer le délai de réponse.
15. La cinquième règle prévoit que SNCF Réseau améliorera la forme des attestations de compatibilité qu'il délivre. La charte précise que les attestations actuellement délivrées sont peu ergonomiques (lignes du périmètre dupliquées, etc.) et sont difficiles d'usage par les personnels en charge de la production opérationnelle des trains au sein des différentes entreprises ferroviaires. La charte mentionne des moyens permettant à SNCF Réseau d'y parvenir, et dont l'Autorité encourage la mise en œuvre : structurer le tableau de compatibilité par numéro de ligne et points kilométriques, réaliser un découpage aux points kilométriques de début et de fin de restrictions éventuelles, réaliser un découpage aux limites des renseignements techniques, supprimer les découpages inutiles, et cartographier l'ensemble.
16. La sixième règle prévoit que SNCF Réseau établisse un indicateur permettant à chaque demandeur d'attestation de mesurer l'avancement, en pourcentage, du nombre de kilomètres de lignes ayant fait l'objet d'une demande. SNCF Réseau instaure la possibilité pour les demandeurs de solliciter autant de demandes d'attestations qu'ils souhaitent portant sur chaque itinéraire ou secteur d'affaire pour lequel ils souhaitent se voir communiquer un indicateur d'avancement. Cette pratique semble davantage la résultante de la structure informatique de gestion des attestations de compatibilité qu'une bonne pratique de conception des systèmes d'information à destination des clients. De plus, elle semble à première vue contradictoire avec le considérant de la quatrième règle de bonne conduite constatant que les demandes d'attestation sont fréquemment réitérées. Néanmoins, il apparaît qu'elle répond, à court et moyen terme, à un besoin valablement exprimé par les membres du COOPERE, lesquels sont demandeurs d'attestations, de pouvoir en suivre la production.

*

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 12 mars 2018.

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ;
Mesdames Anne Bolliet et Cécile George, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman