

AVIS AFRA SUR LE PROJET DE CONTRAT DE PERFORMANCE ETAT/SNCF RESEAU 2021-2030

UNE VERSION PROJET COMPORTANT D'IMPORTANTES LACUNES A COMBLER POUR ETRE COHERENTE AVEC LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT ET L'AGENDA EUROPEEN EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU MODE FERROVIAIRE

Selon les dispositions de l'article L. 2111-10 du code des transports « *Le contrat met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'Etat définit les orientations* ». Il s'agit donc d'un **instrument de mise en œuvre** des politiques, orientations et stratégies préalablement définies, cette mise en œuvre étant réalisée **grâce à des moyens et outils** que le contrat détermine et qui doivent être **adaptés**.

Aussi, il est utile que le contrat rappelle les grandes lignes de politique de gestion du réseau ainsi que les orientations stratégiques de développement de l'infrastructure. L'AFRA se félicite de retrouver en introduction le rappel de la volonté française et européenne de soutenir le développement du mode ferroviaire ainsi que la mention d'une stratégie publique de long terme de décarbonation.

Si le Pacte ferroviaire de 2018 ainsi que le plan de relance de l'économie sont mentionnés en introduction, **l'AFRA relève que le projet doit impérativement être complété pour tenir compte des textes les plus récents comme la loi Climat et résilience d'août 2021, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire de septembre 2021** ou encore le Pacte signé en septembre entre l'Etat, SNCF Réseau, l'Alliance 4F et l'AUTF. En effet, ces textes contiennent des orientations stratégiques définies récemment par l'Etat dont le contrat de performance conclu pour 10 ans doit permettre la mise en œuvre.

Les membres de l'AFRA constatent que le projet est centré sur l'assainissement de la situation financière de SNCF Réseau et comporte des dispositions financières strictes. En revanche, son ambition pour la qualité du réseau et la qualité du service qui doit être offerte est limitée, la trajectoire qu'il définit ne permettra pas de répondre aux objectifs fixés par ailleurs. **La version projet du contrat présenté ne reflète pas les ambitions des politiques et stratégies portées par l'Etat. S'il devait être adopté sans modification, l'AFRA craint que l'objectif de développement du mode ferroviaire ne puisse pas être assuré.** L'AFRA insiste sur le fait que la poursuite des objectifs d'assainissement financière qui est nécessaire ne doit en aucun cas compromettre les investissements dans le réseau.

Les articles 8 et 30 de la directive 2012/34/UE exigent un échange préalable et approfondi avec les parties intéressées pour l'établissement du contrat liant l'autorité compétente et le gestionnaire d'infrastructure. **L'AFRA regrette que le projet ne tienne pas compte de plusieurs alertes formulées dans le cadre d'échanges antérieurs.** Dans le cadre de la présente consultation, l'AFRA présente ses principales observations afin d'enrichir le projet de contrat et parvenir ainsi à une version plus cohérente avec les objectifs.

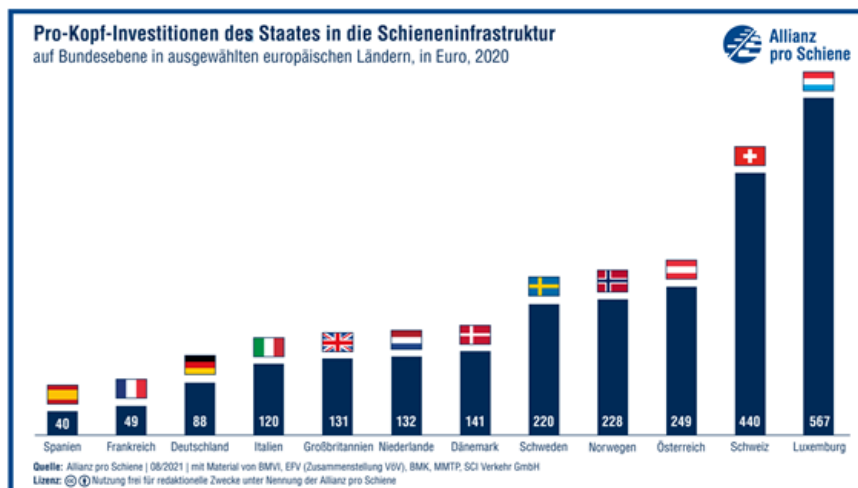
Dans un [point d'étape sur leur contrôle budgétaire](#) publié le 29 septembre 2021, les rapporteurs spéciaux de la commission des finances du Sénat, Hervé Maurey et Stéphane Sautarel ont souligné que « **le contrat actualisé devra éviter les écueils de son prédécesseur. La trajectoire financière devra être crédible et les objectifs de performance fixés à SNCF Réseau ambitieux** ».

DES INVESTISSEMENTS INSUFFISANTS SUR LE RESEAU GENERANT DES RISQUES IMPORTANTS POUR LA QUALITE OFFERTE PAR LE MODE FERROVIAIRE

1. Un effort de rénovation du réseau structurant insuffisant

Le projet prévoit que « *l'État et SNCF Réseau fixent l'objectif de stabiliser l'âge du réseau via un budget d'investissements de rénovation stabilisé à un niveau proche de 2,9 Md€ par an en moyenne sur la durée du contrat* ».

Cet objectif de stabilisation est nettement insuffisant, en particulier compte tenu de l'état vieillissant du réseau délaissé depuis plusieurs décennies. Les experts s'accordent sur ce niveau insuffisant à la fois dans l'absolu mais également par comparaison aux autres pays européens.



Par ailleurs, le projet de contrat mentionne plusieurs priorités d'investissements mais les trajectoires financières associées ne transparaissent pas toujours clairement, de même que la répartition du financement des infrastructures entre les régions, SNCF Réseau voire l'Etat.

S'agissant des lignes de desserte fine du territoire, le contrat entérine l'abandon aux Régions de la responsabilité des lignes de desserte fine, avec l'aide de l'Etat, l'intervention de Réseau étant conditionnée « *au retour à l'équilibre (financier) de Réseau* ». Compte tenu de l'importance des besoins de régénération sur ces lignes, il n'est pas certain que les dispositions du contrat suffisent à les maintenir. La question des moyens dont disposeront les différents acteurs et les orientations pour leur maintien ne sont pas encore clairement définies.

Les innovations méthodologiques envisagées concernent le déploiement de « trains très légers ». Or celui-ci ne concerne que les circulations voyageurs, alors que le COI chiffre à plus de 50% la part du tonnage de fret ayant une origine ou une destination sur une ligne de desserte fine, la question de la compatibilité des lignes avec le fret n'est pas abordée et surtout les évolutions toucheront principalement le matériel.

2. Une modernisation de l'infrastructure et de l'outil de production nécessaire mais non programmée ni financée

Dans leur [point d'étape sur leur contrôle budgétaire](#), les rapporteurs spéciaux de la commission des finances du Sénat « *s'étonnent de constater qu'aucun système de financement de sa modernisation [du réseau] n'est prévu à ce jour. Pourtant, l'amélioration des perspectives financières de la SNCF ne peut pas faire l'impasse sur les programmes de modernisation du réseau ferré.* »

Aucun plan de modernisation d'ampleur du réseau n'est prévu dans ce projet de contrat qui se contente de prévoir une modernisation du réseau de façon marginale et peu précise, à l'occasion de son renouvellement et selon les solutions de financement qui se présenteront.

Alors que des outils majeurs de modernisation qui permettrait d'améliorer la qualité et la performance du réseau sont bien identifiées, le projet de contrat ne contient pas de mesure de mise en œuvre effective (ni programmation ni financement) pour les deux principaux programmes suivants :

La commande centralisée du réseau (CCR) qui doit se traduire par la création de « tours de contrôle » permettant de centraliser la régulation des circulations. La CCR est un levier d'efficacité considérable. Son déploiement permettrait de remplacer les 2 200 postes d'aiguillages actuels par une quinzaine de tours de contrôles.

L'ERTMS est un système de signalisation interopérable au niveau européen permettant de réduire l'espacement entre deux trains et donc d'augmenter la cadence du trafic, d'accroître la performance du réseau et d'améliorer l'offre de sillons aux opérateurs de fret ferroviaire.

Dans le [point d'étape sur leur contrôle budgétaire](#) précité, les rapporteurs spéciaux de la commission des finances du Sénat « *n'estiment pas raisonnable d'attendre 2025 et un hypothétique retour à l'équilibre de SNCF Réseau pour envisager qu'il puisse financer ces programmes sur ses propres ressources.* »

Les intentions sont affirmées dans le projet, mais aucun calendrier ni définition des ressources sur le déploiement (à l'exception du financement de la première phase Marseille-Vintimille) ne sont précisés. Ces investissements sont pourtant indispensables pour assurer la qualité des circulations et sont reconnus comme un axe essentiel de modernisation de l'outil industriel. Compte tenu des gains attendus pour l'amélioration du système, le contrat doit être revu pour en faire une priorité.

La Cour des comptes a encore récemment rappelé que la question de la rénovation du réseau reste posée : le réseau ferré national, encore insuffisamment entretenu et modernisé, peine à sortir de son état de dégradation ; **cette faiblesse fragilise la qualité de service du transport ferroviaire français, voire l'expose au risque d'accidents graves.**¹

¹ Note publiée en novembre 2021, Le réseau ferroviaire français : des évolutions significatives mais des choix nécessaires à venir

3. Des inquiétudes sur l'absence de programmation pour la durée du contrat et les calendriers incohérents/ non alignés avec la stratégie nationale pour le développement du fret notamment

Alors qu'une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a été publiée en septembre dernier et qu'elle vise la même période que celle du contrat de performance (2021-2030), l'AFRA s'étonne de ne pas en retrouver la traduction dans le projet de contrat de performance.

Si la stratégie prévoit des investissements capacitaires pour atteindre l'objectif de doublement à horizon 2030, les investissements de capacité ou d'adaptation indispensables à la réussite du doublement du fret ne sont ni décrits, ni programmés, ni financés ou même budgétés dans le projet de contrat. Cette lacune majeure du contrat doit impérativement être comblée dans la version qui sera signée à la suite de la présente consultation.

Si les montants de ces investissements ne peuvent pas être inscrits de façon détaillée lors de la signature, ils devront être affinés à l'occasion d'une révision du contrat de performance Etat/Réseau. Le contrat doit prévoir une révision anticipée même en dehors des périodes triennales dès que les résultats des travaux du COI et des plateformes dédiées seront connus.

Par ailleurs, alors que la stratégie prévoit un plan d'investissement d'1Md€ pour la période 2021-2024, l'AFRA note que ces investissements s'étalent dans le tableau des investissements figurant en annexe 2 jusqu'à 2027. L'AFRA anticipe un risque de glissement identique pour les investissements attendus à plus long terme (2025-2030) une fois qu'ils auront été inscrits dans le contrat.

Le contrat doit d'ores et déjà comporter l'engagement des parties à financer et à mener dès aujourd'hui les études, puis de programmer les investissements indispensables à la réalisation des objectifs de la SNDFF sur la base d'un planning global en ligne avec les objectifs de la SNDFF.

4. Des interrogations sur la cohérence de la trajectoire d'investissements avec les orientations et priorités définies

L'AFRA estime essentiel de veiller à la cohérence du contrat avec les orientations stratégiques préalablement fixées afin qu'elles soient suivies. Les orientations stratégiques devant être déterminées par rapport à l'évaluation des flux de transport à moyen-long terme (10 ans) pour envisager les investissements pertinents.

Alors que la loi LOM a donné la priorité aux trains du quotidien et que la réalisation des objectifs visés pour ces dernières n'est pas encore assurée à ce jour, l'AFRA s'étonne des récentes annonces relatives à la relance de projets relatifs à la grande vitesse.

De même, les priorités en matière d'investissements doivent être cohérentes avec l'évolution du réseau existant et des besoins locaux. **Ainsi, le contrat devrait apporter des réponses à la question de la désaturation des abords des grandes métropoles par exemple. Si le sujet est identifié, ce n'est pas le cas pour les financements associés.**

L'AFRA s'interroge sur les arbitrages financiers opérés et ne trouve pas d'explications claires dans le projet de contrat présenté.

DES PISTES D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE A PRÉCISER PAR DES ACTIONS CONCRÈTES ET A COORDONER AVEC L'EFFORT DE PERFORMANCE ATTENDU

De façon générale, l'AFRA observe que le projet contient un titre dédié à l'amélioration de la qualité de service comportant des axes pertinents. L'AFRA regrette toutefois que le contenu du projet demeure peu précis et ne comporte pas toujours de mesures concrètes ni d'obligations de moyens pour parvenir à réaliser cette amélioration.

Ainsi, par exemple, le mode ferroviaire trouve notamment sa pertinence sur des marchés de longues distances, notamment pour le fret. Les membres de l'AFRA rencontrent régulièrement des difficultés liées à la médiocrité de la qualité de service dans le cadre de travaux affectant des corridors européens ou de passages de frontière. Si la question de la coordination entre GI est évoquée, elle n'est pas développée et aucune piste d'amélioration n'est proposée. L'AFRA souhaite que le projet puisse être complété à ce titre ainsi que sur les questions relatives à l'interopérabilité qui représente un levier de croissance pour le ferroviaire.

Par ailleurs, l'AFRA se félicite que **le projet mentionne que SNCF Réseau s'inscrit dans le mouvement d'ouverture à la concurrence** de l'ensemble des services de transport de voyageurs nationaux en accompagnant les nouveaux clients, entreprises ferroviaires ou autorités organisatrices. **Cependant, aucune disposition concrète n'est prévue pour améliorer la qualité de service offerte et remédier aux difficultés que les nouveaux entrants rencontrent actuellement** (études de compatibilité, essais etc.)

S'agissant de la tarification, l'AFRA note le prolongement de l'aide sur la redevance de circulation fret jusqu'en 2024, mais ne peut pas accepter que cette compensation, annoncée à 50%, soit en fait réduite par l'introduction d'un plafond de 65 M€ par an. Elle ne serait en fait que de 46%. Les demandes d'aides arrivant en fin d'année ne seraient pas couvertes.

Au-delà de 2024, le projet de contrat prévoit seulement des trajectoires « prévisionnelles ». Pour les trains de voyageurs non conventionnés et le fret, la hausse sera « en ligne avec l'évolution générale des prix ». L'AFRA note avec satisfaction cet engagement de limiter l'évolution moyenne sur la base de l'évolution générale des prix, mais ne peut pas accepter le relèvement tarifaire pour les voies de service d'autant plus que leur rénovation est partiellement financée par des fonds issus du plan de relance. **A ce titre, il est rappelé qu'aucune augmentation tarifaire n'est acceptable sans amélioration de la qualité correspondante.**

L'AFRA rappelle que le montant des péages peut représenter près de 40% des coûts pour le marché de la Grande Vitesse.

L'AFRA estime que la structuration tarifaire des péages doit à la fois :

- permettre de contribuer à un financement efficace du réseau en introduisant la référence d'un « opérateur efficace »
- mais également favoriser une utilisation « effective et optimale » du réseau, grâce à une structure de tarification adaptée aux capacités contributives des différents segments.

Le montant des péages, notamment pour les SLO, est fondamental pour l'accès des nouveaux entrants et peut constituer une barrière s'il n'est pas adapté. La comparaison du tarif des péages avec les pays

voisins montre des écarts très importants pour la grande vitesse. L'AFRA soutient que la tarification doit prendre en considération les effets sur les circulations et le caractère vertueux d'une tarification raisonnable incitative. **Pour soutenir le transport ferroviaire, la Commission européenne encourage les Etats membres à réduire le poids des péages pour les opérateurs.** L'AFRA souhaite que la France recoure aux possibilités offertes comme le font d'autres voisins.

L'AFRA insiste par ailleurs sur la nécessaire corrélation qui doit exister entre le montant des tarifs et la qualité de service qui doit correspondre. Or, à ce jour les tarifs sont élevés et la qualité offerte n'est pas pour autant satisfaisante.

L'amélioration de la qualité de service est donc une priorité, « *un impératif premier* » comme l'a récemment rappelé la Cour des comptes. L'AFRA rappelle que l'augmentation de la qualité de service aura pour effet d'augmenter les circulations et donc le montant des redevances perçues par le gestionnaire d'infrastructure. La situation doit être analysée non pas au regard des seuls coûts mais également au regard des recettes.

Or, l'AFRA s'interroge sur le contenu actuel du projet en termes de définitions d'objectifs précis qui devraient pouvoir être suivi grâce à des indicateurs mesurables, adaptés et concertés avec ses clients, ce qui n'est pas le cas dans le projet.

L'AFRA note également que l'impact de la croissance du fret sur l'équilibre financier de Réseau n'est ni évoqué, ni traité. De fait, la question du modèle économique du gestionnaire d'infrastructures est éludée laissant ainsi le champ libre aux réticences à engager des actions en faveur du fret ferroviaire.

Sur les travaux et les conflits avec les circulations

L'attribution de sillons conformes aux besoins exprimés par les clients constitue la condition première pour améliorer la qualité de service indispensable au développement du ferroviaire.

Les opérateurs de fret et les exploitants de trains de nuit pâtissent plus spécifiquement d'une mauvaise qualité dans la mesure où ils se trouvent en conflit direct avec les chantiers de nuit.

Il appartient à SNCF Réseau de concilier les besoins liés aux circulations commerciales avec les besoins de réalisation des travaux nécessaires à la régénération du réseau. La question des travaux est abordée plusieurs fois dans le projet, à différents titres.

En premier lieu, le sujet est abordé au paragraphe relatif à la qualité des sillons. Pour mieux concilier les besoins de circulation commerciale et les travaux, il est prévu que SNCF Réseau s'engage à poursuivre la politique de mutualisation de la capacité travaux et de standardisation des impacts capacitaires travaux, dans des logiques d'axes commercialement pertinentes. Si le sujet des corridors est brièvement évoqué ailleurs dans le projet, l'AFRA ajoute que la planification des travaux doit être coordonnée avec les GI voisins.

Le projet précise que l'entreprise améliorera également les modalités de concertation et d'information auprès de ses clients concernant les travaux affectant le plus les plans de transport, en leur proposant des solutions alternatives lorsque cela est possible et en arbitrant en toute transparence les conflits entre les circulations et les travaux.

Compte tenu de l'importance des chantiers à venir pour parvenir à rattraper le retard, l'AFRA insiste pour que le contrat soit plus précis et engageant sur cette question cruciale. Il est notamment **nécessaire d'ajouter un indicateur permettant de suivre la performance dans l'organisation et les arbitrages travaux, l'AFRA demande que l'indicateur sur le taux d'utilisation réelle des fenêtres travaux de SNCF Réseau puisse être partagé et suivi dans le cadre du contrat de performance.**

Parallèlement et de façon complémentaire, un travail sur les modalités d'arbitrage d'attribution des plages travaux doit être mené. En effet, le fonctionnement actuel de SNCF Réseau centralisé puis en régions doit pouvoir s'adapter à toutes les EF qui utilisent le réseau (y compris avec des Sillons de Dernière Minute - SDM) et notamment celles qui n'ont pas les ressources nécessaires pour s'impliquer dans ce fonctionnement de SNCF Réseau. A ce titre, l'AFRA salue la démarche de SNCF Réseau qui vise à améliorer sa performance en s'adaptant aux besoins de ses clients et propose ainsi une planification agile pour ses clients et travaux (projet PACT). **L'AFRA souhaite que SNCF Réseau puisse par exemple présenter des schémas prévisionnels sous forme de cartes communiquées systématiquement par un canal de communication dédié.**

Le sujet est notamment abordé dans le paragraphe relatif à la réservation de capacité répondant aux besoins des opérateurs fret (p.13-14). Le projet mentionne l'enveloppe supplémentaire de 210 M€, accordée par l'État dans le cadre du Plan de relance, pour financer, les surcoûts des travaux occasionnés par l'adaptation des plages travaux permettant de réduire leurs impacts sur le fret et ajoute qu'au-delà de la période couverte, *« SNCF Réseau limitera autant que possible le recours à des fenêtres travaux de longue durée susceptibles d'avoir des impacts conséquents sur le fret ferroviaire, et la mise en place d'interruptions dans les deux sens de circulation lorsqu'il n'existe pas d'itinéraire de substitution, ou encore à l'ajout de nouvelles fenêtres travaux au-delà des celles préservées ».*

Cependant, dans la partie relative à la poursuite de l'effort de rénovation du réseau (p.19), l'AFRA s'étonne de lire que *« s'agissant des lignes du réseau structurant supportant les trafics les moins importants, la possibilité de réaliser les travaux de renouvellement de jour avec des interruptions temporaires de circulation (week-end, vacances scolaires ou sur plusieurs mois) sera systématiquement étudiée, en concertation avec l'ensemble des acteurs (autorités organisatrices des transports, chargeurs, entreprises ferroviaires, etc.) de façon à voir leur coût de renouvellement diminuer ».*

L'AFRA s'interroge sur la cohérence de ces dispositions ou leur articulation susceptibles de donner lieu à interprétation et de représenter une source de difficulté dans la mise en œuvre du contrat. Il convient donc de lever cette ambiguïté dans la version qui sera signée en confirmant les dispositions prévues dans la SNDFF.

Un [rapport récent de la Cour des comptes européenne](#) critique la France et notamment SNCF Réseau sur la gestion des travaux sur le réseau (surcoûts, délais de réalisation)². L'AFRA ajoute que des pistes d'améliorations qui ne se font pas au détriment des clients existent comme une meilleure utilisation des fenêtres travaux par exemple.

² Le cadre de l'UE relatif aux grands projets d'infrastructures de transport – une comparaison internationale

Sur l'effort de performance attendu

L'article L2111-10 du code des transports précise que le contrat détermine notamment « *les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus* ».

Les rapporteurs spéciaux de la Commission des finances du Sénat ont eu l'occasion de relever récemment qu'*une performance insuffisante au regard de celle de ses homologues européens contribue aussi à la fragilité financière du gestionnaire d'infrastructures. La réalisation de gains d'efficience est un impératif. Des marges de manœuvre existent en matière de ressources humaines, de système d'information, de recours à la sous-traitance ou de modernisation du réseau.*

La Cour des Comptes a également rappelé en novembre 2021 ses doutes sur le niveau d'ambition fixé jusqu'alors ainsi que « *l'amélioration de la performance du gestionnaire d'infrastructure sera l'une des conditions indispensables à l'amélioration de la soutenabilité financière du réseau ferroviaire. (...) D'un point de vue opérationnel, cela nécessite, comme la Cour l'a déjà souligné en 2018, d'une part, une amélioration de la performance industrielle en accélérant la mise en place des programmes « système industriel de production des horaires » et « commande centralisée du réseau » et, d'autre part, de renégocier l'accord sur le temps de travail afin que l'entreprise puisse prendre en compte les contraintes spécifiques de son organisation industrielle.* »³

Or, le contrat précise que SNCF Réseau a engagé à partir de 2017 un effort de performance de grande ampleur qui permettra de réaliser en cumul 1,5 Md€ d'économies cumulées à l'horizon 2026 et fixe 6 axes d'efforts de cette performance industrielle.

Toutefois ces axes sont limités à la performance industrielle et le projet ne précise pas de façon suffisamment détaillée « *les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus* »

L'AFRA relève également que si la SNDF et l'avis du COI recommandent beaucoup d'actions de progrès, le projet de contrat n'en prévoit pas ou peu. **Ainsi, l'AFRA serait d'avis que le contrat intègre des mesures comme la simplification réglementaire.** Par exemple, la SNDF demande le réexamen des règles de sécurité pour les simplifier grâce à une opération générale de benchmark (mesure 25). Il est indispensable que l'effort de simplification s'étende aux procédures de Réseau, tout aussi génératrices de coûts ou de réduction de performance (cf circulations sur les VUTR).

Est notamment visé dans ces axes le développement du programme CCR alors que nous avons vu précédemment que son déploiement avait pris un retard considérable et qu'il n'est toujours pas financé.

Enfin, l'AFRA entend rappeler qu'en aucun cas, ces économies ne peuvent affecter le service offert ou sa qualité, elles doivent naturellement s'entendre à services offerts constants.

³ Note publiée en novembre 2021, Le réseau ferroviaire français : des évolutions significatives mais des choix nécessaires à venir

FOCUS SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE FRET

1. Indicateurs de performance générale : prise en compte du fret

En premier lieu, l'AFRA note que la stratégie et les orientations contenues dans le projet visent notamment à *augmenter la part modale du train en accroissant les trafics ferroviaires de voyageurs et de marchandises* (cf. p.5). L'intention exprimée est conforme à la récente stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire adoptée en septembre dernier en application de l'article 178 de la LOM.

En revanche dans les trois indicateurs prévus pour suivre la performance générale attendue sur le RFN figure le *volume de circulations commerciales de trains de voyageurs* uniquement (cf. p.5). Si dans l'annexe 1 le fret est également visé, il est simplement mentionné qu'il est prévu un indicateur de suivi, sans cible (cf. p. 33 et 37).

L'AFRA demande qu'un objectif soit associé pour que le fret ne soit pas exclu de la mesure de la performance générale.

2. Indicateurs de performance clients fret : nécessité d'introduire un indicateur qualitatif

Parmi les 21 indicateurs du projet de contrat, 3 concernent spécifiquement le fret. L'AFRA se félicite du principe de l'introduction dans le projet de contrat de performance d'indicateurs de performance clients fret :

1. Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS
2. Maintien par SNCF Réseau des sillons tels qu'attribués à la date de publication de l'HDS
3. Irrégularité pour causes Réseau

L'AFRA s'interroge toutefois sur la pertinence du premier indicateur « Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS » par rapport à l'objectif général poursuivi. En effet, selon le projet de contrat, il vise à *suivre l'amélioration de l'attribution des sillons à M-3 avant le début de l'HDS pour permettre aux EF de fiabiliser leur service et d'optimiser leur production*.⁴ L'AFRA ajoute qu'il s'agit pour les EF d'être mises en mesure de mieux préparer leur plan de transport et d'échanger avec leurs clients et ainsi optimiser leur production.

Or l'indicateur proposé permet simplement de mesurer le taux de traitement des demandes, c'est donc un indicateur **quantitatif et non pas qualitatif** puisqu'il ne rend pas compte de l'adéquation du sillon à la demande et donc aux besoins des clients. Ainsi par exemple, les sillons partiels seront comptabilisés dans les sillons attribués alors qu'ils ne sont pas exploitables par l'EF.

Pourtant, **l'attribution de sillons conformes aux besoins exprimés constitue la condition première pour améliorer la qualité de service indispensable au développement du fret ferroviaire**. Le suivi d'un tel indicateur est donc essentiel dans le cadre du contrat de performance et conforme à l'objet d'un tel contrat. L'absence de tout indicateur véritablement qualitatif dans le contrat de performance interroge sur la cohérence avec l'objectif poursuivi.

⁴ Indépendamment des observations sur la pertinence de l'indicateur, l'AFRA note que l'objectif fixé pour cet indicateur quantitatif pourrait être plus ambitieux compte tenu des marges de progrès possibles et par comparaison avec l'objectif voyageur maintenu à 96,5%.

C'est la raison pour laquelle l'AFRA demande formellement l'ajout dans le contrat de performance d'un indicateur de suivi qualitatif : le taux de conformité des sillons attribués.

L'AFRA a noté la décision de SNCF Réseau de retenir dans le cadre de son programme fret « *le taux de conformité entre la demande client et la réponse SNCF Réseau (à la publication du service) avec tolérance du demandeur et au minimum +/- 30 minutes* ». (cf. annexe 1 extrait présentation SNCF Réseau: point d'avancement d'octobre 2021 pages 11 et 14).

Cet indicateur étant particulièrement structurant, l'AFRA ne comprend pas qu'il n'ait pas été inscrit dans le projet de contrat de performance pour y être suivi dans ce cadre. L'objectif doit être le suivi du taux de conformité brut.

SNCF Réseau soulève la question des demandes en conflit avec le Programme Général des Fenêtres travaux d'une part et celle de la surréservation d'autre part.

- S'agissant des demandes en conflit avec le Programme Général des Fenêtres travaux, l'AFRA propose que l'indicateur de conformité brute, qui représente au mieux les besoins du marché et des chargeurs, soit accompagné d'une analyse des causes de non-conformités, à l'instar des indicateurs de ponctualité arrivés avec des causes Réseau, EF, force majeure... (analyse EF – Réseau en dehors du cadre de contrat de performance) qui seront une base de travail pour améliorer le process. La bonne utilisation de l'enveloppe de 210M€ devrait permettre par ailleurs une réduction de ces cas.
- S'agissant de la question de la surréservation, compte tenu des difficultés actuellement rencontrées, certaines EF peuvent être tentées d'anticiper des trous de régime. L'amélioration de la qualité de réponse devrait limiter ces comportements marginaux. Pour accélérer encore la sortie de ce cercle non vertueux pénalisant l'ensemble du système, l'AFRA suggère que les outils de SNCF Réseau puissent évoluer pour proposer des choix alternatifs (nombre à déterminer). Le sillon pourrait ainsi être considéré comme conforme s'il correspond à l'un des choix exprimés.

L'AFRA insiste toutefois sur le fait que d'éventuelles évolutions à venir n'empêchent pas d'introduire dès aujourd'hui l'indicateur dans le contrat de performance. L'AFRA ne s'opposerait pas à ce que l'objectif fixé puisse en tenir compte et propose que le contrat prévoie une révision selon les évolutions qui seront apportées.

3. Gestion des travaux en conflit avec les circulations de fret : nécessité de suivi d'un indicateur

Compte tenu de la nécessité de concilier et gérer les conflits entre fret et travaux relevée dans le projet de contrat et de l'importance des chantiers à venir pour parvenir à rattraper le retard, il est nécessaire d'ajouter un indicateur permettant de suivre la performance dans l'organisation et les arbitrages travaux.

Aussi, l'AFRA demande que l'indicateur sur le taux d'utilisation réelle des fenêtres travaux de SNCF Réseau puisse être partagé et suivi dans le cadre du contrat de performance.

Parallèlement et de façon complémentaire, un travail sur les modalités d'arbitrage d'attribution des plages travaux doit être mené. En effet, le fonctionnement actuel de SNCF Réseau centralisé puis en régions doit pouvoir s'adapter à toutes les EF qui utilisent le réseau (y compris avec des SDM) et notamment celles qui n'ont pas les ressources nécessaires pour s'impliquer dans ce fonctionnement de SNCF Réseau.

A ce titre, l'AFRA salue la démarche de SNCF Réseau qui vise à améliorer sa performance en s'adaptant aux besoins de ses clients. Ainsi SNCF Réseau propose une planification agile pour ses clients et travaux (projet PACT) (cf. annexe 2 extrait présentation SNCF Réseau : point d'avancement d'octobre 2021 pages 17). L'AFRA est disponible pour travailler avec Réseau sur ce projet, elle recommande que SNCF Réseau puisse par exemple présenter des schémas prévisionnels sous forme de cartes communiquées systématiquement par un canal de communication dédié et que l'outil de commande de sillons évolue en conséquence.

4. Autres indicateurs

Consciente des impératifs fixés dans le cadre du contrat de performance et de la volonté de limiter le nombre d'indicateurs suivis, l'AFRA renonce à sa demande initiale d'y voir figurer et suivis dans ce cadre l'ensemble des 18 indicateurs initialement proposés (cf. liste en annexe 3).

A défaut de les voir intégrés au contrat, l'AFRA demande que le contrat de performance précise que cette liste plus complète d'indicateurs plus détaillés, fera l'objet d'un suivi régulier, par exemple au sein du COOPERE.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE



INDICATEURS DE PERFORMANCE RETENUS

- Taux de traitement des sillons-jours à la publication du service
- Taux de conformité entre la demande client et la réponse SNCF Réseau (à la publication du service) avec tolérance du demandeur et au minimum +/- 30 minutes
- Taux de levée des précarités à M-3 pour 40 sillons parmi les plus à risque

LES PROCHAINES ÉTAPES

- + Définir une démarche pilote sur les sillons long parcours de transport combiné
- + Identifier collectivement le *chemin* pour améliorer le taux de conformité

TAUX DE CONFORMITÉ



Il faut distinguer ...

Le taux de conformité **BRUT** (voir ci-contre) entre la demande client et la réponse SNCF Réseau (à la publication du service) avec tolérance du demandeur et au minimum +/- 30 minutes

VS

Le taux de conformité **NET** = idem mais en ne tenant pas compte des demandes en conflit avec le Programme General des Fenêtres

PLANIFICATION AGILE POUR NOS CLIENTS ET LES TRAVAUX (PACT)

QUOI ?

PACT
Planification Agile pour nos Clients et les Travaux

Un projet pour simplifier le processus RP0

POURQUOI ?

- Satisfaction clients
- Robustesse technique, et sécurisée
- Efficience

Une ambition élevée et une performance mesurée, notamment :

- + 100% des formats de campagne RP0 adaptés aux disponibilités clients
- + 50% d'économie de ressources à horizon SA2024
- + 20 % de réduction du volume des écarts impactant à horizon 2026

TOUS SNCF
AMBITION RESEAU
Diffusable SNCF RESEAU

17 - MARDI 5 OCTOBRE 2021

SNCF
RESEAU

S. Indicateurs sillons

S.1. Vitesse moyenne

Objectif à 80km/h pour les MA100, 95km/h (ME120) et à 110 km/h (ME140) hors arrêts demandés par les EF - Indicateur à calculer comparant la vitesse moyenne accordée avec la réalité de la circulation.

S.2. Taux d'attribution des sillons à la publication DS et DTS scindés

Conformes à la demande et dans les tolérances exprimées par l'EF (ou +/- 30 mins suivant le DRR), différencié entre les distances <250 Km / < 500 Km / < 500 Km et > 800 km de parcours du sillon.

S.3. Trou de régime (refus d'attribution) à la publication

S.4. Taux de précarité à la publication

S.5. Levée de précarité

Taux de sillons encore précaire à M-3 (cf IR).

S.6. Affermissement

Taux de sillons précaires (à l'étude) affermis conforme à la demande et dans les tolérances exprimées par l'EF (ou +/- 30 mins suivant le DRR).

S.7. Nombre de variantes sillons par Vie Du Sillon

Avec OD et caractéristiques du train identique à celles demandées (par tranche de distance du sillon : 0 à 250 km, 250 à 500 km, au-delà de 500 km.

S.8. Horaire répondu/horaire demandé

Avec tolérance segmentée suivant marchés et contraintes d'exploitation non retenue à date :

- 15 min : Autoroute ferroviaire
Combiné continental express (120km/h et 140km/h)
Pièces automobiles
Les sillons transfrontaliers
- 30 min : Combiné continental et maritime
Grande consommation
Train de parcours WI
- 60 min : Vrac et Sidérurgie
Train de desserte WI

S.9. DSA

Taux de sillons attribué ferme et conforme à la demande, dans les tolérances du demandeur ou après accord suite concertation EF.

S.10. Performance des délais de transmission des demandes EF et réponse GI en phase adaptation

S.10.a. Demandes DSA

Taux de respect du délai des 40 jours avant le premier jour de circulation pour les demandes régimées de création/ajout de jours ainsi que pour les demandes concernant des SJ soumis à prescription de sécurité.

S.10.b. Délai de réponse DSA/DSDM

Taux de réponse en sillons jours en allocation conforme à la demande dans les tolérances du demandeur ou après accord de ce dernier et dans le délai prévu par le DRR (distinguer a) sillons régimés demandés avant J-40 avant la circulation b) sillons-jours unique après J-40 avant 1^{ère} circulation et DSDM.

S.11. Taux de disponibilité de l'infrastructure :

Impact des travaux sur les capacités de circulation pour les axes structurants (par ex. : Axe atlantique, réduction des capacités de quatre trains par heures à 2 par la planification des travaux ou ratio d'heures travaux planifiées par jours sur sections sans itinéraires alternatifs ou non équipé d'IPCS distinguer LU – VE et SA – DI ou nb de jours correspondant aux différentes catégories de RTC – DRR 4.5.2 par axe structurant et par an).

S.12. Taux d'occupation des plages travaux :

Taux de conformité des restitutions des plages travaux comparé à la planification.

S.13. Taux d'allocation des préconstruits conforme à ces derniers (Tolérance réduite à 5 mins)

C. Indicateurs Circulation

C.1. Suppression du train avant départ cause SNCF Réseau / cause clients⁵

C.2. Trains calés en cours d'acheminement cause SNCF Réseau / cause clients

Définition des trains calés : les trains arrivant avec plus de 6 heures de retard à destination. Indicateur pour les contre-mesures appliquées par SNCF Réseau pour assurer la circulation du train dans la mesure du possible (vitesse réduite...).

C.3. Ponctualité des trains au départ, à l'arrivée et identification des causes RACINES des retards

Différenciée en trois sous-groupes :

C.3.a : Taux de « ponctualité global » présentant la ventilation par famille de causes primaires [Infra, EF, Opérateur...],

C.3.b : Taux de « ponctualité primaire Infra » (nombre de sillons non impactés par une cause primaire Infra sur l'ensemble des sillons circulés)

C.3.c : Taux de « ponctualité principale » (nombre de sillons non impactés principalement par une cause Infra sur l'ensemble des sillons circulés. Nous considérons ici, non plus la cause primaire mais la cause la plus impactante en temps. Assorti d'une durée moyenne imputable à l'Infra inférieure à 1h (en minutes).

C.4. Trains / axes malades

Un train arrivé à destination avec un retard et des enjeux significatifs, tolérances :

- 60 min. : Train conventionnel
- 30 min. : Train intermodal
- 15 min. : Trains transfrontaliers

V. Indicateurs voies de services

V.1. Suivi de la disponibilité des voies de services

⁵ A ce jour, la suppression d'un train avant départ n'est pas prise en compte dans le SAP. Seules sont reprises les circulations retardées de plus de 5 mn au départ, ainsi qu'à l'arrivée avec application des objectifs, ratios etc. que l'on connaît.