La Lettre FERROVIAIRE européenne

www.lalettreferroviaire.fr
ISSN 2260-4774

Édition n° 164
du 22 novembre 2016

SNCF Réseau

Un train de marchandises franchit des Eurobalises du système de sécurité et de signalisation européen ETCS de niveau 1, en gare de Thionville. Le premier site pilote déployé par SNCF Réseau sur le réseau classique couvre la section de la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen et Uckange. L'objectif premier est d'équiper les corridors fret européens.

Infrastructure • Stratégie

Interopérabilité : SNCF Réseau déploie l'ETCS niveau 1 à petits pas

L'ETCS niveau 1 entre en service sur deux sections lorraines d'une vingtaine de kilomètres, avant généralisation au Corridor fret Mer du Nord - Méditerranée.

Sylvain Meillasson

Le 18 octobre 2016, la section reliant Zoufftgen (ville frontière française avec le Luxembourg) à Uckange *via* Thionville a été pour la première fois empruntée par une rame TGV Euroduplex sous supervision du système européen de sécurité et de signalisation ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) de niveau 1 *Full Supervision (FS)*. Précisons que l'ERTMS comprend l'ETCS (*European Train Control System*) dans ses déclinaisons sol et bord ainsi que le système de télécommunication GSM-R, inopérant en niveau 1 dans sa fonction de transmission continue de données sécurité et de signalisation. La rame TGV Euroduplex citée, dépourvue du système de sécurité Mémor II+ des Chemins de fer luxembourgeois (CFL), effectuait une marche de formation de conducteurs, entre Metz et Luxembourg. Avec Longuyon - Mont-Saint-Martin, la section Zoufftgen - Uckange fait partie de sites pilotes que SNCF Réseau a entrepris d'équiper, d'ici la fin 2016, afin de valider les principes d'installation et de fonctionnement sur le réseau ferré conventionnel en France de l'ETCS niveau 1. D'un montant de 15,1 millions d'euros, l'équipement de ces deux sections a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage et d'œuvre SNCF Réseau. Le déploiement de l'ETCS niveau 1 sur l'axe Longuyon - Bâle pour 2020 – les études ont

Lire la suite page 2

Voyageurs • Stratégie

L'Autrichien ÖBB entend quintupler la fréquentation de ses trains de nuit

Les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) croient aux trains de nuit et déploient une stratégie de développement diamétralement opposée à celle de la France, de la Belgique ou de l'Allemagne. Le 11 décembre 2016, les ÖBB enrichiront leur réseau de trains de nuit (neuf dessertes) de six nouvelles liaisons internationales . Il s'agit de Hambourg - Berlin - Bâle - Zurich, Hambourg - Munich - Innsbruck, Düsseldorf - Munich - Innsbruck, Munich - Villach - Venise, Munich - Salzbourg - Florence - Rome, Munich - Verone - Milan. Commercialisée sous la marque Nightjet et comportant parfois un volet auto/moto - train, l'offre des ÖBB prend partiellement la suite des services de City Night Line (CNL, filiale de la DB), qui cesse son activité. Ce développement nécessite d'importants investissements (40 millions d'euros) afin de racheter 42 voitures-lits et 15 voitures-couchettes à la DB ou encore de moderniser le parc ÖBB. Un nouveau matériel pour les liaisons avec l'Italie est par ailleurs attendu pour 2020. L'activité trains de nuit des ÖBB représente en l'état un million de voyageurs annuels environ. L'entreprise souhaite porter la fréquentation à quelques cinq millions de clients d'ici à trois ans. ■ Sylvain Meillasson

Voyageurs • Stratégie

Concurrence sur les rails : le volontarisme de SNCF Réseau

« Plusieurs régions veulent expérimenter la concurrence dans le transport de passagers », constate Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, dans une interview accordée aux *Échos*, le 16 novembre 2016. « J'ai proposé de leur apporter notre expertise », a-t-il déclaré. SNCF Réseau aiderait les régions à sélectionner les lignes pour lesquelles une mise en concurrence serait pertinente et à optimiser les futures offres en « tenant compte des capacités des lignes ». Des régions comme Provence-Alpes-Côte d'Azur et Grand-Est sont favorables à l'introduction de la concurrence sur le marché régional, voire à l'accélérer par le biais d'une phase d'expérimentation. La réforme ferroviaire de 2014 quasis-achevée, SNCF Réseau renoue avec une démarche volontariste de développement des trafics qu'il avait engagé avec le fret, seul marché jusqu'alors ouvert. Pour Patrick Jeantet, la concurrence ferait baisser les coûts, des économies qui pourraient « être réinvesties dans l'accroissement du trafic, ce qui enclencherait un cercle vertueux », croit-il. ■

Reproduction interdite

► En bref

TELT : premier appel d'offres pour les travaux du tunnel de base lancé. → Tunnel Euralpin Lyon - Turin (TELT), « promoteur public en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière de la future liaison Lyon - Turin », a lancé, à la mi-octobre 2016, un appel d'offres pour les travaux sur la partie française du tunnel de base, consécutivement à la publication au Journal officiel de l'Union européenne d'un premier appel d'offres de 110 millions d'euros. Le ministre des Affaires étrangères, Jean-Marc Ayrault, a pour sa part présenté, lors du Conseil des ministres du 26 octobre 2016, le projet de loi autorisant l'approbation des accords entre la France et l'Italie. L'Assemblée nationale et le Sénat doivent se prononcer d'ici la fin 2016 ou au tout début 2017. **Auvergne - Rhône-Alpes investit dans la sûreté.** → La région Auvergne - Rhône-Alpes va investir 100 millions d'euros afin de doubler les effectifs de la sûreté ferroviaire, créer un centre de supervision régional et généraliser la vidéosurveillance dans les trains, les gares et leurs abords. Cette décision découle de la recrudescence des actes de délinquance (+ 27 %) en 2015, qui surviennent à 15 % dans les trains, à 60 % dans les gares et à 25 % dans les emprises. Ces faits se sont produits à 85 % dans cinq des 12 départements de la région, avec 32 % pour le Rhône et la métropole de Lyon, 20 % pour l'Isère, 17 % pour la Savoie et la Haute-Savoie, 16 % pour la Drôme. ■ SM

Vers une nouvelle gare sur la LGV Paris - Bruxelles ? → Il y a quelques temps, la région Nord PPas-de-Calais évoquait une gare nouvelle sur la LGV Nord, au croisement de la ligne Valenciennes - Lille, près de l'aéroport de Lesquin. Cette fois, c'est en Belgique qu'un projet est évoqué. La presse belge rapporte des discussions autour de la création d'une gare sur la LGV 1, dans un site qui pourrait être proche de la base de maintenance de la ligne nouvelle dite du Coucou (Ath/Brugelette) ou de Silly. Dans cette zone, l'avantage est la contiguïté de la LGV avec la ligne classique Tournai - Ath - Hal - Bruxelles.

Infrastructure • Stratégie

L'implémentation de l'ETCS niveau 1 s'est révélée plus difficile qu'attendu

Suite de la page 1

débuté – va permettre d'équiper la partie la plus internationale du *Rail Freight Corridor* 2 (RFC-2). Cette dimension permet de profiter de l'apport de l'ERTMS vis-à-vis de l'interopérabilité.

Lancé par RFF en 2007, le projet s'est transformé. La démarche est initialement globale et porte sur l'équipement des corridors C et D en ETCS niveau 1, afin de se conformer aux Spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Il s'agissait alors clairement d'une obligation légale, imposant aux Gestionnaires d'Infrastructure (GI) de se mettre en conformité. Le calendrier prévoyait l'équipement en France de 2 200 km, avec pour 2015 le déploiement sur les sections des frontières belge et luxembourgeoise vers Bâle et Dijon, sur le corridor C, ainsi que la majeure partie française du corridor D (Modane - Lyon - Perpignan). Les sections Dijon - Lyon et Marseille - Avignon devaient être traitées pour 2020. Mais l'implémentation de l'ETCS niveau 1 *Full supervision* (2.3.0 d) sur le réseau français s'est révélée plus difficile qu'attendu du fait notamment des spécificités techniques et normatives. Comme sur d'autres grands réseaux en Europe, les retards vis-à-vis des exigences de la STI sont devenus importants. En l'état, la démarche a évolué vers la mise en place de sites pilotes, concentrant des défis qu'il convient de résoudre. En effet, l'ETCS peut être appréhendé comme une « boite à outils avec des fonctions et des composants » qu'il importe de configurer de manière *ad hoc* afin de gommer, particulièrement dans le cas de l'ETCS niveau 1 qui se superpose aux signalisations existantes, des différences « quasi-philosophiques ». Il peut s'agir de la longueur des cantons en France ou au Luxembourg, de la vitesse prévalant pour les marches à vue en France ou en Belgique et au Luxembourg (30 km/h *versus* 40 km/h), du statut des signaux très différent dans le cas du Bloc Automatique Lumineux (BAL) français de celui prévalant dans une approche germanique. Bref, il est apparu important de maîtriser dès le départ ce genre de questions. C'est particulièrement la finalité du triangle Mont-Saint-Martin (France) - Aubange (Belgique) - Rodange (Luxembourg) pour lequel l'élaboration de solutions, pour maîtriser les éventuels sauts de courbes de freinage, par exemple, a été longue et délicate. La richesse fonctionnelle de l'ETCS est énorme, mais un certain apprentissage est nécessaire afin d'éviter que le système embarqué n'arrête le train en cas de dysfonctionnement avec l'ingénierie du système au sol. Le défi est donc de parvenir à régler des problèmes nationaux avec une

L'ETCS peut être appréhendé comme une « boite à outils avec des fonctions et des composants » qu'il importe de configurer de manière *ad hoc* afin de gommer, particulièrement dans le cas de l'ETCS niveau 1 qui se superpose aux signalisations existantes, des différences « quasi-philosophiques ».

Alstom, fournisseur de la solution ETCS retenue par SNCF Réseau

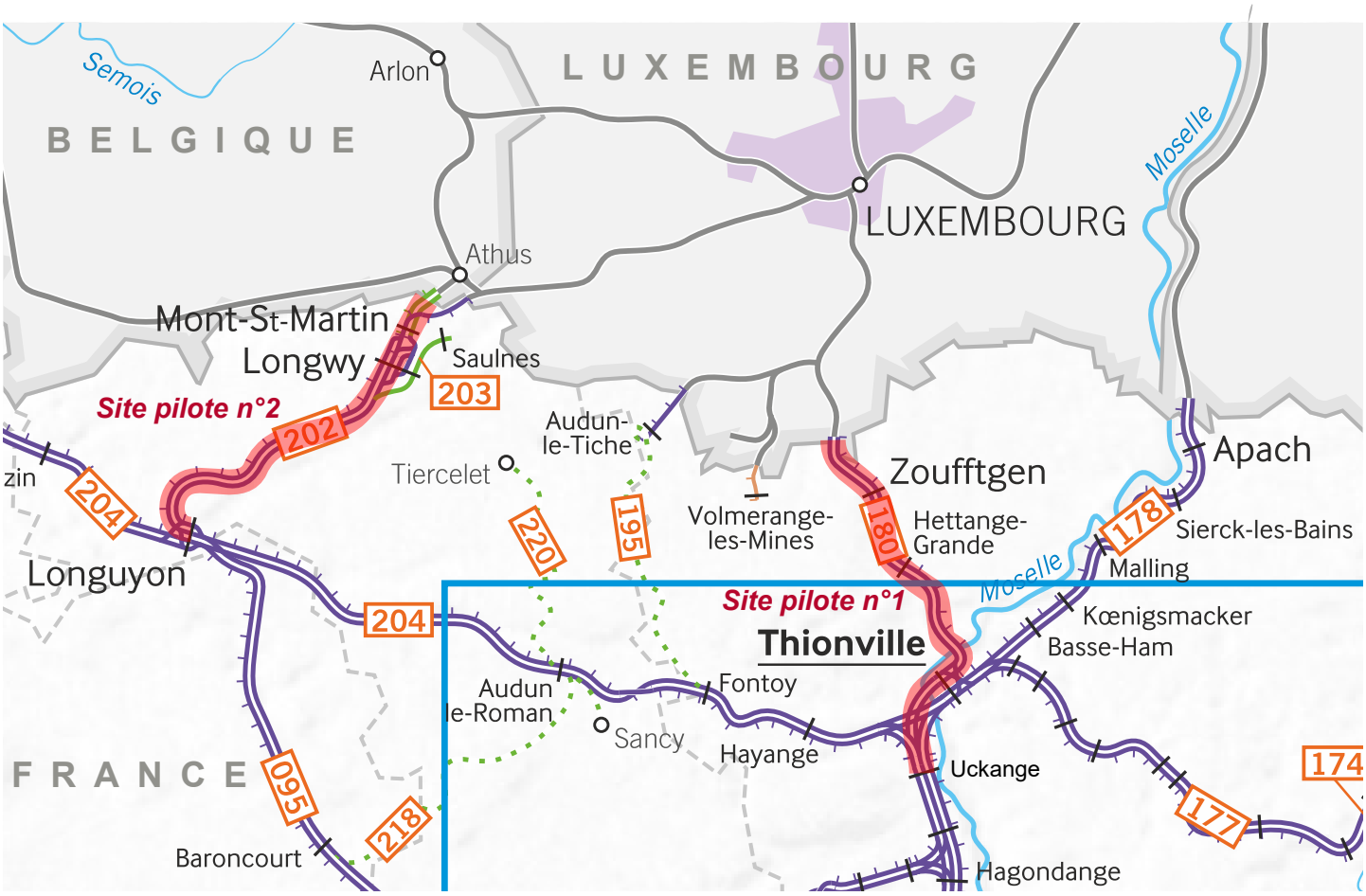
C'est Alstom qui, au terme d'un appel d'offres, a été retenu en 2009 par RFF pour équiper les différentes sections du RFC-2 concernées par l'ETCS. L'industriel est particulièrement présent sur ce segment à l'international, tant sur les systèmes au sol, avec notamment de l'ERTMS niveau 2 baseline *3 au Danemark ou des projets mixtes en Belgique et en Autriche, qu'embarqués avec de très nombreux engins dotés des systèmes Atlas 100 et 200. Fait marquant, l'ERTMS a débordé des frontières de l'Union européenne pour désormais également intéresser l'Asie centrale, l'Australie, l'Amérique latine et l'Afrique du Nord. Cette dynamique bénéficie particulièrement aux sites Alstom de Charleroi et de Villeurbanne, ce dernier (880 collaborateurs dont 76 % d'ingénieurs) développant et fournissant également d'autres systèmes. Ils se rapportent à la signalisation urbaine et au pilotage automatique (Urbalis) ou encore à l'électronique embarquée, avec le pilotage de chaines de traction, le contrôle des trains, l'information aux voyageurs etc.*

Reproduction interdite

ouverture suffisante de manière à permettre un fonctionnement international. Les deux premiers sites pilotes représentent chacun 20 km. La mise en service du premier a été actée le 17 octobre 2016 après obtention des Autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) par les agences de sécurité française et luxembourgeoise (l'AMEC pour l'ETCS sol Uckange - Zoufftgen a été délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire le 1er août 2016) – il a fallu procéder aux homologations des installations au sol et embarquées – et la validation des TGV Euroduplex circulant aussi en Allemagne et en Suisse. La démarche constitue un réel tour de force. Pour la suite du programme en France, l'objectif est 2030 avec en ligne de mire un passage à l'ETCS de niveau 2 et à la Baseline 3. Dorénavant, SNCF Réseau ne se concentre plus sur un critère légal, mais sur un critère économique. Le GI recherche des lignes ou des sections de lignes dont la modernisation (*via* la Commande Centralisée du Réseau, la signalisation) ou sur lesquelles le déploiement de matériels *ad hoc*, permettraient de dégager des synergies justifiant le passage à l'ETCS. Au niveau système (sol et bord), il n'y a pas en l'état de compensation économique nette à adopter l'ETCS, particulièrement au niveau 1 qui, dans son utilisation actuelle, se superpose au cantonnement existant et n'apporte pas de progrès significatifs en termes de capacités ou de sillons. Le gain se situe seulement au niveau de la robustesse et de la souplesse d'exploitation. En effet, par rapport au système français existant, l'ETCS permet d'optimiser les phases de freinage. Tous les signaux disposent en outre de balises de réouverture, ce qui contribue à absorber plus rapidement les situations dégradées. De fait, il n'y a pas de *business case* positif sur le réseau conventionnel, estime SNCF Réseau. Mais il en existe pour le niveau 2 sur LGV, où il est possible de gagner des sillons et donc de monnayer cette plus-value capacitaire. Dans tous les cas, SNCF Réseau s'efforce de maintenir une dynamique autour de l'ETCS, malgré des difficultés techniques et financières. L'État français ne lui apporte à ce stade aucun support financier – l'application

La France ne fait indéniablement pas figure de bonne élève en matière d'ETCS, mais elle n'est pas la moins bien placée. Pour le Gestionnaire d'infrastructure français, comme pour son homologue allemand du reste, les systèmes préexistants à l'ERTMS ne sont pas obsolètes, mais sont encore considérés de qualité et d'un bon niveau de sécurité.

Localisation des deux premiers sites pilotes ETCS niveau 1, en connection avec les réseaux belge et luxembourgeois. En avance dans le déploiement du système européen, les « petits » réseaux ont évolué très rapidement. Le Luxembourg devait se séparer du Memor II+. La Belgique a de son côté suivi, consécutivement à de graves accidents, un plan de renouvellement très ambitieux pour 2022.



Reproduction interdite

SNCF Réseau

Installation de l'ETCS niveau 1 en voie avec la mise en place des Eurobalises chargées de transmettre vers le bord les informations de signalisation.

de la règle d'or n'incite pas à ce type d'investissement – alors que les aides de l'Union européenne sont essentielles mais insuffisantes aux yeux de SNCF Réseau. L'Europe finance 50 % des projets retenus. Mais l'application du critère de plafonds kilométriques fait que ce ratio est théorique. Au final, la France ne fait indéniablement pas figure de bonne élève en matière d'ETCS, mais elle n'est pas la moins bien placée. Pour le Gestionnaire d'infrastructure français, comme pour son homologue allemand du reste, les systèmes préexistants à l'ERTMS ne sont pas obsolètes, mais sont encore considérés de qualité et d'un bon niveau de sécurité. Cette frilosité vaut également pour l'entreprise ferroviaire SNCF. L'ETCS n'est pas encore identifié comme étant un vecteur commercial alors que le retrofit des locomotives est tenu pour très coûteux. A l'inverse, les « petits » réseaux européens ont évolué très rapidement. La Suisse devait remplacer le Signum et le ZUB parvenus en fin de vie alors que le Luxembourg devait se séparer du Memor II+. La Belgique a de son côté suivi, consécutivement à de graves accidents, avec un plan de renouvellement très ambitieux pour 2022. Parallèlement, les opérateurs fret, qui sont davantage tournés vers l'international (lire l'exemple de BLS Cargo dans *La Lettre Ferroviaire* n°146 du 2 février 2016) et qui ont un petit parc de locomotives, ont en général cherché à tirer profit de cette évolution. C'est incidemment une fenêtre d'opportunités pour les loueurs, quand bien même certains d'entre eux se plaignent du problème des acceptations croisées qui ne sont pas encore possibles. Les spécificités nationales (la transition vers le système domestique, par exemple) obligent toujours de procéder à des tests spécifiques, au cas par cas.

L'arrivée de l'ETCS niveau 1 *Full Supervision* sur Zoufftgen - Uckange s'effectue dans le cadre d'une évolution maîtrisée, sans changement fondamental. Il a fallu ménager auprès des collaborateurs de SNCF Réseau (exploitants, mainteneurs) une bonne compréhension du nouveau système et la maîtrise d'un vocabulaire spécifique avec de nombreux acronymes issus de la langue anglaise et utilisés pour établir les spécifications européennes de l'ETCS. Pour leur part, les premiers conducteurs SNCF concernés sont affectés à des roulements TGV et ont tous les prérequis à l'ETCS niveau 2, qui équipe la LGV Est européenne. Le cas de figure singulier (maintien de la signalisation latérale et conduite en signalisation de cabine) de Zoufftgen - Uckange nécessite cependant de faire évoluer des comportements ou règles de conduite. Pour les locomotives, les règlements européens ne prévoient d'obligations que pour les matériels neufs. Cependant, les CFL vont équiper les locomotives électriques de la série 3000 d'ici à 2017 ou un peu après. L'opérateur belge B Logistics déclare vouloir faire de même avec les locomotives de type 13 (similaires aux 3000 luxembourgeoises citées), qui sont équipées du *hardware* ETCS avec la fonctionnalité TBL1+ pour la Belgique déjà opérationnelle. L'opérateur explique que l'ETCS sera activé sur cette série d'engins dès que son fournisseur (Alstom, lire l'encadré en page 2) sera en mesure de lui livrer une solution homologuée en France, en Belgique et au Luxembourg. Pour Fret SNCF, qui n'a aucune locomotive neuve en commande et qui ne déploie que des BB 37000 dans le cadre de l'alliance Sibelit, et des BB 27000, voire des BB 26000, l'ETCS sur les deux sites pilotes ne semble pas être un enjeu. Il n'est pas prévu à ce stade de doter lesdites locomotives de ce système. Mais les petits réseaux (voir le précédent belge ou l'infortune des BB 36000 rouges), qui ont une forte valeur stratégique, pourraient bien faire évoluer cette posture. L'opérateur reconnait ainsi qu'il pourrait recourir, si nécessaire, aux locomotives de type BR 186 déjà équipées ETCS et utilisées en Belgique. Mais cette solution semble théorique dans la mesure où ces engins ne sont pas autorisés Luxembourg, ni ERTMS France. Il faudrait que Fret SNCF finance une nouvelle version du logiciel qui profiterait aussi à Euro Cargo Rail (groupe DB Cargo), le principal utilisateur de BR 186 en France. ■

Pour l'entreprise ferroviaire SNCF, l'ETCS n'est pas encore identifié comme étant un vecteur commercial alors que le retrofit des locomotives est tenu pour très coûteux.

Reproduction interdite

Maintenance • Contrat

Alstom Belfort assure la maintenance lourde de locomotives BB 36000 d'Akiem

Alstom Transport

Photo de la BB 36004 sur le site Alstom de Belfort, après son retour du Maroc. Elles ont été louées par Akiem à l'Office Chérifien des Phosphates. Alstom va réaliser une révision mi-vie.

Un lot de BB 36000 va bénéficier de révision mi-vie ou d'opération de réparation accident au sein des ateliers Alstom de Belfort.

Sylvain Meillasson

Les locomotives tricourant BB 36004, 5 et 6 sont rentrées courant septembre 2016 du Maroc, où elles étaient utilisées en tête de trains lourds (4 800 t), depuis 2012, dans le cadre d'un contrat passé entre Akiem (filiale d'Ermewa, groupe SNCF) et l'Office Chérifien des Phosphates. Après leur arrivée au port de Rouen (Le Petit-Quevilly), elles ont été acheminées chez leur constructeur Alstom à Belfort (arrivées le 26 septembre 2016), où elles bénéficieront d'une révision mi-vie (de quoi leur redonner un potentiel commercial d'une vingtaine d'années) et, dans les trois cas, des opérations de réparation accident. Il s'agit d'une opération de révision patrimoniale (contrat de cinq ans pour un parc de sept engins). Alstom Belfort a l'intention de monter en puissance sur les opérations de remise à niveau et de modernisation pour aider Akiem – ou d'autres clients – à tirer le meilleur parti de leur dotation. Rappelons également que sept locomotives de même type (BB 36007, 10 à 13, 15 et 23) sont utilisées par l'opérateur italien Thello, alors que le Belge B Logistics a déjà retourné au loueur les BB 36024 et 25 (depuis stationnées à Lille-Fives) et que le déploiement en Belgique des 36000 « rouges » SNCF ne pourra pas durer, faute d'être équipées du système européen de sécurité et de signalisation ETCS (*European Train Control System*). Les BB 36000 « vertes » sont pour leur part dotées du système de sécurité italien SCMT et demeurent incontournables pour les interpénétrations France - Italie. Mais elles sont « attaquées » en trafic intérieur italien par les 12 locomotives E483 de type TRAXX, louées par Captrain Italia à Akiem. Quant aux BB 36300, elle sont restées propriétés de Fret SNCF, à l'exception des 339 et 348 relevant de Trenitalia. En tête d'un convoi produit par Captrain Italia, la BB 36342 est spectaculairement sortie des voies sur un embranchement dédié au fret, le 16 juin 2016, à Modène (Italie). Elle a été précédée de peu par la BB 36026, qui a pâti, le 2 juin 2016, à Anvers, d'un accostage violent. Ces deux engins plus ou moins sévèrement endommagés sont à ajouter aux trois locomotives de ce type déjà accidentées au Maroc, ainsi qu'aux BB 36336 et 341 ayant récemment tamponné.

Alstom Belfort a l'intention de monter en puissance sur les opérations de remise à niveau et de modernisation pour aider Akiem – ou d'autres clients – à tirer le meilleur parti de leur dotation.

La réparation de toutes ces locomotives Astride n'est *a priori* pas exclue. Le cas de la BB 36250, en son temps sévèrement atteinte lors d'une collision sur un passage à niveau en Italie et reconstruite avec une partie du chaudron qui aurait dû être celui de la 36023, tend à montrer qu'un large spectre d'options est possible. ■

Reproduction interdite

Signalisation • Autorisation

Nouveau délai pour la modernisation de la ligne métrique Le Fayet - Vallorcine

Un même système de signalisation MZ et deux pays aux réglementations différentes : l'EPSF a besoin de plus de temps pour l'autoriser en France.

Sylvain Meillasson

Les circulations sur la ligne à voie métrique Saint-Gervais-Les Bains-Le Fayet - Vallorcine sont interrompues depuis le 5 septembre 2016 afin de procéder à l'installation d'une nouvelle signalisation de conception suisse. Attendue pour décembre 2016, sa mise en service devra cependant être reportée. L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a été convaincu par la démonstration technique (jugée satisfaisante), organisée lors d'une visite le 28 septembre 2016, dans le cadre de l'instruction de l'homologation du système de signalisation MZ. Mais l'Établissement public a parallèlement constaté que les processus de fonctionnement proposés sur la France diffèrent de manière substantielle par rapport à ceux prévalant en Suisse. Ce décalage découle de l'environnement réglementaire ayant cours en France et des gestes métier différents des deux opérateurs (TMR et SNCF), propres à chacun des deux pays. Pour chaque écart identifié entre les procédures appliquées en Suisse et en France – les premières sont décrites dans les Prescriptions pour la Circulation des Trains (PCT) alors que c'est le Règlement Général de Sécurité (RGS) qui est applicable en France –, il a été décidé de procéder à une analyse de risques et à une démonstration de leur équivalence en terme de sécurité. Mais la démarche ne pourra aboutir à une homologation pour le 1er décembre 2016. Par conséquent, un délai supplémentaire de six mois a été reconnu nécessaire, ce qui implique de remettre en service le système ECLAIR d'ici à décembre 2016, afin d'assurer la desserte prévue pour cet hiver. Une nouvelle coupure de 8 à 12 semaines interviendra à la fin de la saison hivernale. L'activation du bloc MZ sur Le Fayet - Vallorcine (avec l'application d'une offre renforcée des Bossons à la gare frontière) est désormais prévue pour la deuxième quinzaine de juin 2017. Pour l'EPSF, l'Autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système de signalisation en vigueur dans un autre pays, avec une adaptation aux références réglementaires nationales, constitue une situation inédite. ■

Pour l'EPSF, l'Autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système de signalisation en vigueur dans un autre pays, avec une adaptation aux références réglementaires nationales, constitue une situation inédite.

Christophe Masse

La nouvelle signalisation MZ est en place et attend de l'EPSF son Autorisation de mise en exploitation commerciale. La photo montre ici un signal avancé, suivi d'un signal d'exécution, à l'approche de la gare de Vallorcine.

Reproduction interdite

Grandes lignes • Stratégie

Trains d'équilibre du territoire : des discussions toujours en cours et quelques avancées dans l'est

Alors que dans l'est, la reprise de lignes TET par les régions se précise, les discussions se poursuivent ailleurs, y compris à propos de trains de nuit.

Sylvain Meillasson

L'État, les régions Grand-Est et Bourgogne - Franche-Comté ainsi que le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) se sont entendus sur l'avenir de trois relations TET (Trains d'équilibre du territoire). Grand-Est reprendra, en 2017, les dessertes Metz - Hirson et Reims - Dijon. La relation Paris - Troyes - Belfort lui reviendra aussi, au plus tard en 2018, avec dans ce cas le soutien financier de Bourgogne - Franche-Comté, du STIF et de l'État. Ce dernier s'est engagé à financer le renouvellement du parc de matériel roulant (275 millions d'euros pour 19 rames Coradia Liner, produites par Alstom) et à verser une contribution de fonctionnement de 13 millions d'euros. Les discussions entre le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, et le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, sont toujours en cours à propos de Paris - Boulogne et de Paris - Maubeuge/Cambrai. Elles se poursuivent aussi avec Centre-Val de Loire pour trois relations que sont Paris - Orléans - Tours, Paris - Orléans - Bourges et Paris - Nevers. La région a transmis une proposition chiffrée (intégrant le nombre de rames, principalement de type Regio 2N/ Omneo de Bombardier, étoffées de quelques Regiolis d'Alstom pour la desserte de Montluçon, et le déficit d'exploitation) à l'État, qui ne l'a ni refusée, ni acceptée. Centre-Val de Loire attend le retour de l'État pour continuer, si besoin, les négociations. Pour sa part, la région Auvergne - Rhône-Alpes tente de sauver la relation Intercités de nuit Paris - Savoie (*La lettre ferroviaire* n°158 du 30 août 2016), dont les trains ont cessé de circuler le 30 septembre 2016. Dans une réaction commune, trois vice-présidents – Éric Fournier, Patrick Mignola et Martial Saddier – dénoncent « l'absence de volonté manifeste de trouver une issue acceptable sur le sujet ». Ils soulignent aussi que la liaison Paris - Savoie (100 000 voyageurs annuels, malgré « un contexte *marketing* dégradé ») a un avenir. Ils rappellent à cet effet que plusieurs pistes impliquant les offices du tourisme et les autorités locales ont été proposées à ce jour, mais en vain. Surtout, les trois vice-présidents annoncent que l'élaboration d'une solution « acceptable par tous » devient le préalable à la négociation de la convention TER applicable dès 2017, entre la région et la SNCF. ■

Repères

Paris - Troyes - Belfort reviendra à la région Grand-Est, au plus tard en 2018, avec le soutien financier de Bourgogne - Franche-Comté, du STIF et de l'État, qui :

- financera **19** rames Coradia Liner pour **275** millions d'euros et
- versera **13** millions d'euros au titre d'une contribution de fonctionnement.

Jacques Balz

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), « à la demande de SNCF Voyageurs » a délivré, selon une décision du 15 novembre 2016, « l'Autorisation de mise en exploitation commerciale de l'automoteur Régiolis variante Intercités, Porteur Polyvalent Gros Bi-mode, Bi-tension (PPGBB) régional/ intervilles […] en composition US, UM2 ou UM3 homogène ou hétérogène (tous types) ». Le photographe Jacques Balz a surpris l'acheminement des rames n°106 et 107 en gare de Réding. Une présentation de ce nouveau matériel Intercités en présence du secrétaire d'État est envisagée dans les prochaines semaines.

Reproduction interdite

Marché • Tendance

France : des trains de marchandises mieux remplis

Les statistiques 2015 tendent à démontrer une plus grande efficacité du secteur, mais l'environnement économique risque d'anéantir les efforts.

Laurent Charlier

Les statistiques officielles de l'année 2015 du transport ferroviaire de marchandises ont été publiés en octobre 2016 par le Service de l'Observation et des statistiques (SoeS) du ministère de l'Environnement. Alors que 2016 est qualifiée de « désastreuse » par nombre d'acteurs, il semble insolent de mettre en avant la progression des trafics de 5,1 % en tonnes-kilomètres et 5,2 % en tonnes, entre 2014 et 2015 (dont 39 % réalisés par les opérateurs alternatifs). Soulignons plutôt le recul, sur la même période, du nombre de trains-kilomètres de 0,8 %. Cette baisse s'explique notamment par des trains mieux remplis et donc moins nombreux, ce que vient attester la croissance du tonnage net moyen de marchandises par train, passant de 516 à 547 tonnes. Cette attention portée à l'optimisation du taux de remplissage des trains se renforcera dans les années à venir avec un travail réalisé par les entreprises ferroviaires visant à mieux commercialiser la capacité résiduelle de leurs convois. La démarche de digitalisation des processus devrait faciliter cette commercialisation. Fret SNCF ou DB Cargo (sa filiale française Euro Cargo Rail comprise), par exemple, avancent sur cette voie « en effaçant les frontières » entre les produits wagon isolé, train complet et de transport combiné. 2016, une année « désastreuse » pour plusieurs raisons, au premier rang desquelles les récoltes calamiteuses qui réduisent inévitablement le besoin de transport ou les longues grèves du printemps 2016 relatives aux négociations sociales sectorielles. Les piètres résultats agricoles touchent durement des opérateurs comme SNCF Logistics, Euro Cargo Rail, Europorte ou Colas Rail – pour qui 2016 est d'ailleurs la première année de positionnement sur ce marché, dans l'ouest de la France. 2016 s'inscrira donc en opposition avec la tendance 2014-2015 marquée par un développement du transport de produits de l'agriculture de 8,5 % en tonnes-kilomètres. Toujours en 2016, les grèves ont diversement impacté les acteurs. À ce propos, Antoine Pulcini, chef de groupe achats logistiques chez Danone Waters, a indiqué, lors de la Journée OFP du 15 novembre 2016, avoir mis en œuvre une échappatoire pour sortir la volumétrie et ne pas arrêter l'usine d'Évian. Pendant les grèves, avec la navette ferroviaire, « nous avons "bypassé" le triage d'Ambérieu et nous sommes allés directement sur notre plateforme, d'où nous avons fait partir des camions ». 2016 est également marquée par une hausse substantielle des coûts de péage, une tendance qui se poursuivra dans les années à venir. L'harmonisation du cadre social sectoriel engendrera également une augmentation des coûts relatifs aux ressources humaines. Une hausse du coût d'accès aux voies de service est également annoncée, tout comme une menace sur leur avenir faute de lignes de crédits pour les régénérer. Comme le réseau capillaire, ces installations sont essentielles au fret ferroviaire. Ces évolutions conjoncturelles tendront alors très probablement à annihiler le gain de productivité dégagé par le meilleur taux de remplissage des trains évoqué ci-

Les évolutions conjoncturelles tendront très probablement à annihiler le gain de productivité dégagé par le meilleur taux de remplissage des trains. Cela ne concourra pas à ce que les entreprises ferroviaires équilibrent leurs comptes, un objectif sans cela déjà bien difficile à atteindre.

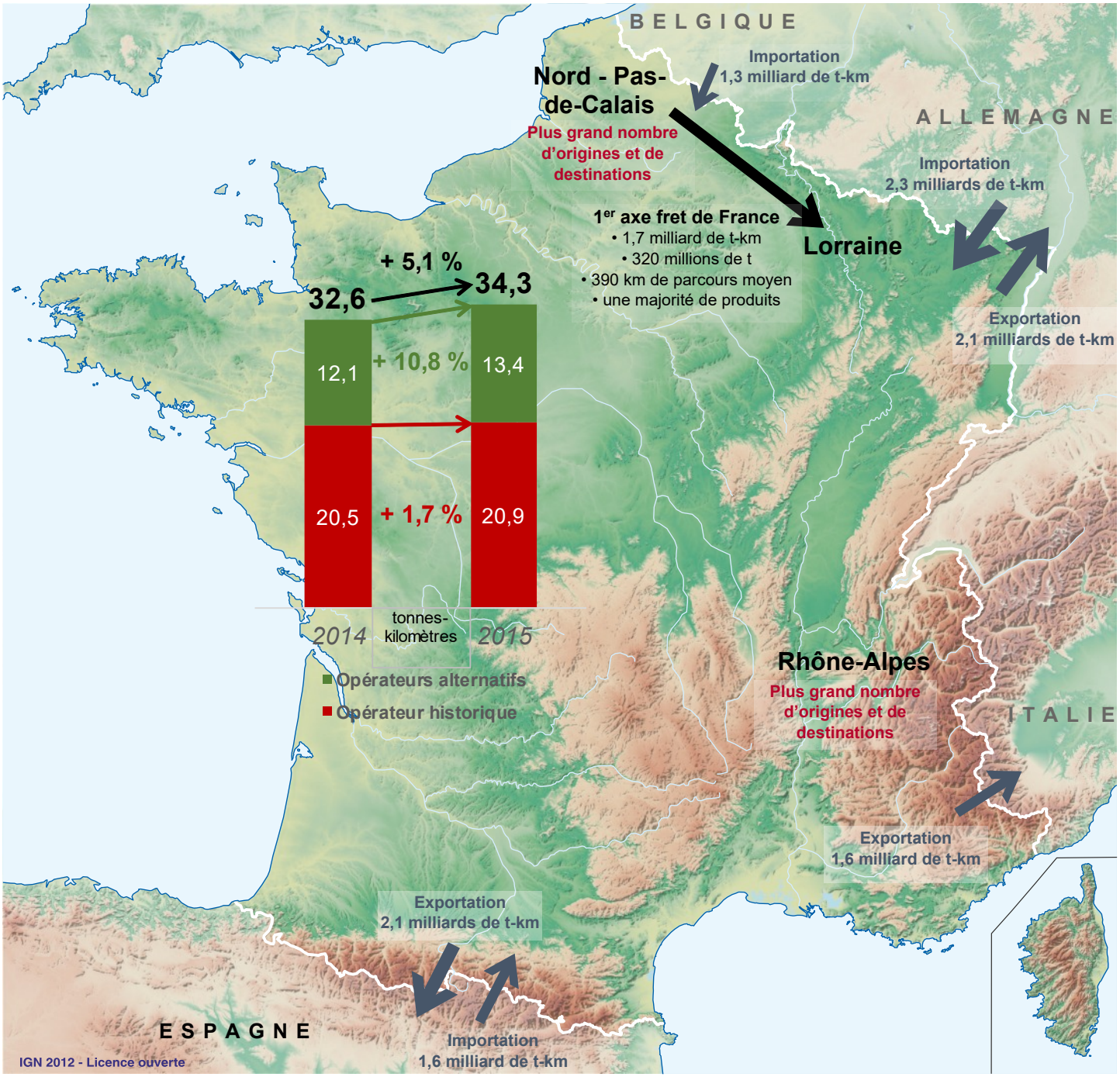
Entre 2014 et 2015, les entreprises ferroviaires alternatives ont gagné deux points de part de marché, pour atteindre 39 %.

Laurent Charlier

Reproduction interdite

dessus. Cela ne concourra pas à ce que les entreprises ferroviaires équilibrent leurs comptes, un objectif sans cela déjà bien difficile à atteindre.

Les statistiques 2015 soulignent également le rôle essentiel du rail pour le transport de marchandises dangereuses (gaz, liquides inflammables, produits comburants ou corrosifs) avec une hausse globale de 12 % de ce type de fret, qui représente 16 % des circulations. Sur ce marché, dans la note de synthèse de l'étude sur le wagon isolé de l'AUTF, publiée en septembre 2016, l'Association de chargeurs rappelle « l'importance vitale de ce type d'offres d'acheminement » pour le secteur de la chimie. ■



Mise en forme des principales données publiées en octobre 2016 par le Service SoeS du ministère de l'Environnement.

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.lalettreferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.
Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements :** Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock, davidhaydock@orange.fr), et avec la participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0316 W 92216

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1° de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.