

# FAQ TTR

---

## Avant-propos

**Mise à jour : 09/09/2019**

Ce document a été créé afin d'apporter des éléments de réponses aux questions fréquemment posées concernant le projet européen TTR et/ou son Pilote le long de l'axe du Corridor de fret Atlantique. Il inclut en particulier les interrogations soulevées à l'occasion de la consultation du DRR2019 modifié et du DRR2020.

La présente version sera amenée à évoluer à la fois par enrichissement des réponses et par ajout de nouvelles réponses tenant compte de l'évolution du projet, du retour d'expériences des Pilotes en cours et de l'affinement progressif de la feuille de route vers la généralisation à l'échelle européenne.

Les différentes dimensions et implications aux niveaux international et national du projet ont vocation à y être abordées. Les réponses sont regroupées par grandes thématiques.

- I. Calendrier et processus capacitaires, gestion des demandes et règles d'allocation**
- II. Cadre légal**
- III. Conditions commerciales**
- IV. SI**
- V. Autres**

## Table des matières

<b>Thème : Calendrier et processus capacitaires, gestion des demandes et règles d'allocation.....</b>	<b>3</b>
Peut-on préciser l'expression « moderniser le processus d'attribution de la capacité » ?.....	3
Peut-on développer les modalités du nouveau concept de préservation de capacité, notamment la définition de ce qu'est le Rolling Planning ?.....	3
Peut-on préciser l'impact sur la demande de capacité au SA ? .....	4
Quel « état » de réponse sera formulé aux EF qui demandent en DS un sillon en conflit avec un sillon du « Rolling Planning » TTR (bande capacitaire réservée) ? À terme, qu'est-il prévu ? Comment SNCF Réseau anticipe-t-elle les potentielles difficultés liées à ces réponses négatives lors des DS ? .....	4
Existe-t-il une porosité des différents types de capacités entre elles ? .....	4
Il est écrit dans le DRR : « Pour être prises en compte, les demandes doivent être conformes aux caractéristiques publiées des bandes capacitaires. » : Que se passe-t-il si une commande a des caractéristiques différentes ?.....	5
Comment assure-t-on la cohérence de la coordination en cas de demandes internationales ? .....	5
En quoi ce projet permettra-t-il une mise en vente plus précoce ? Et à quelles conditions ? .....	5
Comment SNCF Réseau garantit-elle la sauvegarde de la capacité du « Rolling Planning » par rapport aux fenêtres travaux ? .....	6
<b>Thème : Cadre légal.....</b>	<b>7</b>
Les modifications sont-elles nécessaires dans le droit français pour réaliser ce projet et si oui lesquelles ?	7
Peut-on démontrer que la sauvegarde de capacité n'est pas exclusivement envisageable dans le cadre de l'allocation de la capacité des corridors fret ? .....	7
<b>Thème : Conditions commerciales.....</b>	<b>9</b>
SNCF Réseau a-t-elle initié les réflexions sur l'ordre de priorité d'attribution des sillons du Rolling Planning (capacité attribuée entre M-4 et M-1 avant circulation), sur les incitations (réciproques) au bon usage de ces capacités du Rolling Planning, ou encore sur les modalités d'attribution de ces « bandes » pour des durées allant jusqu'à 36 mois (conditions commerciales) ?.....	9
<b>Thème : SI.....</b>	<b>9</b>
<b>Thème : Autres.....</b>	<b>10</b>
Peut-on modifier le fait l'on renvoie à un site en anglais, qui comporte lui-même de nombreux documents techniques, car cela ne facilite pas l'appropriation rapide par les EFs, du contenu précis et des modalités du projet ?.....	10
Comment allons-nous mesurer la performance de ces pilotes ? Prévoit-on d'instaurer l'évaluation d'indicateurs pour mesurer la réussite des pilotes TTR ?.....	10

## Thème : Calendrier et processus capacitaires, gestion des demandes et règles d'allocation

### Peut-on préciser l'expression « moderniser le processus d'attribution de la capacité » ?

Les sillons délivrés aux entreprises ferroviaires ne correspondent pas toujours à leurs besoins compte tenu en particulier :

- du besoin voyageurs de connaître ses sillons plus tôt, et qu'ils soient stables
- du besoin du fret de pouvoir obtenir pour une partie de ses marchés de réponses de qualité tout en les demandant plus tard.
- de l'incapacité des GI à délivrer des sillons stables dans le calendrier de la Directive 2012-34 compte tenu de la mécanisation progressive de la maintenance et des travaux qui a structurellement et durablement augmenté leur empreinte capacitaire, ce qui se traduit à ce jour par de nombreuses remises en cause tardives des sillons attribués.

La modernisation consiste donc à reconfigurer les modes opératoires, en s'appuyant sur les possibilités offertes par les SI modernes, pour répondre au bon moment, avec la performance ad hoc, et sans remise en cause ultérieure.

Elle consiste également à se mettre en situation de proposer en amont une offre commerciale (trame cadencée, et/ou bandes commerciales de capacité Fret).

Il s'agit plus précisément de :

1. Construire en amont un modèle capacitaire stable, tant pour les travaux que pour les promesses clients
2. Anticiper les réponses aux demandes de sillons voyageurs,
3. Créer un nouveau produit de qualité pour le Fret, à savoir pouvoir offrir tardivement des sillons de qualité inscrits dans une capacité préalablement sauvegardée, du type de ce qui est fait dans les Accords Cadre et dans la « reserve capacity » définie par le Règlement 913-2010 pour les RFC
4. Approcher progressivement la finesse du sillon pour éviter de délivrer des sillons ensuite altérés par les GI eux même en contradiction avec la Directive 2012-34 et éviter le gaspillage de retracer un grand nombre de fois les sillons avant le jour de circulation.

La modernisation des process suppose à terme pour 2025 une modernisation des outils et SI, plus de travail d'ingénierie horaire en amont, et plus d'automatisation et de systématisation en aval.

### Peut-on développer les modalités du nouveau concept de préservation de capacité, notamment la définition de ce qu'est le Rolling Planning ?

La capacité Fret est dans un premier temps (modèle capacitaire) sauvegardée, en partie par des sillons préconstruits si des edb spécifiques précises le justifient, et en partie par des sillons d'appui établis sur la base d'un convoi de calcul standard avec des arrêts standards.

Ces sillons d'appui ne sont pas communiqués aux EF. C'est une bande commerciale d'espace-temps enveloppe de ces sillons, revendicable uniquement pour des convois, régimes, et trajets définis, qui est communiquée.

Une partie de cette capacité sous bande est dévolue aux demandes du service annuel, et une partie est dévolue au Rolling Planning.

Les capacités de la bande dévolues au SA sont revendicables dans le calendrier du service annuel (celles qui ne sont pas utilisées au SA sont alors effacées)

Les capacités de la bande dévolues au Rolling Planning sont revendicables entre 1 et 4 mois avant le premier jour de circulation, et pour une durée pouvant aller jusqu'à 3 ans.

Si une EF revendique un sillon typé selon les critères de convoi, régime et trajet de la bande affichés, le GI s'engage à lui délivrer un sillon ferme le plus proche possible de sa demande, ou au pire de manière ferme un sillon d'appui disponible dans la bande, sous réserve que toute la capacité dévolue au RP n'ait pas déjà été attribuée.

Si la demande est faite pour plus d'un service annuel, la réponse fournie est un sillon pour le premier SA et un « slot » pour les suivants (celles qui ne sont pas utilisées sont effacées de manière glissante un mois avant leur date de circulation).

Le concept de RP est proche de la pratique actuelle des accords-cadres dont le produit contracté est un « slot ».

### **Peut-on préciser l'impact sur la demande de capacité au SA ?**

Une partie de la capacité est réservée sous forme de sillons d'appui correspondant à des engagements RP déjà pris, ou promis et n'est pas utilisable pour répondre aux demandes traditionnelles tant qu'elles n'ont pas été attribuées ou effacées.

### **Quel « état » de réponse sera formulé aux EF qui demandent en DS un sillon en conflit avec un sillon du « Rolling Planning » TTR (bande capacitaire réservée) ? À terme, qu'est-il prévu ? Comment SNCF Réseau anticipe-t-elle les potentielles difficultés liées à ces réponses négatives lors des DS ?**

Si une demande reçue est en conflit avec un sillon d'appui RP attribué, l'horairiste répond dans le respect du sillon déjà attribué.

Si une demande reçue est en conflit avec un sillon d'appui RP promis et non attribué, l'horairiste tente de reconstruire le sillon d'appui pour répondre au mieux à la demande reçue. S'il y parvient en maintenant le sillon d'appui dans sa bande, il modifie ce sillon d'appui et attribue au mieux pour la nouvelle demande. Dans le cas contraire, il répond à la nouvelle demande sans créer de conflit avec le sillon d'appui.

### **Existe-t-il une porosité des différents types de capacités entre elles ?**

Les bandes capacitaires sont effectivement poreuses : leur largeur (souvent plusieurs heures dans l'expérimentation 2019/2021) n'exclut pas d'autres usages (travaux et/ou sillons) dans la mesure où les différents termes de la promesse capacitaire sont tenus.

Ces bandes ne sont que l'enveloppe des sillons d'appui, qui sont eux impérativement cohérents avec les autres sillons, et fenêtres travaux inscrits au graphique.

Il peut donc y avoir en un lieu et temps superposition de plusieurs bandes enveloppes de sillons d'appui différents (exemple trafic courte distance + trafic longue distance)

**Il est écrit dans le DRR : « Pour être prises en compte, les demandes doivent être conformes aux caractéristiques publiées des bandes capacitaires. » : Que se passe-t-il si une commande a des caractéristiques différentes ?**

Cette demande est déclarée irrecevable et l'EF invitée à formuler une demande au titre de la capacité résiduelle.

Le standard retenu pour définir une ou des bandes en termes de caractéristiques techniques (traction, vitesse, tonnage), performance et disponibilité calendaire cibles a vocation à être régulièrement revu par le(s) GI(s) en concertation avec les EFs afin de maintenir dans le temps la meilleure adéquation possible entre ce standard et les besoins du marché. Selon le périmètre géographique et les trafics existants, plusieurs standards peuvent d'ailleurs être retenus. A chaque standard correspond une famille de bandes.

**Comment assure-t-on la cohérence de la coordination en cas de demandes internationales ?**

Les modèles capacitaires préparés au niveau national font l'objet d'une coordination dès l'amont afin d'assurer une continuité des sillons d'appui aux points-frontière, en horaire et régime. Les bandes sont ainsi coordonnées en termes de positionnement horaire et nombre de capacités disponibles grâce aux sillons d'appui.

**En quoi ce projet permettra-t-il une mise en vente plus précoce ? Et à quelles conditions ?**

Dans le projet TTR, il est prévu en cible d'avancer de 15 jours la date limite des demandes au SA, et de 1 mois la date limite des réponses au SA.

Ce raccourcissement du temps de traitement par le GI est jugé possible grâce à la modélisation amont plus poussée, à la diminution du nombre de demandes au SA compte tenu de la montée en puissance du Rolling Planning et à la latitude que se donne le GI de s'appuyer sur le préconstruit, même lorsque dans certains cas la réponse n'est pas exactement égale à la demande.

Ce changement a été demandé pour permettre aux EF voyageurs en particulier de pouvoir ouvrir leur billetterie à la réservation plus tôt qu'aujourd'hui. Dans le cadre des Pilotes en cours, ce changement de dates pour la clôture de la commande au lot et la réponse associée n'est cependant pas testé.

Un prérequis à l'accélération de la construction du projet d'HDS est un écosystème SI renforcé et modernisé ainsi qu'une partition de la capacité équilibrée et cohérente avec les besoins (travaux comme commerciaux).

## **Comment SNCF Réseau garantit-elle la sauvegarde de la capacité du « Rolling Planning » par rapport aux fenêtres travaux ?**

SNCF Réseau prépare des sillons dits « d'appui » dont la principale finalité est de garantir que la capacité sauvegardée sous forme de bandes peut effectivement s'insérer avec le degré de finesse nécessaire dans l'environnement graphique au même titre que les autres besoins capacitaires au moment de la préconstruction.

Les sillons d'appui sont donc cohérents avec le reste des sillons, et avec les fenêtres génériques, ainsi que les fenêtres déformées structurantes.

Le modèle capacitaire préparé en amont tient compte aussi bien des fenêtres génériques que des fenêtres déformées de semaine de durée significative, afin que la promesse commerciale soit à la fois réaliste (et donc tenable dans la suite du processus) et attractive pour les EF.

Un écart de performance est posé entre la promesse commerciale et les performances des sillons d'appui afin de permettre de tracer en temps utile des variantes travaux de faible impact, avec une chance élevée de respecter la promesse commerciale de la bande, même si le sillon attribué est ensuite modifié.

En outre une franchise calendaire de l'ordre de 4 semaines par an est prévue dans l'offre commerciale (outre les week-ends qui ne sont pas offerts dans le cadre du pilote), afin de faire face à des situations de fenêtres déformées particulièrement critiques

## Thème : Cadre légal

### Les modifications sont-elles nécessaires dans le droit français pour réaliser ce projet et si oui lesquelles ?

Oui, elles le seront dans la mesure où elles ne feront qu'appliquer les changements opérés dans la législation européenne.

- Le droit européen pourrait être modifié sur un point, celui de **l'article 45§3 de la directive 2012/34**

La phase de consultation des clients, dans le cadre de l'élaboration du projet d'HDS de l'article 45(3) de la directive, est raccourcie. Aujourd'hui s'étalant sur une période d'1 mois, elle ne dure que 2 semaines dans le cadre du projet TTR.

Toutefois, il est hautement improbable que la Commission accepte de rouvrir les discussions autour du corps de la directive 2012/34 fraîchement amendée par le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, d'autant plus que l'article 45(3) concerne la bonne information des clients et la participation des acteurs du secteur ferroviaire (EF, candidats autorisés, AOT, etc.) à l'élaboration de l'HDS.

Par conséquent, le groupe de travail juridique au sein de RNE a recommandé aux rédacteurs du projet TTR de se conformer aux termes de la directive.

- Le droit européen devra être modifié sur un point, celui de **l'annexe VII de la directive 2012/34**.

Dans l'objectif d'offrir un fondement juridique solide au projet TTR, le groupe de travail juridique au sein de RNE a recommandé de solliciter la Commission pour qu'elle modifie l'annexe VII de la directive dans trois des composantes essentielles de la procédure du Rolling Planning.

- o Le processus de distribution des parts de capacités réservées, d'un côté, au Rolling Planning et, de l'autre, au service annuel. Ce processus se situe en amont de la procédure d'allocation, entre X-48 et X-36, c'est-à-dire au maximum 3 ans avant que la capacité ne soit utilisée
- o Le principe même de sauvegarde de capacité Rolling Planning
- o La multi-annualité des demandes de capacité Rolling Planning

Le droit français devra transposer les modifications de la directive 2012/34. Ainsi, pour refléter les modifications apportées à l'annexe VII, de nouvelles dispositions devront être introduites dans

- Le **décret 2003-194 du 7 mars 2003** relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, en particulier son titre IV
- Le **document de référence du réseau**, notamment son chapitre 4

### Peut-on démontrer que la sauvegarde de capacité n'est pas exclusivement envisageable dans le cadre de l'allocation de la capacité des corridors fret ?

Oui. Outre le **règlement n°913/2010 du 22 septembre 2010** relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif dit « règlement Corridor », deux autres textes européens permettent de le démontrer :

- **la directive n°2012/34 modifiée** du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen

- **le règlement d'exécution n°2016/545** du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur les accords-cadres

Ces trois textes contiennent des dispositions spécifiques qui permettent aux GI de mettre de côté de la capacité en amont de la phase de programmation annuelle. Il s'agit des dispositions qui s'appliquent

- aux sillons internationaux préétablis pour le fret : **article 40§5 de la directive** et **article 14§3 du règlement Corridor**
- aux sillons internationaux provisoires : **point 4 de l'annexe VII de la directive**
- à la capacité-cadre : **article 42 de la directive** et **article 2§1 du règlement d'exécution**
- à la capacité pour les travaux d'entretien/les restrictions temporaires de capacité : **article 53 de la directive, point 8 de l'annexe VII de la directive** et **article 12 du règlement Corridor**
- à la capacité réservée pour des demandes ad hoc : **article 48 de la directive** et **article 14§5 du règlement Corridor**.

En dehors de ces cas, l'approche suivie par la directive n°2012/34 sur l'attribution des capacités consiste à mettre à disposition toutes les capacités (restantes) au cours du processus annuel de programmation et à permettre aux entreprises ferroviaires de demander tout sillon dont elles auraient besoin. Les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de faire de leur mieux pour répondre à toutes les demandes (**article 45 de la directive**), en particulier à travers des procédures de coordination dans l'hypothèse où il s'agirait de demandes concurrentes (**article 46 de la directive**).

La sauvegarde de capacité destinée aux demandes formulées dans le cadre du Rolling Planning – capacité qui n'est pas mise à disposition au cours du processus annuel de programmation – ne correspond pas exactement à cette approche. Elle peut donc sembler, à première vue, incompatible avec la directive. Cependant, certaines dispositions de la directive permettent de l'inscrire dans cette logique.

**L'article 48 de la directive** oblige le gestionnaire de l'infrastructure à procéder à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacité disponibles prévue dans le cadre de l'HDS définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités.

La manière dont cette disposition est formulée laisse pendante la question de savoir

- si la réserve de capacité pour les demandes ad hoc ne s'applique qu'à la capacité sous forme de sillons individuels, ou
- si la capacité sous forme de sillons récurrents (par exemple, une fois par semaine) pourrait également être réservée sur cette base.

La Commission a publié une note suggérant que cette disposition devait être comprise comme se rapportant uniquement aux sillons individuels. Toutefois, cette interprétation n'est pas contraignante et ne semble pas être la seule possible. En effet, lu moins strictement, **l'article 48 de la directive** autorise les gestionnaires de l'infrastructure à réserver des capacités pour des demandes prévisibles au Rolling Planning, qui pourraient alors être commandées et attribuées à tout moment de l'année.

Le concept du Rolling Planning a été développé dans le but de résoudre les problèmes rencontrés actuellement d'utilisation inefficace des capacités de l'infrastructure (causés par des procédures d'attribution qui ne sont plus adaptées aux besoins du marché). Par conséquent, une interprétation large de **l'article 48 de la directive** permet de contribuer au respect du principe d'utilisation optimale et efficace des capacités de l'infrastructure que **l'article 26 de la directive** prévoit par ailleurs.

## **Thème : Conditions commerciales**

**SNCF Réseau a-t-elle initié les réflexions sur l'ordre de priorité d'attribution des sillons du Rolling Planning (capacité attribuée entre M-4 et M-1 avant circulation), sur les incitations (réciproques) au bon usage de ces capacités du Rolling Planning, ou encore sur les modalités d'attribution de ces « bandes » pour des durées allant jusqu'à 36 mois (conditions commerciales) ?**

La coexistence de plusieurs processus d'attribution crée un risque de gaspillage qui doit être contenu par une mise sous responsabilité financière des acteurs qui se dédisent de leur promesse :

- Promesse d'acheter pour les EF, lorsqu'elles font une demande de suppression ou de modification
- Promesse de délivrer pour les GI, lorsqu'ils altèrent un sillon déjà attribué en cas de traitement tardif d'une plage travaux après attribution initiale du sillon ou du slot, ou en cas de plage travaux impactante tardivement attribuée.

Des coûts de dédit sont donc à l'étude, pour les GI et les EF, dans une logique analogue à celle qui existe déjà en France sous le label du système d'incitations réciproques, décrit au chapitre 6.3 du document de référence du réseau.

## **Thème : SI**

## **Thème : Autres**

**Peut-on modifier le fait l'on renvoie à un site en anglais, qui comporte lui-même de nombreux documents techniques, car cela ne facilite pas l'appropriation rapide par les EFs, du contenu précis et des modalités du projet ?**

Le projet ayant été initié au niveau européen (RNE et FTE), la langue de travail privilégiée jusqu'à présent a été l'anglais. Dans la mesure du possible, SNCF Réseau s'engage à communiquer avec des supports en français mais ne peut faire traduire toute la documentation technique existante.

**Comment allons-nous mesurer la performance de ces pilotes ? Prévoit-on d'instaurer l'évaluation d'indicateurs pour mesurer la réussite des pilotes TTR ?**

Oui, le projet TTR inclue un volet « KPI » en cours de discussion.