

**Décision n° 2018-094 du 20 décembre 2018**  
**relative à l'établissement d'un dispositif incitatif encourageant les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non-commerciales sur le réseau ferré national**

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

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu la décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2132-5 ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu les décisions n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-019 du 1<sup>er</sup> octobre 2013 portant sur quatre demandes de règlement de différend à l'encontre de Réseau ferré de France relatives aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ainsi que les décisions n° 2014-016, 2014-017, 2014-018 et 2014-019 du 15 juillet 2014 prises pour leur exécution ;

Vu la décision n° 2014-022 du 18 novembre 2014 relative à l'attribution de sillons par SNCF Réseau, homologuée par le ministère des transports par courrier du 2 février 2015 et publiée au Journal officiel du 8 avril 2015 ;

Vu la décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016 relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure, homologuée par le ministère des transports par décision du 21 septembre 2016 pour l'horaire de service 2017 et publiée au Journal officiel du 30 novembre 2016 ;

Vu la décision n° 2017-062 du 5 juillet 2017 relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure, homologuée par le ministère des transports par décision du 29 août 2017 pour les horaires de service 2018 et suivants et publiée au Journal officiel du 29 septembre 2017 ;

Vu les contributions reçues dans le cadre de la consultation publique ouverte par l'Autorité du 21 septembre au 19 octobre 2018 et la synthèse publiée sur son site internet ;

Après en avoir délibéré le 20 décembre 2018 ;

## 1. LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE À L'ATTRIBUTION DES SILLONS

1. En application de l'article L. 2122-9 du code des transports, les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport disposent d'un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires. Afin de pouvoir faire circuler leurs trains d'un point à un autre, elles présentent au gestionnaire d'infrastructure, responsable de la répartition des capacités de l'infrastructure<sup>1</sup>, des demandes de capacités pour une période donnée qui ne peut excéder la durée de l'horaire de service (sillons).
2. Les règles applicables à la répartition des capacités d'infrastructure définies au titre IV du décret du 7 mars 2003 susvisé imposent au gestionnaire d'infrastructure d'attribuer les capacités de manière équitable, non discriminatoire et transparente en s'efforçant, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes et en veillant à assurer la meilleure utilisation des infrastructures et le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires.
3. Le déroulement de la procédure de répartition des capacités est précisé dans le chapitre 4 du document de référence du réseau (ci-après « le DRR ») établi par SNCF Réseau, qui prévoit que le processus d'élaboration de l'horaire de service comprend quatre étapes ;
  - La structuration de la capacité du graphique de A-5 (A désignant l'année de référence) à fin avril A-2 : menée par SNCF Réseau, cette étape permet de définir, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, les principes d'organisation des sillons et de la capacité dédiée aux travaux. Elle réserve en outre les capacités nécessaires pour réaliser les travaux de maintenance et de développement du réseau. Elle permet d'établir la « trame horaire systématique » unique pour les services de voyageurs et de fret ainsi que des « fenêtres travaux » cohérentes entre elles ;
  - La préconstruction du graphique de mai A-2 à décembre A-2 : cette étape vise à optimiser l'utilisation du réseau pour chaque jour de l'année à partir des informations fournies par les différents demandeurs, et qui débouche sur le « graphique 24 heures », permettant de visualiser tous les trains circulant sur une journée type à partir des informations fournies par les différents demandeurs de capacités (y compris travaux) ;
  - La construction de l'horaire de service de décembre A-2 à septembre A-1, au cours de laquelle le gestionnaire d'infrastructure apporte une réponse formelle à chaque demande de sillon et met en œuvre la procédure de programmation et de coordination des demandes décrite à l'article 21 du décret du 7 mars 2003 susvisé pour l'établissement de l'horaire de service définitif, qui est ensuite rendu public ;
  - La phase d'adaptation de l'horaire de service de septembre A-1 à décembre A au cours de laquelle SNCF Réseau alloue des sillons supplémentaires (demandes de sillons en adaptation ou demandes de sillons de dernière minute) sur la base de la capacité résiduelle pour répondre à des besoins nouveaux ou modifie des sillons précédemment alloués.
4. Le DRR prévoit que les demandes de sillons peuvent être formulées en continu durant la période d'ouverture des commandes : entre mi-décembre A-2 et mi-avril A-1 (demandes dites au service ou « DS »), puis entre mi-avril et mi-octobre A-1 (demandes dites tardives au service ou « DTS ») et enfin

<sup>1</sup> Article L. 2122-4-1 du code des transports.

entre mi-octobre A-1 et la fin de l'horaire de service en décembre A (demandes dites en adaptation ou « DSA », réalisées jusqu'à J-7 et demandes de dernière minute ou « DSDM », réalisées entre J-7 et J). Les demandes présentées après mi-avril A-1, à savoir les DTS, DSA, et DSDM, sont traitées dans la capacité résiduelle disponible à l'issue du traitement des DS.

5. Il est donc expressément prévu que les candidats<sup>2</sup> puissent effectuer des demandes après l'élaboration et la publication de l'horaire de service qui a lieu en septembre A-1, en conformité avec les dispositions de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE dans sa version telle que modifiée par la décision déléguée (UE) 2017/2075 susvisée. Néanmoins, le droit applicable ne prévoit pas de dispositif incitant les candidats à une utilisation vertueuse d'une telle faculté.
6. En outre, l'article 25 du décret du 7 mars 2003 modifié dispose que SNCF Réseau peut supprimer des sillons attribués « *en cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations* » ou en cas de non-utilisation d'un sillon. Il est prévu également qu'il puisse modifier ou supprimer des sillons « *pour permettre l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux d'entretien non programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 21* » ou encore pour accorder une priorité à des transports nécessaires aux besoins de la défense.
7. SNCF Réseau a donc la faculté de modifier ou supprimer des sillons dans certaines circonstances limitativement énumérées. Il lui appartient d'apprécier le caractère d'urgence et de nécessité absolue rendant nécessaire une modification ou une suppression de sillon à la suite d'une défaillance de l'infrastructure. De même, il lui revient d'apprécier, de manière discrétionnaire, la nécessité de réaliser des travaux non programmés.
8. Le droit applicable ne prévoit pas de dispositif incitant SNCF Réseau à prévenir et à réduire la survenance de telles situations ou à rechercher la solution qui ait l'incidence la plus limitée pour le(s) candidat(s) concerné(s).

## 2. LES DISPOSITIFS INCITATIFS EXISTANTS

### 2.1 Le dispositif d'incitations réciproques applicable aux sillons-jours attribués

#### 2.1.1. Les constatations

##### a. Un nombre important de suppressions et de modifications effectuées par SNCF Réseau en cours d'horaire de service

9. Un nombre significatif de sillons-jours fait l'objet de suppressions ou de modifications par SNCF Réseau, bien que ceux-ci aient été attribués à l'issue de la construction de l'horaire de service et après publication de ce dernier, du fait de l'instabilité des capacités réservées pour la réalisation de travaux<sup>3</sup>.
10. Cette situation crée pour les candidats des difficultés récurrentes dans la programmation de leurs plans de transport dès lors qu'ils organisent leurs activités commerciales et leurs moyens de production en fonction des horaires qui leur ont été accordés. Une modification, ou *a fortiori* une suppression, d'un sillon-jour attribué est donc susceptible d'entraîner des coûts importants de réorganisation pour

<sup>2</sup> Dispositions prévues à l'article L. 2122-11 du code des transports.

<sup>3</sup> Source Données « IR » 2016 et 2017 communiquées à l'Autorité par SNCF Réseau : les vibrations à l'initiative du gestionnaire d'infrastructure représentent 4,1% des sillons-jours surveillés pour l'horaire de service 2016 et 2,7% pour 2017, sur un périmètre stable de 4,5 millions de sillons-jours inclus au périmètre de surveillance, en prenant en compte uniquement les premières opérations menées sur ces sillons-jours par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'il a été le premier à modifier ou supprimer ces sillons-jours.

l'entreprise, sinon des pertes commerciales, allant, dans certains cas, bien au-delà du seul sillon-jour impacté.

11. Dans un contexte où le volume de travaux d'infrastructure doit se maintenir de manière durable à un niveau élevé, il est indispensable que de telles situations soient limitées, anticipées le plus possible et que leurs conséquences soient maîtrisées par la recherche concertée d'alternatives horaires acceptables pour les candidats et une plus grande discipline du gestionnaire d'infrastructure dans la planification des capacités pour les travaux. En effet, l'instabilité des capacités réservées pour les travaux dégrade la qualité des sillons, ce qui cause un préjudice aux candidats sans que ceux-ci puissent y remédier. À cette fin, il est nécessaire d'inciter SNCF Réseau à améliorer la planification et la gestion des travaux afin que les créations et modifications de capacités dédiées aux travaux via les demandes d'écart affectent le moins possible les sillons attribués et ne nuisent donc pas au développement du transport ferroviaire. L'objectif n'est pas d'interdire toute suppression ou modification de sillons-jours à l'initiative du gestionnaire d'infrastructure du fait d'une évolution de la programmation des travaux, cette possibilité étant permise par la réglementation, mais d'en limiter le nombre et les impacts sur les utilisateurs du réseau, notamment en les anticipant ou en utilisant au maximum la capacité résiduelle disponible.

#### b. Les pratiques des candidats au cours de la phase d'adaptation de l'horaire de service

12. Une large partie des sillons-jours attribués lors de la construction de l'horaire de service est retravaillée postérieurement par SNCF Réseau à la demande des candidats<sup>4</sup>. Ces derniers peuvent formuler, d'une part, des demandes correspondant à une optimisation du plan de transport (restitution ou modification portant sur des sillons-jours attribués au préalable) et, d'autre part, des demandes correspondant à de nouveaux besoins de transport.
13. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :
  - La qualité des sillons-jours attribués à l'issue de la construction de l'horaire de service ne satisfait pas le candidat. Il effectue alors des demandes complémentaires afin d'obtenir une meilleure réponse de la part de SNCF Réseau.
  - Les contraintes commerciales de certains trafics de fret restent difficiles à concilier avec le calendrier prévu par le DRR, qui suppose une phase de commande de sillons pour une année entière prenant fin en avril A-1. Tant qu'un demandeur n'a pas l'assurance d'une réserve suffisante de capacité<sup>5</sup> jusqu'à confirmation de ses trains par le chargeur, il continuera de formuler des demandes au service dont les sillons attribués en réponse feront inévitablement l'objet de demandes ultérieures de modifications de la part du demandeur.
  - Les capacités réservées pour les travaux étant considérées comme surestimées et fiabilisées trop tardivement, certaines demandes effectuées par les candidats auraient pour objectif, en fonction de l'évolution de la programmation des travaux, d'obtenir une meilleure prise en compte de leurs besoins commerciaux.
14. Du point de vue des candidats, le rôle du gestionnaire d'infrastructure est de trouver la meilleure solution pour leurs besoins tout en tenant compte des contraintes de maintenance du réseau. Si cette préoccupation est légitime, la nécessité d'une utilisation optimale de la capacité d'infrastructure disponible impose de rationaliser les demandes de sillons de la part des candidats, afin que seuls les

---

<sup>4</sup> Source Données « IR » 2016 et 2017 communiquées à l'Autorité par SNCF Réseau : Les vibrations à l'initiative des candidats représentent 4,2% pour l'horaire de service 2016 et 3,5% pour 2017, sur un périmètre stable de 4,5 millions de sillons-jours inclus au périmètre de surveillance, en prenant en compte uniquement les premières opérations menées sur ces sillons-jours par le candidat, lorsqu'il a été le premier à demander de modifier ou de supprimer ces sillons-jours.

<sup>5</sup> L'article 48 de la directive susvisée prévoit ainsi que « Le gestionnaire de l'infrastructure procède, le cas échéant, à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée. »

changements strictement nécessaires soient introduits dans le graphique. À cette fin, il convient d'inciter les candidats à améliorer leurs comportements afin qu'ils ne commandent que ce qui est strictement nécessaire, restituent au plus tôt les capacités caduques et utilisent effectivement les capacités réservées.

### 2.1.2. Les règles définies par l'Autorité

15. Par les décisions de règlement de différend n° 2013-016 à 2013-019 susvisées, l'Autorité a fait droit aux demandes présentées par quatre entreprises de fret visant à la mise en place, au plus tard pour l'horaire de service 2015, d'un mécanisme incitant le gestionnaire d'infrastructure à proposer des sillons alternatifs en cas de suppression d'un sillon alloué initialement ferme.
16. Les décisions n° 2014-016 à 2016-019 susvisées ont défini le périmètre du dispositif, les jalons destinés à assurer sa progressivité ainsi que le barème des pénalités applicables, mis en œuvre la première année de manière allégée (certaines pénalités étant réduites à 20 % du barème normal) et sur un périmètre restreint pour permettre la montée en charge progressive du dispositif.
17. Sur la base d'un retour d'expérience publié le 30 septembre 2015, SNCF Réseau a présenté des demandes de modifications du dispositif. Pour y répondre, l'Autorité a mené en mai et juin 2016 une consultation publique au cours de laquelle elle a soumis aux parties prenantes ses propositions. La synthèse de la consultation publique, publiée par l'Autorité sur son site internet, a démontré la nécessité de maintenir le principe de dispositifs d'incitations réciproques propres à faire évoluer les comportements du gestionnaire d'infrastructure comme des candidats, au bénéfice d'une meilleure utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.
18. Afin de faire évoluer le dispositif, l'Autorité a adopté la décision n° 2016-167 susvisée relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure, homologuée par le ministère des transports par une décision en date du 21 septembre 2016 pour le seul horaire de service 2017, publiée au Journal officiel du 30 novembre 2016.
19. A la suite d'une concertation avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités (Transilien), l'Autorité a adopté la décision n° 2017-062 susvisée visant à prolonger et à compléter le dispositif existant pour tenir compte de la spécificité des demandes de sillons de l'activité Transilien. Cette décision a été homologuée par le ministère des transports, sans limite de durée, par une décision du 29 août 2017, publiée au Journal officiel du 29 septembre 2017. Elle est entrée en vigueur à compter de l'horaire de service 2018.

### 2.1.3. Les évolutions proposées

20. Pour compléter le dispositif d'incitations réciproques, comme le sollicitaient SNCF Réseau et le ministère chargé des transports dans sa décision d'homologation du 21 septembre 2016<sup>6</sup>, l'Autorité a estimé nécessaire de disposer de données complémentaires pour élaborer un diagnostic suffisant des comportements susceptibles d'être pénalisés.
21. À cette fin, l'Autorité a diligenté successivement un audit sur la réservation des capacités nécessaires à la réalisation des travaux sur le réseau ferré national, finalisé en juin 2017, ainsi qu'une étude des pratiques de commandes de sillons, finalisée en avril 2018. Ces travaux, qui complètent les retours d'expérience de la mise en œuvre en 2015, 2016 et 2017 des dispositifs d'incitations réciproques, ont mis en évidence la nécessité, pour améliorer l'effectivité du mécanisme, d'en étendre le champ d'application et de réviser les modalités de calcul des pénalités qu'il prévoit.

---

<sup>6</sup> La décision d'homologation du ministère fait notamment référence à l'absence d'incitations pour les candidats à ne pas modifier et supprimer leurs sillons avant les périodes débutant à M-4 pour les voyageurs et M-2 pour le fret.

22. Après avoir consulté le secteur, l'Autorité adopte la présente décision qui sera applicable à compter de l'horaire de service 2020.

a. L'extension du champ d'application du dispositif d'incitations réciproques

23. Le dispositif incitatif proposé s'étend à l'ensemble du réseau ferré national<sup>7</sup>, hormis la section concédée par SNCF Réseau à LISEA eu égard à la spécificité du modèle concessif.
24. Il convient de **veiller à ce que tout sillon-jour attribué et accepté par son attributaire fasse l'objet d'incitations à la stabilité**. Or, le dispositif incitatif actuel ne s'applique pas aux sillons-jours attribués à la suite du traitement de demandes tardives au service (DTS), de demandes en adaptation (DSA), de demandes de dernière minute (DSDM) ainsi qu'à l'affermissement des sillons-jours à l'étude. Si SNCF Réseau n'est pas en mesure d'intégrer à brève échéance les sillons créés par DSDM au périmètre de surveillance du fait d'outils de commande distincts, l'Autorité estime opportun d'étendre rapidement le dispositif aux sillons-jours issus des DTS et des DSA et de décaler l'application du dispositif à la certification de l'horaire de service, soit après le traitement complet des DS et des DTS, et avant toute réponse aux DSA. Pour ces dernières, une période de marche à blanc sans application de pénalités est prévue afin de vérifier l'équilibre économique de cette extension du périmètre de surveillance notamment pour le transport de marchandises. Enfin, il est envisagé de prévoir, pour les pénalités acquittées par les candidats, une période de franchise calendaire d'acceptation/refus par suppression des sillons-jours attribués en réponse à une DSA, à compter de la notification de la réponse au demandeur, dont la durée sera au moins égale au délai théorique de traitement prévu par SNCF Réseau.
25. Par ailleurs, le dispositif actuel ne pénalise que la première action de modification du jalonnement horaire ou du statut d'un sillon-jour (vibration). Une fois pénalisé, le sillon-jour concerné sort du périmètre de surveillance de ces dispositifs (y compris dans les cas d'exonération). L'Autorité propose de modifier le dispositif afin de **pénaliser, dans les meilleurs délais, les vibrations successives quelle qu'en soit l'origine** (modifications successives d'un sillon-jour attribué, sillon-jour à l'étude puis attribué ou non-attribué et *in fine* circulé ou supprimé).
26. Enfin, les pénalités applicables aux demandeurs de sillons sont fondées sur l'ensemble du jalonnement horaire du sillon-jour attribué objet de la demande, c'est-à-dire l'ensemble des points d'origine, de passage et de destination d'un sillon-jour sur le réseau<sup>8</sup> et des horaires correspondants d'arrivée/départ ou de passage. De plus, elles sont appliquées dès lors qu'une demande est formulée, quelle que soit la réponse apportée ensuite. Afin de ne cibler que les cas où une capacité commerciale est réservée à tort, l'Autorité propose de faire évoluer cette règle afin de **n'appliquer les pénalités qu'aux cas des vibrations effectivement retranscrites au graphique horaire, en retenant pour celles-ci la date de la demande enregistrée par le candidat, et de calculer *in fine* leur montant sur la seule partie modifiée du jalonnement horaire du sillon-jour concerné**.

b. La révision des pénalités prévues par le dispositif incitatif

27. Applicables à partir de M-4 pour les voyageurs ou M-2 pour le fret, les barèmes prévus par les dispositifs actuels présentent des effets de seuil qui peuvent correspondre, selon les entreprises ferroviaires, les candidats ou le gestionnaire d'infrastructure, à des jalons de production. Cette situation conduit les acteurs soit à précipiter les traitements à effectuer avant l'atteinte d'un seuil, soit à ralentir le traitement des demandes après le passage d'un seuil dans l'attente du suivant. Afin d'éliminer ces effets de seuil, l'Autorité entend **définir un barème de pénalités plus progressif** sur la base d'une fonction exponentielle afin que l'ajournement d'une vibration soit chaque jour d'autant plus fortement pénalisé que le jour de circulation est proche.

<sup>7</sup> Mentionné à l'article L. 2111-1 du code des transports

<sup>8</sup> Techniquement, ce sont les points dits remarquables utilisés par les gestionnaires d'infrastructure français.

28. En outre, le dispositif incitatif mis en place par l'Autorité s'est substitué à la retenue de la redevance de réservation entre M-2 et J-1, cette dernière devant cependant être appliquée en cas de non-circulation ou d'annulation après J-1 à 17h. Or, les retenues de redevances appliquées après J-1 à 17h sont, pour certains trafics, moindres que le barème des dispositifs incitatifs réciproques de la veille, ce qui peut favoriser les comportements non-vertueux des attributaires de sillons en les incitant à reporter l'annulation d'un sillon alloué au jour de circulation afin d'éviter l'application du dispositif incitatif au profit de la retenue de redevance de réservation, dont le montant est moins élevé. En conséquence, l'Autorité estime indispensable d'adapter le dispositif afin de **garantir que la pénalisation d'une annulation entre J-1 à 17h et J ne diminue pas**. À cette fin, il est proposé de retenir un plancher pour les retenues de redevances appliquées à partir de J-1 à 17h égal au montant maximal des pénalités prévues par le dispositif d'incitations réciproques.

## 2.2 Le dispositif incitatif applicable aux sillons-jours à l'étude

### 2.2.1 Les constatations

29. En application de l'article 21 du décret du 7 mars 2003 modifié, SNCF Réseau publie l'horaire de service définitif au plus tard trois mois<sup>9</sup> avant son entrée en vigueur.
30. Le gestionnaire de l'infrastructure n'étant actuellement pas en capacité de traiter tous les conflits liés aux demandes formulées et d'y apporter des réponses définitives à l'issue de la phase de construction de l'horaire de service en septembre A-1, il a choisi de reporter une partie du travail de construction postérieurement à la publication du projet d'horaire de service, en particulier pour le traitement des conflits entre les demandes de sillons et certaines capacités réservées pour les travaux. Dans cette hypothèse, le sillon fait l'objet d'une attribution conditionnelle (sillon-jour « à l'étude »). Cette procédure crée une incertitude pour les demandeurs, susceptible d'affecter une part significative de leur plan de transport.

### 2.2.2 Les règles mises en place par l'Autorité

31. Dans sa décision n° 2014-022 susvisée, adoptée après avoir mené une consultation publique, l'Autorité a précisé le cadre applicable à l'attribution de sillons par le gestionnaire d'infrastructure. En particulier, elle a imposé à SNCF Réseau de proposer un accord de qualité sillons (AQS) à tout demandeur de sillons dont le taux de sillons-jours attribués est inférieur à 90 % afin de permettre le traitement et le suivi des sillons ayant fait l'objet d'une attribution conditionnelle. Les conditions contractuelles des AQS figurent dans les annexes 3.5.1 et 3.5.2 du DRR. La souscription d'un accord impose à SNCF Réseau de fournir, sur un périmètre d'au moins 25 % des sillons-jours à l'étude attribués dans le cadre d'un horaire de service, des réponses suffisamment anticipées par rapport au jour de circulation prévu, soit M-4 pour le transport de voyageurs et M-2 pour le transport de marchandises, dans le respect des délais contractuellement prévus. En cas de dépassement de ces délais, des pénalités sont appliquées.

### 2.2.3 Les évolutions proposées

32. Les AQS sont nécessairement proposés aux demandeurs de sillons auxquels ont été attribués moins de 90 % de sillons-jours demandés au service (DS). Le seuil de 90 % partitionne les attributaires en deux catégories : ceux dont le traitement de certains sillons-jours à l'étude pourra être de droit incité financièrement et les autres. En outre, seuls 25 % des sillons-jours à l'étude font l'objet d'une incitation au titre du dispositif. Ce critère d'éligibilité et ce plancher de 25% n'ont pas été augmentés par SNCF Réseau depuis la décision susmentionnée de l'Autorité.

---

<sup>9</sup> Soit quatre mois pour le projet d'horaire, diminué du délai d'un mois pour le traitement des observations.

33. Par ailleurs, il apparaît que certains demandeurs ont pu renoncer aux AQS alors qu'ils y étaient éligibles en raison de clauses contractuelles particulières. Enfin, SNCF Réseau propose dans certains cas des AQS à des demandeurs qui ont pourtant vu plus de 90 % de leurs demandes de sillons attribuées.
34. Les incitations prévues au titre des AQS sont donc actuellement un dispositif distinct, partiel et optionnel, au bénéfice des seuls demandeurs.
35. Dans ces conditions, afin de garantir aux demandeurs de sillons-jours restés à l'étude un traitement incitatif et non-discriminatoire, l'Autorité estime nécessaire **d'étendre le champ de l'incitation à l'ensemble des sillons-jours restés à l'étude**, tout en conservant des délais-cibles de traitement de ces sillons-jours qui doivent être homogènes pour l'ensemble des trafics. Réciproquement, afin de garantir au gestionnaire d'infrastructure un bon niveau de stabilité des demandes de sillons en attribution conditionnelle, l'Autorité propose de créer une nouvelle incitation pour les demandeurs.
36. En conclusion, l'Autorité propose donc de **fondre les incitations portant sur les sillons-jours à l'étude dans celles portant sur les sillons-jours attribués**, la finalité de ces deux dispositifs restant de stabiliser les réponses apportées au plus tôt. Tous deux débuteraient par la définition d'un périmètre de surveillance à compter de la certification de l'horaire de service.

### 3. LA COMPÉTENCE RÉGLEMENTAIRE SUPPLÉMENTAIRE DE L'AUTORITÉ

37. L'article L. 2132-5 du code des transports dispose que « *dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 et L. 2131-4 ainsi qu'aux articles L. 2132-1 et L. 2132-2, les règles concernant : [...] 2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation [...].*

*Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel ».*

38. Ainsi qu'il a été indiqué dans les parties 2.1.3 et 2.2.3 de la présente décision, la nécessité de faire évoluer les dispositifs incitatifs existants rend nécessaire l'adoption par l'Autorité, sur le fondement du 2° de l'article L. 2132-5 du code des transports précité, de nouvelles règles permettant d'encourager plus efficacement les candidats et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à une meilleure utilisation des capacités sur le réseau ferré national.
39. Ce nouveau dispositif s'inscrit dans le cadre des missions imparties à l'Autorité par les articles L. 2131-1 et L. 2131-4 du code des transports, en vertu desquels elle concourt au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques en matière d'accès au réseau.
40. Les dispositions ci-après définissent le périmètre du dispositif incitatif unique ainsi que ses caractéristiques tant pour les gestionnaires d'infrastructure que pour les candidats.



## 4. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU DISPOSITIF INCITATIF

### 4.1 Sur les sillons-jours auxquels s'applique le dispositif incitatif

41. Le dispositif incitatif a vocation à s'appliquer à tous les sillons-jours attribués, ou en voie de l'être, et acceptés par les attributaires à l'issue de quelque demande de sillon que ce soit.
42. Afin de définir le périmètre conforme à cet objectif, sont retenus lors de son initialisation les sillons-jours « attribués » et « à l'étude » à la certification de l'horaire de service, jalon de production de l'horaire de service correspondant à la fin théorique du traitement de l'ensemble des demandes au service (DS) et des demandes tardives au service (DTS), positionné au plus tard un mois avant le début de l'horaire de service.
43. Les sillons-jours attribués, par création ou modification, en réponse aux demandes en adaptation (DSA) sont inclus au fil de l'eau dans le périmètre d'application.
44. En revanche, les sillons-jours attribués en réponse aux demandes de dernière minute (DSDM) sont exclus du périmètre du dispositif.
45. Afin de réaliser le meilleur calibrage possible des abattements qui pourront être proposés sur les barèmes applicables aux sillons-jours issus des DSA, et de vérifier l'économie générale de cette extension pour le transport de marchandises notamment, une marche à blanc sans pénalités sera mise en œuvre sur cette seule extension pour la période d'adaptation applicable à l'horaire de service 2020.

### 4.2 Sur les évènements auxquels s'applique le dispositif incitatif

46. Les évènements qui donnent lieu à une pénalisation sont, d'une part, les suppressions et les modifications importantes de sillons-jours, ainsi que les changements de statut de « à l'étude » à « attribué » ou à « non attribué » à l'initiative du gestionnaire d'infrastructure, et, d'autre part, les suppressions et les modifications effectuées par SNCF Réseau à la demande des candidats. Tous ces évènements constituent des vibrations, c'est-à-dire toute action de modification effective du jalonnement horaire ou du statut d'un sillon-jour.
47. Afin d'inciter le plus justement possible le gestionnaire d'infrastructure et les candidats, la pénalisation des vibrations doit s'appliquer à la partie qui est en à l'initiative ; cela s'applique en particulier pour les adaptations de sillons aux travaux dont les pénalités afférentes doivent être imputées au gestionnaire d'infrastructure.
48. Au regard de l'impossibilité technique d'assurer, à travers le système d'information actuel de SNCF Réseau, le suivi de plusieurs vibrations successives relatives à un même sillon-jour, du fait de l'absence de chaînage complet entre la demande et son traitement par l'horairiste, la pénalisation portera, temporairement et dans l'attente de simulations en marche à blanc, sur la première vibration. L'Autorité demande à SNCF Réseau de suivre les vibrations successives dans un délai raisonnable et au plus tard pour l'horaire de service 2022.
49. Des exclusions, portant notamment sur les cas relevant d'une cause extérieure au gestionnaire d'infrastructure ou aux candidats, sont mises en œuvre. Les règles applicables sont définies en concertation et retranscrites dans des règles de gestion publiées dans une annexe du DRR.
50. Pour les candidats, ces exclusions portent *a minima* sur les sillons-jours objets des demandes :
  - effectuées pour cause d'un autre gestionnaire d'infrastructure ;

- intervenant à la suite d'une vibration pénalisée à l'initiative du gestionnaire d'infrastructure d'un sillon-jour lié, de quelque façon que ce soit ;
  - n'entraînant pas de modification horaire pour le gestionnaire d'infrastructure ;
  - prolongeant le jalonnement à l'origine ou à destination sans modifier en substance le jalonnement déjà établi<sup>10</sup>.
51. Pour cette dernière exclusion, il est proposé, dans l'attente d'une procédure d'acceptation formelle des sillons attribués, une période de franchise calendaire de suppression dont la durée est au moins égale au délai théorique de traitement prévu pour le gestionnaire d'infrastructure, à compter de la notification de la réponse apportée à une demande de sillons en adaptation. Pour le gestionnaire d'infrastructure, ces exclusions portent *a minima* sur les actions de modification ou de suppression par le gestionnaire d'infrastructure de sillons incompatibles attribués à des candidats, conséquences du tracé des trains de transport exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE). En revanche, les sillons soumis à avis de transport exceptionnel (ATE) permanent et commandés sous ce régime lors de chaque service annuel doivent rester soumis à ces dispositifs.
52. Enfin, l'Autorité rappelle qu'il est nécessaire de clarifier l'articulation des dispositifs d'incitations réciproques explicités ci-avant avec certaines dispositions du DRR et de ses annexes. À cette fin, l'organisation concrète de la mise en œuvre des dispositifs d'incitations réciproques doit faire l'objet d'une annexe au DRR qui comporte les règles de gestion concertées entre les candidats et SNCF Réseau.

## 5. LES CARACTERISTIQUES SPECIFIQUES DU DISPOSITIF INCITATIF

53. Le présent dispositif incitatif ne se substitue pas au dispositif d'indemnisation des conséquences dommageables de la modification ou de la suppression d'un sillon-jour attribué prévu par l'article 25 du décret du 7 mars 2003 susvisé.
54. Le dispositif incitatif est exclusif de toute retenue de redevances. Seules les non-circulations et annulations après J-1 à 17h peuvent donc continuer de faire l'objet d'une retenue de redevances.
55. Il vise à fournir au secteur les incitations utiles pour garantir de façon systématique la stabilité des sillons-jours attribués, le traitement dans les meilleurs délais des sillons-jours restés à l'étude et à contribuer à améliorer la qualité du service pour l'ensemble des clients par l'incitation à la commande au plus juste des capacités d'infrastructure et à leur restitution au plus tôt en cas de caducité.

### 5.1 Spécificités du gestionnaire d'infrastructure

#### 5.1.1 Distinction entre les modifications importantes et les suppressions

56. Les travaux de l'Autorité ont conduit à distinguer les situations où le gestionnaire d'infrastructure décide de la suppression d'un sillon-jour précédemment attribué de celles où il effectue une modification du sillon-jour.

<sup>10</sup> Sont ici notamment visés les services de transport de fret qui ne connaissent que tardivement les terminaux d'origine et de destination de leurs flux, et les services de transport de voyageurs prolongés en adaptation saisonnière, pour lesquels un sillon « tronçon central » avait été attribué. La méthode de caractérisation de ces prolongements pourra utilement converger avec les critères introduits dans le DRR 2020 concernant les demandes de sillon comparable à un sillon préconstruit.

57. Il s'agit, dans un premier temps, d'inciter le gestionnaire d'infrastructure à ne pas faire droit à de nouvelles demandes ou des demandes d'adaptation de capacités-travaux effectuées au cours de l'horaire de service en dehors de la capacité résiduelle, malgré d'éventuels surcoûts.
58. Dans un second temps, il convient d'inciter le gestionnaire d'infrastructure, si la modification d'un sillou-jour déjà attribué est strictement nécessaire, à proposer une solution adaptée permettant au demandeur de fournir la prestation à son client.
59. Pour ce faire, l'Autorité a choisi de recourir à la mise en œuvre de deux pénalités : l'une, plus forte, en cas de suppression, et l'autre, moindre, en cas de modification importante. Cette distinction vise à répondre, de façon adaptée, aux situations suivantes :
- les suppressions, considérées comme inacceptables, seraient fortement pénalisées ;
  - les modifications importantes, qui induisent nécessairement des surcoûts pour le demandeur, donneraient lieu à une pénalisation moindre ;
  - et les autres modifications ne donneraient pas lieu à pénalité, car elles sont généralement sans impact significatif pour le demandeur.

### 5.1.2 Caractérisation d'une modification importante

60. Il convient de retenir des critères à partir desquels une modification d'un sillou-jour préalablement attribué est susceptible de provoquer une désorganisation de la production d'une entreprise, et, par voie de conséquence, d'altérer ses relations avec les clients finaux.
61. À l'issue de ses travaux, l'Autorité a retenu trois critères, non cumulatifs, pour caractériser la notion de « modification importante » :
- l'écart horaire à l'origine et/ou à destination car il peut entraîner une rupture d'enchaînement des roulements des ressources « matériel roulant » et/ou « personnel de l'entreprise ferroviaire » ou une incidence sur le client final (voyageur ou chargeur) ;
  - l'allongement du temps de trajet, susceptible d'entraîner le même type de conséquences, au-delà de la perte d'attrait pour le client final ;
  - l'allongement de l'itinéraire, qui a des conséquences sur le montant des redevances et parfois sur d'autres postes de coûts.
62. Concernant les seuils applicables à ces critères, l'Autorité retient les valeurs suivantes, soumises à concertation entre les acteurs en 2014 et cohérentes avec les tolérances habituellement retenues pour mesurer la régularité des circulations :

Critères (bout en bout)	Seuils Voyageurs	Seuils Fret
Écart horaire origine et/ou destination	> 5 min	> 30 min
Allongement du temps de trajet	> 5 min	> 30 min
Allongement de l'itinéraire	> 10 km	> 50 km

63. Toutefois, étant donné que les conséquences des allongements des temps de trajet ou des itinéraires sont en partie liées à la longueur totale des parcours, il convient d'analyser l'impact d'une modification de ces seuils sur l'équilibre économique global du dispositif, en considérant des seuils proportionnels à la distance parcourue. SNCF Réseau définit de nouveaux seuils pour y introduire une composante

proportionnelle à la longueur du sillon-jour à l'issue d'une concertation et d'une marche à blanc lors de l'horaire de service 2020.

## 5.2 Barème retenu pour le gestionnaire d'infrastructure

64. Les conséquences pour le client final (voyageur ou chargeur) sont, pour une vibration donnée, également liées au délai de prévenance, l'organisation industrielle des utilisateurs du réseau devenant plus difficile à ajuster à l'approche de la date de circulation.
65. En conséquence, la pénalité pour le gestionnaire d'infrastructure a vocation à être croissante et progressive<sup>11</sup>. Il convient, ainsi que l'Autorité l'a indiqué au point 27 de la présente décision, de ne plus retenir de seuils pour le calibrage de la pénalité du dispositif incitatif.
66. Le jalon au-delà duquel le dispositif cessera de s'appliquer pour SNCF Réseau reste fixé à J-1 17h, ainsi qu'il est prévu pour les candidats. En effet, ce jalon de bascule des phases de préparation capacitaire aux opérations et à la gestion opérationnelle (circulation et réalisation des travaux), reste un impondérable du système ferroviaire.
67. De plus, les conséquences des événements opérationnels ont vocation à être suivies au travers du système d'amélioration des performances (SAP) prévu par l'article 35 de la directive 2012/34/UE et l'article 34 du décret du 7 mars 2003 susvisé, dont la prise en compte des suppressions de trains fait actuellement l'objet d'un groupe de travail dédié.
68. Le barème kilométrique est maintenu. Aisé à mettre en œuvre, il permet de lier la pénalité à la distance du parcours entier du sillon-jour concerné, qui est elle-même le principal inducteur de chiffre d'affaire et de coûts pour les attributaires.
69. Il est également considéré que le produit « sillon-jour » attribué par SNCF Réseau forme un tout à partir duquel les enchaînements sont construits dans les plans de transport des opérateurs. Le sillon-jour constitue également le socle de l'offre de transport proposée par les entreprises ferroviaires. C'est à ce double titre qu'il n'est pas envisagé à l'avenir de n'appliquer le barème kilométrique qu'aux seules portions du parcours faisant l'objet de modifications ou suppressions, à l'inverse de l'orientation envisagée pour la pénalité afférente aux candidats.
70. Dans le cas particulier des modifications importantes et des suppressions opérées par SNCF Réseau sur les sillons de l'activité Transilien de SNCF Mobilités, un barème d'exception est appliqué, afin de maintenir une incitation à des comportements plus vertueux pour le gestionnaire d'infrastructure tout en prenant en compte le caractère inadapté du système d'information pour le suivi des sillons-jours de l'activité Transilien. Ainsi, sur ce périmètre, toute suppression par le gestionnaire d'infrastructure d'un sillon-jour attribué est pénalisée comme une modification importante.
71. En effet, du fait des spécificités de la production du plan de transport de l'activité Transilien, liées aux contraintes d'un trafic significatif dans une zone dense faisant l'objet de travaux importants, le gestionnaire d'infrastructure et le candidat ont adopté une organisation particulière pour la gestion des adaptations horaires. Il apparaît ainsi que les suppressions enregistrées par le système d'information ne correspondent pas à une réalité observée sur le terrain mais sont la résultante des modalités techniques d'inscription dans les bases horaires du plan de transport adapté. En outre, les éventuelles suppressions de desserte sont traitées par la mise en œuvre de substitutions routières, à la charge financière du gestionnaire d'infrastructure.
72. Par ailleurs, afin de fusionner le dispositif incitatif issu des AQS avec le dispositif d'incitations réciproques, les pénalités applicables à SNCF Réseau au profit des candidats affectés par des sillons-jours restés à l'étude après la certification de l'horaire de service sont similaires à celles applicables aux sillons-jours attribués, en assimilant l'attribution à une modification importante et la non-attribution

<sup>11</sup> Mathématiquement convexe, c'est-à-dire croissant de plus en plus.

à une suppression, auxquelles est intégrée une forte réduction de la période de doublement  $N$ , du fait du caractère précaire des réponses « à l'étude ». Comme précédemment, pour le périmètre de l'activité Transilien, un barème spécifique est appliqué et toute modification du statut d'un sillon jour à l'étude par le gestionnaire d'infrastructure est pénalisée comme une attribution.

73. Les pénalités applicables à SNCF Réseau au profit des candidats affectés par des vibrations après certification de l'horaire de service sont les suivantes :

$$Pénalité (J - n) = Pénalité (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$$

Où  $n$  est l'anticipation de la vibration considérée calculée en jours par rapport au jour  $J$  de circulation du sillon-jour considéré, et où :

Type	Sillons-jours attribués		Sillons-jours à l'étude	
	Modification importante du sillon-jour attribué	Suppression du sillon-jour attribué	Passage « à l'étude » à « attribué »	Passage « à l'étude » à « non-attribué »
Métrique	€/sillon-jour-km applicable au linéaire total du sillon-jour visé			
Pénalité à J-1	3€/s-j-km	12€/s-j-km	3€/s-j-km	12€/s-j-km
Période de doublement $N$	90 Jours		30 jours	

Concrètement, l'application de la formule présentée au présent paragraphe conduit à un doublement de la pénalité applicable tous les  $N$  jours, jusqu'à atteindre le montant maximal (*Pénalité J-1*) la veille de la circulation prévue. Par exemple, une suppression de sillon-jour par SNCF Réseau (hors Transilien) 90 jours avant la circulation prévue sera pénalisée de 6€/s-j-km.

### 5.3 Barème retenu pour les candidats

74. Au vu de la présence de multiples candidats sur le marché du transport de marchandises et dans la perspective de l'entrée sur le marché du transport de voyageurs de nouvelles entreprises, l'Autorité estime qu'il convient de laisser la liberté aux entreprises de définir leurs propres jalons industriels et commerciaux, et, ainsi, de ne plus retenir de seuils pour les pénalités. L'Autorité propose ainsi de retenir la même formule que pour le barème réciproque, en la paramétrant différemment.
75. Le barème kilométrique permet de prendre en compte la capacité préemptée par le candidat : plus le sillon est long, plus les autres utilisateurs du réseau sont privés de capacité. Le recours à un barème kilométrique présente également l'intérêt d'une mise en œuvre aisée et d'une cohérence par rapport aux incitations envisagées pour SNCF Réseau.
76. Ensuite, un paramétrage distinguant les transports de voyageurs et de marchandises vise à prendre en compte les écarts de capacités contributives, à l'instar du raisonnement tenu lors de la mise en place du système d'amélioration de la performance, et de possibilités d'anticipation de la production entre ces activités (éligibilité à la trame horaire systématique notamment).
77. Pour les sillons attribués à l'issue des DTS, dans la capacité résiduelle, un abattement d'un tiers est proposé. Concernant les DSA, un abattement supérieur, compris entre 50% et 75%, est défini par SNCF Réseau à l'issue d'une concertation et d'une marche à blanc lors de l'horaire de service 2020.

78. Enfin, afin de fusionner les incitations financières prévues par les AQS avec les dispositifs d'incitations réciproques, au sein du dispositif incitatif unique, les pénalités applicables aux candidats au profit de SNCF Réseau en cas de renoncement à un sillon-jour répondu à l'étude, ou de modification du besoin exprimé par la demande au service, sont celles prévues pour les sillons-jours attribués, après également un abattement d'un tiers, du fait du caractère précaire des réponses « à l'étude ».
79. Les pénalités applicables aux candidats au profit de SNCF Réseau en cas de vibration après la certification de l'horaire de service et à leur initiative de sillons-jours attribués sont les suivantes :

$$Pénalité (J - n) = Pénalité (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$$

Où  $n$  est l'anticipation de la vibration considérée calculée en jours par rapport au jour  $J$  de circulation du sillon-jour considéré, en retenant la date de la formulation de la demande de sillons par le candidat, et où :

Pénalités applicables au candidat	Trafic	Voyageurs		Marchandises
	Métrique	€/sillon-jour-km applicable au linéaire total du sillon-jour visé		
	Pénalité à J-1	3,00 €/s-j-km		0,90 €/s-j-km
	Période de doublement N	30 jours		

80. Ces pénalités s'appliqueront dans un premier temps au linéaire total des sillons-jours, dans l'attente d'une mise à niveau des systèmes d'information par le gestionnaire d'infrastructure et d'une marche à blanc permettant de suivre et simuler les seuls linéaires modifiés.

## 6. LE SUIVI ET L'ÉVOLUTION DU DISPOSITIF INCITATIF

81. Un suivi du dispositif incitatif décrit ci-avant doit être mis en place afin, d'une part, de s'assurer que les incitations permettent effectivement d'améliorer les comportements selon les objectifs visés et de façon efficace, et, d'autre part, de contrôler d'éventuels effets indésirables.
82. Un tel suivi implique que plusieurs données ou indicateurs soient communiqués par le gestionnaire d'infrastructure à un rythme régulier, *a minima* tous les ans, à l'Autorité. Cela nécessite de recueillir, en plus des données déjà existantes, les informations listées ci-après à l'article 10 de la présente décision.
83. Ces informations, accompagnées des éléments utiles s'agissant des actions d'amélioration engagées, alimenteront le « rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré national » établi par SNCF Réseau, qui pourra utilement les publier de manière agrégée et sous réserve du secret des affaires.
84. Pour le cas particulier de l'activité Transilien de SNCF Mobilités, SNCF Réseau devra communiquer annuellement à l'Autorité les délais de prévenance observés par ses services pour confirmer les conditions de réalisation des travaux programmés et, en réponse, les délais observés pour l'envoi des préconisations d'adaptation de son plan de transport par l'activité Transilien. Ce suivi permettra, le cas échéant, d'élaborer un dispositif incitatif plus adapté aux spécificités de production horaire pour l'activité Transilien.
85. La collecte et l'analyse des données obtenues pourront conduire à compléter ou modifier les dispositifs incitatifs présentés dans cette décision, après consultation du secteur.

## DÉCIDE

### Article 1<sup>er</sup>

Pour l'application de la présente décision, on entend par :

1°) Construction de l'horaire de service : la procédure décrite à l'article 21 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié, pour une année donnée (notée A) ;

2°) Candidat : toute personne mentionnée à l'article L. 2122-11 du code des transports pouvant présenter des demandes d'obtention de capacités d'infrastructure ;

3°) Sillon : la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée, telle que mentionnée à l'article L. 2122-3 du code des transports, pour laquelle la période visée ne pourra excéder un horaire de service et peut être restreinte à un régime de circulation donné ;

4°) Sillon-jour : l'occurrence d'un sillon pour un jour donné (noté J ou J) de son régime de circulation sur un horaire de service ;

5°) Sillon-jour-kilomètre : la métrique correspondant à un kilomètre d'un sillon-jour donné sur les lignes du réseau ;

6°) Jalonnement horaire d'un sillon-jour : l'ensemble de ses points d'origine, de passage et de destination sur le réseau<sup>12</sup> et des horaires correspondants d'arrivée/départ ou de passage ;

7°) Statut d'un sillon-jour : le statut courant d'un sillon-jour parmi les statuts prévus au chapitre 4 du DRR ;

8°) Vibration : toute action de modification effective du jalonnement horaire ou du statut d'un sillon-jour ;

9°) Certification de l'horaire de service : jalon de production de l'horaire de service correspondant à la fin théorique du traitement de l'ensemble des demandes au service (DS) et des demandes tardives au service (DTS), positionné au plus tard un mois avant le début de l'horaire de service.

### Article 2

La présente décision s'applique au réseau ferré national à l'exception des sections concédées.

### Article 3

Le gestionnaire d'infrastructure s'efforce de satisfaire toutes les demandes de sillons lors de la construction de l'horaire de service et de tenir compte de toutes les contraintes exprimées par les candidats.

### Article 4

Le gestionnaire d'infrastructure respecte, hors dispositions plus favorables éventuellement conventionnées avec l'État, une valeur plancher de 85% pour le taux d'attribution de sillons-jours fret à la publication de l'horaire de service.

### Article 5

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure procède à une attribution conditionnelle de sillon, il apporte une réponse définitive pour chaque sillon-jour à l'étude au plus tard trois mois avant la date de circulation concernée.

### Article 6

Le gestionnaire d'infrastructure prend l'initiative de l'adaptation nécessaire des sillons aux travaux d'infrastructure.

---

<sup>12</sup> Techniquement, ce sont les points dits remarquables utilisés par les gestionnaires d'infrastructure français.

## Article 7

Le gestionnaire d'infrastructure met en œuvre un dispositif incitatif unique à la stabilité des sillons (ci-après « le dispositif ») qui répond aux caractéristiques communes suivantes :

- Le périmètre d'application initial comprend les sillons-jours sous statut « attribués » et « à l'étude » à la certification de l'horaire de service.
- Le périmètre d'application est complété des sillons-jours répondus « attribués » au fil de l'eau par le traitement des demandes de sillons (DSA, ainsi que les éventuelles DTS non encore traitées, hors DSDM) lorsqu'il intervient après la certification de l'horaire de service, après une période de franchise de suppression par le demandeur, alors attributaire, de durée égale au délai de réponse à la demande de sillon qui s'impose au gestionnaire d'infrastructure. Cette disposition ne s'appliquera qu'après une marche à blanc (abattement des pénalités de 100%) au cours de l'horaire de service 2020. Cette dernière permettra de définir, dans une règle de gestion concertée<sup>13</sup>, un taux d'abattement entre 50 et 75% pour les DSA pour une application à compter de l'horaire de service 2021.
- Pour chaque sillon-jour du périmètre, l'incitation financière porte sur la première vibration effective uniquement. Le gestionnaire d'infrastructure suit informatiquement les vibrations effectives successives, ainsi que le linéaire en sillon-jour-km ayant effectivement vibré, dans un délai raisonnable et au plus tard pour l'horaire de service 2022. À compter de cette échéance, il applique en marche à blanc ces nouvelles bases de calcul des pénalités, en vue d'une révision des barèmes par l'Autorité.

Le dispositif répond aux caractéristiques spécifiques suivantes :

- Pour le gestionnaire d'infrastructure, seules sont pénalisées les suppressions et les modifications importantes qui correspondent :
  - soit à un changement horaire à l'origine ou à la destination de plus de cinq minutes pour les services de voyageurs et de plus de trente minutes pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;
  - soit à un allongement du temps de trajet de plus de cinq minutes pour les services de voyageurs et de plus de trente minutes pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;
  - soit à un allongement de l'itinéraire emprunté de plus dix kilomètres pour les services de voyageurs et de cinquante kilomètres pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout.

Le gestionnaire d'infrastructure teste en marche à blanc des évolutions de ces seuils pour y introduire, dans une règle de gestion concertée<sup>14</sup> à partir de l'horaire de service 2021, une composante proportionnelle à la longueur du sillon-jour.

- Pour les candidats, les sillons-jours à l'étude et les sillons-jours en réponse aux demandes tardives au service bénéficient d'un abattement d'un tiers sur les pénalités prévues pour les sillons-jours attribués.

<sup>13</sup> Tel que prévu par l'article 8 de la présente décision.

<sup>14</sup> Idem



- Pour l'activité Transilien, toute suppression par le gestionnaire d'infrastructure d'un sillon-jour attribué est pénalisée comme une modification importante. De même, toute modification du statut d'un sillon jour à l'étude par le gestionnaire d'infrastructure est pénalisée comme une attribution.
- Pour chaque vibration de sillon-jour, la pénalité applicable à la partie qui en est à l'initiative (le gestionnaire d'infrastructure ou le candidat) au profit de l'autre partie est calculée comme suit :

$$\text{Pénalité } (J - n) = \text{Pénalité } (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$$

Où  $n$  est l'anticipation de la vibration considérée calculée en jours par rapport au jour  $J$  de circulation du sillon-jour considéré, en retenant :

- soit la date de la formulation de la demande enregistrée par le candidat,
- soit la date de retranscription effective au graphique horaire des décisions d'adaptation du gestionnaire d'infrastructure,

et où :

Pénalités applicables au gestionnaire d'infrastructure	Sillons-jours attribués		Sillons-jours à l'étude		
	Type	Modification importante du sillon-jour attribué	Suppression du sillon-jour attribué	Passage « à l'étude » à « attribué »	Passage « à l'étude » à « non-attribué »
	Métrique	€/sillon-jour-km applicable au linéaire total du sillon-jour visé			
	Pénalité à J-1	3€/s-j-km	12€/s-j-km	3€/s-j-km	12€/s-j-km
	Période de doublement N	90 jours		30 jours	

Pénalités applicables au candidat	Trafic	Voyageurs	Marchandises
	Métrique	€/sillon-jour-km applicable au linéaire total du sillon-jour visé	
Pénalité à J-1	3,00 €/s-j-km		0,90 €/s-j-km
Période de doublement N	30 jours		

**Article 8** Pour l'application du dispositif, le gestionnaire d'infrastructure définit, en concertation avec les candidats, les règles de gestion applicables au dispositif, notamment les cas d'exonération. Ces règles sont publiées dans une annexe du DRR, de sorte que les conditions de consultation du secteur et de saisine de l'Autorité sur ce document sont identiques à celles du DRR.

**Article 9** La mise en place du dispositif :

- ne se substitue pas aux modalités d'indemnisation des conséquences dommageables de la modification ou de la suppression d'un sillon-jour attribué mentionnées par l'article 25 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié ;

- exclut, pour l'ensemble des sillons-jours attribués par le gestionnaire d'infrastructure, toute retenue de redevances, à l'exception des cas de non-circulation ou de restitution après J-1 17h, pour lesquels le gestionnaire d'infrastructure respecte un plancher égal à la pénalité prévue par le dispositif à J-1 avant 17h.

#### Article 10

Le gestionnaire d'infrastructure établit un suivi des effets du dispositif. Il transmet annuellement et dans un délai de six mois à compter de la fin de chaque horaire de service, un rapport d'exécution de la présente décision aux services du ministère des transports et de l'Autorité. Ce rapport contient *a minima* les données suivantes, détaillées par candidat le cas échéant :

- nombre de sillon-jours attribués, non-attribués et à l'étude à la publication de l'horaire de service ;
- nombre de sillon-jours attribués à l'issue de l'élaboration de l'horaire de service, s'écartant des critères formulés dans la demande ;
- taux de traitement à M-3 des sillons-jours à l'étude par mois de circulation ;
- taux de sillons-jours à l'étude *in fine* attribués et non attribués par mois de circulation ;
- nombre de suppressions, modifications importantes et non importantes de sillons-jours effectuées par le gestionnaire d'infrastructure, entre la publication et la certification ainsi qu'entre la certification et J-1 17h, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- nombre de restitutions et modifications de sillons-jours attribués et à l'étude effectuées par candidat, entre la publication et la certification ainsi qu'entre la certification et J-1 17h, en fonction des motifs invoqués et du délai de prévenance ;
- nombre de non-circulations et restitutions de sillons-jours après J-1 17h et une analyse du taux de non-circulation par candidat ;
- économie générale du dispositif : bilans bruts des pénalités et nets des cas d'exonérations par nature de trafics et catégories suscitées ;
- avancement de la mise en œuvre des dispositions de la présente décision.

Pour l'activité Transilien de SNCF Mobilités, le gestionnaire d'infrastructure communique en complément à l'Autorité :

- les délais de prévenance observés par SNCF Réseau pour confirmer les conditions de réalisation des travaux programmés ;
- et, en réponse, les délais observés pour l'envoi par l'activité Transilien des préconisations d'adaptation de son plan de transport.

Le gestionnaire d'infrastructure transmet à chaque candidat au moins tous les trois mois les justificatifs détaillés relatifs aux vibrations retenues et pénalités calculées en application du dispositif.

#### Article 11

Les décisions n° 2014-022 du 18 novembre 2014 et n° 2017-062 du 5 juillet 2017 sont abrogées.

**Article 12** La présente décision s'applique à compter de l'horaire de service 2020.

**Article 13** Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision.

La présente décision sera publiée sur le site internet de l'Autorité et transmise pour homologation au ministère des transports.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 20 décembre 2018.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Cécile George et Marie Picard ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman