

Réunion du groupe consultatif des Entreprises Ferroviaires Corridor de Fret 2

Paris, 2 octobre 2013

Sommaire

Sommaire	1
Point d'avancement sur le corridor	3
Document d'information du corridor (CID)	5
Livre IV: procédure de gestion des capacités et du trafic	5
Résultats de l'étude de marché	7
Groupes de travail du RAG	8
Divers	8
Conclusion	9

Participaient à cette réunion :

Groupe consultatif des entreprises ferroviaires du Corridor de fret 2 (RAG)

Eric Lambert, CFL Cargo
Arnaud JACQUES, Sibelit
Olivier PRADEAU, DB Schenker
Régis VIRCONDELET, Fret SNCF
Xavier MORELLE, Fret SNCF
Lieven GOETHALS, SNCB Logistics
François COART, Europorte
Raymond LANG, TX Logistics
Pierre TONON, ERFA
Jacques DIRAND, CER

Comité exécutif du Corridor de fret 2

Julie BUY, SPF mobilité et transports

Régulateur

Sébastien LACOSTE, ARAF
Fernand VICTORIA, ARAF

Comité de gestion du Corridor de fret 2

Peggy ESSELDEURS, Infrabel
Michel GEUBELLE, Infrabel
Andri MATHIS, Sillon Suisse
Rudi ACHERMANN, CFF
Maurice FARAMELLI, ACF
Daniel THULL, CFL
Luc ROGER, RFF
Paul MAZATAUD, GEIE RFC2
Eric GUENTHER, GEIE RFC2
Thomas VANBEVEREN, GEIE RFC2
Claire HAMONIAU, GEIE RFC2

Régis Vircondelet, président du RAG du RFC 2, se présente.

Il est ensuite procédé à un tour de table.

Paul Mazataud souhaite à tous la bienvenue pour la quatrième réunion du groupe consultatif des entreprises ferroviaires et indique que cette réunion est importante car elle est la dernière avant la mise en service des corridors le 10 novembre 2013.

Point d'avancement sur le corridor

Paul Mazataud et Claire Hamoniau présentent un point d'avancement sur le corridor sur les sujets suivants : le plan de mise en œuvre, les trois phases de l'extension du corridor, la coordination des travaux, la gestion du trafic, les subsides de la Commission européenne et la communication (voir la présentation « Progress of the corridor »).

Extension du corridor

François Coart demande pourquoi on attend 2016 pour relier le Royaume Uni au corridor car il y a une obligation pour les anglais d'appartenir à un corridor. De plus, il pense que l'extension vers le Royaume Uni doit être poussée au nord de Londres.

Paul Mazataud indique que le règlement CEF (Règlement n. 1316/2013 - Connecting Europe Facility) se substitue au Règlement n. 913/2010 et donc l'obligation qui existait jusqu'alors (extension vers l'Angleterre en août 2015) devient obsolète. La nouvelle date limite devient donc novembre 2016 pour l'extension jusqu'à Londres et 2018 pour l'extension au-delà de Londres. Ce nouveau règlement entérine le fait que l'Angleterre appartienne au RFC 2. Network Rail et le ministère des transports du Royaume Uni ont indiqué que l'étude de marché qui conditionne l'extension jusqu'à Londres a déjà eu lieu et que cette extension est pertinente. Depuis le mois de mai, nous travaillons régulièrement avec Network Rail, Eurotunnel et le ministère du Royaume Uni sur cette extension. Pour l'extension au-delà de Londres en 2018, une étude de marché sera nécessaire.

François Coart indique que les études de marché nécessaires ont déjà été faites. En tant que président de l'ERFA, il demandera à son homologue anglais Rail Freight Group de faire accélérer le processus d'extension.

Coordination des travaux

Arnaud Jacques souhaite savoir si les entreprises ferroviaires seront invitées aux réunions de coordination des travaux.

Paul Mazataud indique qu'il existe un groupe RAG sur la coordination des travaux et que les réunions qui y sont organisées doivent permettre aux entreprises ferroviaires d'échanger sur ce sujet.

Eric Guenther informe que la réunion de ce groupe qui a eu lieu en mars est une réunion interne entre gestionnaires d'infrastructure et qu'elle est suivie d'une phase d'échange avec les entreprises ferroviaires, au niveau du RAG mais aussi de façon bilatérale, de façon qu'en juin de chaque année, les entreprises ferroviaires puissent faire part de leur retour à ce sujet.

Comme les travaux ne doivent pas impacter les sillons pré-établis (PaPs) qui sont protégés des risques d'annulation, Régis Vircondelet se demande alors si cela n'aura pas comme conséquence de mettre moins de sillons au catalogue.

Paul Mazataud confirme que c'est un risque et qu'il va falloir trouver un compromis entre les deux. A l'heure actuelle les PaPs 2015 sont en cours de construction et ce sujet est au cœur de la réflexion sur leur construction.

Financements de la Commission européenne

Régis Vircondelet souhaite savoir si les financements existent chez les autres corridors, car il ne reçoit pas d'information à ce sujet. Il précise apprécier cette démarche d'information sur les subventions obtenues.

Luc Roger précise que seul le RFC 2, des trois corridors passant par la France, a obtenu un financement sur l'appel 2012.

Julie Buy indique que l'information sur les appels européens est relayée sur le site du ministère des transports belge.

Jacques Dirand précise que l'obtention de subventions par les corridors pour les études est pour le moment relativement facile à obtenir et il les encourage à en demander.

Site internet

Thomas Vanbeveren précise que les sillons pré-établis seront publiés sur le site internet (« capacity offer ») mais qu'il faudra les réserver via l'outil PCS.

Circulation des trains de 740 mètres

Pierre Tonon demande si des subventions ont été demandées sur la mise à niveau des voies pour permettre d'y circuler avec des trains de 740 mètres.

Régis Vircondelet précise que les entreprises ferroviaires souhaitent qu'un groupe de travail soit créé ou qu'un groupe de travail existant soit étendu à ce sujet au niveau du RFC 2. Il informe que le RFC 1 a créé un groupe de travail qui s'est déjà réuni deux fois à ce sujet et a pour l'instant fait un état des lieux de l'existant. Dans ce groupe de travail, DB Netz a présenté les résultats d'une étude effectuée sur son réseau : il faudrait 41 M€ d'investissements pour obtenir la possibilité de circuler avec des trains de 740 mètres. L'investissement porterait principalement sur des voies d'évitement. Par extension, l'animateur de ce groupe a estimé qu'il faudrait 100 M€ pour arriver à ce résultat sur les cinq pays. Cette somme est très faible par rapport à l'ensemble du plan d'investissement du RFC 1. L'idée est donc d'étudier la possibilité d'intégrer ces 100 M€ dans le prochain plan d'investissement et ainsi obtenir un gain immédiat et pour les entreprises ferroviaires et pour les gestionnaires d'infrastructure. Régis Vircondelet demande donc que ce sujet soit pris en compte dans le RFC 2.

Michel Geubelle indique qu'une telle étude a déjà été faite sur le Corridor C (sur les lignes historiques). Eric Guenther précise qu'il est permis de faire circuler les trains de 740 mètres en Belgique à certaines heures sur certaines lignes, ce qui n'était pas le cas auparavant. Cela a donc permis d'uniformiser la circulation des trains sur le corridor historique. Cependant, elle n'a pas permis de régler le problème des rampes. Cette étude sera communiquée aux membres du RAG.

Régis Vircondelet pense que l'homogénéisation de la longueur des trains à 740 mètres sur le RFC 2 semble facile à faire. Il existe cependant le problème, qui concerne les entreprises ferroviaires, de tenir le sillon avec un train de cette longueur.

Paul Mazataud propose que le groupe de travail Gabarit élargisse ses travaux à la problématique de la longueur des trains dans un deuxième temps. La circulation des trains de 740 mètres est, en effet, déjà possible sur le corridor, mais pas forcément à toutes les heures.

Jacques Dirand pense que ce groupe pourrait étudier tous les paramètres de l'infrastructure. Il précise que les entreprises ferroviaires auraient un retour sur investissement important si elles peuvent faire circuler des trains plus longs et plus lourds, ce qui d'ailleurs n'est pas le cas pour l'instant pour l'équipement des trains en ERTMS. Un message commun des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires vis-à-vis du Comité exécutif pourrait aller dans ce sens.

Document d'information du corridor (CID)

Thomas Vanbeveren présente le CID (voir la présentation « Overview of the CID »)

Régis Vircondelet se demande comment les calendriers nationaux et le calendrier du corridor se coordonnent.

Thomas Vanbeveren indique que le corridor suit les procédures et les dates établies par RNE. Le corridor a aussi sa procédure interne concernant la fourniture d'information par les gestionnaires d'infrastructure.

Paul Mazataud informe que, alors qu'il y a homogénéité dans les calendriers des GI formant actuellement le corridor, le calendrier britannique est différent, mais les anglais souhaitent profiter de leur future appartenance au RFC 2 pour se recaler sur le calendrier de RNE.

Livre IV: procédure de gestion des capacités et du trafic

Thomas Vanbeveren présente le livre IV du CID (voir la présentation « Procedures for capacity and traffic management »).

Path Coordination System (PCS)

Paul Mazataud précise que les sillons PaPs ne seront publiés que dans PCS, donc ils ne seront pas sur les applications nationales. Cependant des sillons non PaPs peuvent être publiés dans PCS, notamment les sillons pré et post acheminement ce qui évitera ainsi aux entreprises ferroviaires de demander un PaP avec acheminement sur différents outils. Dans PCS, il y a un « propriétaire » du sillon, donc, de ce point de vue, les PaPs seront « propriété » du corridor.

Paul Mazataud informe que le PaP est de très bonne qualité mais il est à prendre ou à laisser. On ne peut pas commander un PaP puis en demander la modification, sauf légèrement.

Thomas Vanbeveren indique que la commande des PaPs incluant le sillon de pré et post acheminement ne doit être faite qu'une seule fois dans PCS et c'est aux gestionnaires d'infrastructure de s'organiser pour que ces demandes soient reprises dans leur propre système. Il n'y aura donc pas de double saisie par les entreprises ferroviaires.



Paul Mazataud précise que la complétude de l'interface PCS/système national est différente pour chaque gestionnaire d'infrastructure, mais que cela n'aura pas d'impact pour les entreprises ferroviaires car s'il n'y a pas d'interface automatique, il y aura au moins une interface manuelle.

Xavier Morelle craint que cette interface manuelle ne se traduise par une mauvaise qualité des données.

Candidats autorisés

Thomas Vanbeveren précise que toute personne peut demander un PaP. En revanche, pour un sillon de pré/post acheminement, il faut être candidat autorisé dans le pays concerné. Pour la demande de PaP par un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire, ce sont les conditions administratives du pays concerné qui s'appliquent. Ces conditions sont publiées dans le CID.

Luc Roger précise que la DG Move tente d'obtenir l'harmonisation de ces conditions administratives, dans le cadre de l'application de la refonte du 1^{er} Paquet ferroviaire.

A la question de savoir de combien de temps une entreprise ferroviaire a besoin pour organiser une circulation pour laquelle un autre candidat aurait obtenu un sillon, Eric Lambert indique que cela dépend du trafic : train spot ou non. Par exemple, 6 à 8 semaines seraient nécessaires pour démarrer un trafic. Arnaud Jacques indique qu'il faut plus de huit semaines quand il s'agit d'un changement de service.

Concernant la règle de priorité, quand le sillon se situe sur plusieurs corridors. Paul Mazataud précise que le choix est de regarder le nombre de kilomètres sur le seul corridor ou sur l'ensemble des corridors empruntés par l'entreprise ferroviaire (préférence de RFC 2). Il n'y a pas pour l'instant de décision prise à ce sujet au sein de RNE, mais la règle choisie sera publiée dans le Document d'Information du Corridor, qui sera lui-même publié avant la date de publication du catalogue de sillons. Eric Lambert indique avoir du mal à accepter une règle dans laquelle ses sillons, partant du Luxembourg, et donc plus courts que d'autres allant à Bâle, seraient systématiquement refusés en cas de conflit. Il pense qu'il faudra voir comment cela se passe à l'usage.

Sillons préétablis

Thomas Vanbeveren confirme que le sillon PaP est fixe. Il peut être possible de demander une modification à la marge, mais en aucun cas aux points frontières. Paul Mazataud indique qu'il ne faut pas être dans l'état d'esprit où on pourrait modifier le PaP, bien qu'on ne puisse pas ici envisager tous les cas de figure. Un souhait de modification d'un sillon PaP doit se traduire par une annulation du sillon PaP et une demande de sillon auprès du GI national. Raymond Lang pense que l'expérience apportera une solution car si les flux sont importants, il faudra respecter le sillon.

Thomas Vanbeveren indique que la contractualisation avec les demandeurs et la facturation des PaP se fait au niveau des GI.

Paul Mazataud précise que la décision de retirer le PaP pour rendre la capacité aux GI est une décision collective des GI du corridor alors que la décision d'enlever de PCS le sillon retiré (et donc redevenu « propriété » du GI national) est une décision individuelle de chaque GI.



Demande de capacité

Paul Mazataud précise que les demandes d'annulation de sillons PaP se font auprès du C-OSS alors que pour un sillon non PaP, la demande se fait auprès du GI.

Concernant les transferts de sillons, les modalités administratives qui doivent être respectées sont celles des règles nationales et européennes (Directive 2012/34), mais ce point mérite d'être étudié plus en détail en dehors de cette réunion, du fait de des nombreux cas cités par les participants : changement d'entreprise ferroviaire dont le sillon est attribué à un candidat autorisé, transfert entre entreprises ferroviaires dont l'une agit en co-traitance ou sous-traitance. Jacques Dirand propose que ce sujet soit discuté avec les autres corridors puisqu'il s'agit de trouver une règle commune.

Sillons préétablis et travaux

Xavier Morelle indique que les sillons pré-construits en France rencontrent parfois des travaux et se demande ce qu'il en sera des PaPs. Paul Mazataud précise que les PaPs, en France, seront construits en dehors des fenêtres génériques et déformées et ils sont donc beaucoup plus robustes que les sillons pré-construits non PaPs. S'il devait y avoir annulation, hors cas de force majeure, il faudrait alors qu'il y ait négociation à l'amiable entre le GI et le candidat. Xavier Morelle indique que les fenêtres génériques bougent pendant l'année, et il se demande si les PaPs ne seront pas alors affectés par ces mouvements.

Eric Guenther indique que les PaPs ne seront pas construits les jours de travaux, contrairement aux sillons pré-construits. Paul Mazataud précise que ce sujet va être difficile. Le débat est de savoir s'il faut construire beaucoup de PaPs et prendre le risque que certains PaPs soient annulés ou prendre une approche prudente qui consisterait à faire un nombre modeste de PaPs et ainsi réduire le risque d'annulation. C'est le meilleur compromis qu'il faut trouver.

Après un tour de table, les représentants des entreprises ferroviaires sont d'accord pour dire qu'il faut tracer un nombre normal de sillons, en partant de la situation existante et en faire un retour d'expérience. Pierre Tonon insiste sur le fait que ce retour d'expérience se fasse ensemble (EF et GI).

Résultats de l'étude de marché

Eric Guenther présente les résultats de l'étude de marché (voir présentation « TMS »). Il indique avoir enlevé des résultats de l'étude les indications sur le coût du transport ferroviaire du fait de l'importance du ressenti qui aurait eu une influence sur les résultats.

Jacques Dirand indique que 25% du fret est maintenant aux mains des nouveaux entrants en Europe et la France a maintenant atteint le niveau de l'Allemagne. Il invite les participants à lire le rapport fret publié par la CER à ce sujet, ou un bilan est fait sur les 10 dernières années (entre les Livres blancs 2001 et 2011). Les mesures prises par la Commission Européenne n'ont pas été suffisantes car nous sommes face à un report modal du rail vers la route. La concurrence intermodale n'est pas alignée entre les modes, du fait du coût des investissements en infrastructures entre la route et le rail. Cette



concurrence intermodale a un impact plus important que la concurrence sur le marché du rail.

Eric Lambert donne deux exemples concrets de circulation avec le gabarit P400. En six mois, il a obtenu le P400 sur deux itinéraires : Noisy/Bettembourg et Vénissieux/Bettembourg. CFL peut donc répondre à un appel d'offres important. Cette autorisation permettrait d'effectuer 3 allers retour par semaine vers la Roumanie (10 000 remorques en moins sur la route) et entre Bettembourg et Vénissieux.

Régis Vircondelet complète ces propos en expliquant que ces autorisations ont été obtenues car elles ne nécessitaient pas de travaux et que l'étude de CFL était bien faite. Eric Lambert précise que la seule restriction se situe en gare de Bettembourg, donc il n'y a aucune restriction en France.

Paul Mazataud indique que les résultats de l'étude ne permettent pas d'avoir une vision claire sur les coûts du transport par voie ferrée par rapport au transport par route.

Paul Mazataud précise que les 3èmes et 4èmes parties de l'étude de marché n'étaient pas incluses dans le plan de mise en oeuvre quand il a été soumis à consultation. C'est maintenant chose faite et ces parties pourront être consultées dans le plan de mise en oeuvre qui sera publié le 10 novembre.

Vu l'heure tardive, et étant donné que ce thème a déjà été largement débattu pendant la réunion, Paul Mazataud propose de ne pas parler de la capacité de réserve, sauf si certaines personnes ont des points particuliers à évoquer à ce sujet. Claire Hamoniau précise que la présentation de ce sujet sera envoyée aux participants (voir présentation « Reserve capacity »).

Groupes de travail du RAG

Claire Hamoniau présente l'organisation des groupes de travail du RAG (voir présentation RAG « working groups »).

Elle remercie les participants de s'être proposés à participer aux groupes. Ceux qui ne se sont pas encore inscrits peuvent encore le faire. Elle précise que les groupes commenceront après le 10 novembre, du fait de la charge de travail de l'équipe permanente d'ici-là. Deux groupes peuvent se tenir la même journée et il est préférable de commencer par les groupes les plus urgents : Les réunions « Infrastructure upgrade » et « coordination des travaux » auront donc lieu le même jour dans la semaine du 20/28 novembre. Les deux autres groupes de travail auront lieu en janvier. Jacques Dirand rappelle le souhait d'élargir le groupe de travail « infrastructure upgrade » au sujet de la longueur des trains. Paul Mazataud propose de traiter le sujet de la longueur des trains dans un second temps du fait de l'urgence de traiter les gabarits dans le planning de la subvention européenne.

Divers

Eric Lambert souhaite parler de l'état d'avancement de TIS et notamment de la connexion avec les terminaux.

Paul Mazataud informe que la semaine prochaine a lieu le TAG au cours duquel TIS sera évoqué. Il demande un peu de volontarisme des entreprises ferroviaires pour signer



les lettres de confidentialité TIS avec les terminaux. Il informe que les ministères belges et néerlandais ont signés une lettre aux terminaux pour les encourager à signer ces lettres et ainsi pouvoir utiliser TIS.

Conclusion

Paul Mazataud rappelle les prochaines étapes : les présentations seront envoyées et une consultation Doodle sera faite sur les dates des prochains groupes de travail; les entreprises ferroviaires seront informées par mail de la publication du CID et de la liste des travaux. Le prochain RAG aura lieu en fin d'année ou tout début d'année prochaine.

Régis Vircondelet conclut qu'il ressort de ce groupe une volonté de tous, EF et GI, de coopérer et progresser pour faire en sorte que le corridor ait sa pleine valeur. Il remercie Julie Buy de l'avoir invité la semaine prochaine à participer au Comité exécutif (parties « feedback du RAG » et « indicateurs de performance »). L'objectif de cette fonction symbolique de président de RAG qu'il occupe est de représenter les EF mais aussi de participer au Comité exécutif ou au Comité de gestion. C'est le symbole d'un rythme de croisière de collaboration efficace.