

FLASH

Réunion du groupe consultatif des Entreprises Ferroviaires (RAG) - Corridor de Fret 2

Le 29 Mai 2013

Actualités

Le Comité de gestion présente les actualités du Corridor.

Le catalogue Sillon du service annuel 2014 a été publié en février. Il est disponible via PCS (Path Coordination System) et sur le site internet du Corridor.

En février, un dossier de demande de subvention a été déposé à la Commission Européenne. Il concerne principalement une étude sur le gabarit au Luxembourg et en France, la mise en place d'un système d'information géographique propre au Corridor, la mise à jour du Document d'Information du Corridor et la refonte du système de communication, dont la refonte du site internet et la mise en œuvre d'une nouvelle forme de coopération avec le groupe consultatif des entreprises ferroviaires. Une réponse formelle à cette demande de subvention devrait être apportée au début de l'automne.

Le 21 mars, les nouveaux statuts du GEIE ont été signés. L'objet du GEIE prend désormais en compte le règlement 913/2010. En outre, le GEIE s'appelle désormais GEIE RFC2.

Les résultats de l'étude de marché seront présentés lors de la prochaine réunion du Groupe consultatif.

Les procédures de guichet unique sont finalisées.

La Commission Européenne cherche depuis quelque temps à rapprocher le concept de corridor de fret à celui du corridor du réseau central. Elle a proposé de nouveaux itinéraires pour les corridors du réseau central, notamment la mise en place du Corridor Mer du Nord-Méditerranée, qui serait très lié au Corridor 2.

Dans les prochains mois, il conviendra de finaliser le Plan de mise en œuvre et le Document d'information du Corridor. Les réflexions sur les procédures de coordination des travaux et de gestion du trafic seront poursuivies. Enfin, la refonte du site internet du Corridor 2 sera effectuée.

Le plan de mise en œuvre

Le Comité de gestion présente les changements apportés au plan de mise en œuvre, suite à la consultation à laquelle huit entreprises ont répondu.

Des goulots d'étranglement ont été ajoutés sur les cartes.

La présentation des résultats de l'étude de marché a fait l'objet de quelques modifications mineures, le Comité de gestion ne souhaitant pas contester les résultats de l'étude de marché, basée sur les déclarations des clients.

Par ailleurs, le Comité de gestion insiste sur l'importance du rôle des entreprises ferroviaires dans la construction du Train

Performance Management (TPM). D'ailleurs, elles participent déjà aux groupes de travail sur cette question. De plus, le module EPR sur la qualité des données sera utilisé pour alimenter le TPM. Les modules financiers de l'EPR ne devraient en revanche pas être mis en place à court ou moyen terme.

Les données relatives à l'ERTMS (niveau, version et type de supervision) seront précisées sur les cartes.

Les dates auxquelles l'ERTMS et les systèmes nationaux ne seront plus superposés sont connues de façon précise pour certains pays seulement (le Luxembourg, la Suisse et la Belgique).

Une demande a porté sur l'ajout d'un KPI relatif à l'utilisation des sillons préétablis, mais l'objectif de cette demande devrait être précisé.

L'échelle des cartes devrait en outre être agrandie.

Par ailleurs, en novembre 2013, le Corridor sera lancé sur la base de l'itinéraire historique. Des extensions ont déjà été décidées, mais elles ne seront offertes à la réservation qu'à partir de janvier 2015. De plus, les représentants de la Grande-Bretagne ont demandé l'extension du Corridor 2 vers leur pays. Le Comité exécutif a accueilli de manière positive cette demande, mais souhaite la mise en place d'un groupe de travail composé de représentants des ministères et des gestionnaires d'infrastructures pour vérifier l'absence d'incompatibilités dans la vision du corridor que défend chacune des parties. En outre, les demandes d'extension du Corridor formulées dans le cadre de la consultation seront examinées très prochainement. Les capacités sur les extensions validées seront offertes à la réservation soit à partir de novembre 2013 soit à partir de janvier 2015.

Enfin, des terminaux ont été ajoutés à Anvers, à Vénissieux, à Dunkerque et à Bâle.

Processus d'allocation de capacités et Corridor – OSS

Le Comité de gestion présente le processus d'allocation de capacités et le Corridor-OSS

Le Corridor-OSS sera l'interlocuteur unique des clients. En janvier d'une année donnée, les capacités pour l'année suivante seront publiées. De janvier à mi-avril, les candidats pourront formuler des demandes de réservation de sillons via un outil nommé PCS. Le Corridor-OSS affectera les sillons suivant une règle de priorité définie par les ministères des états membres des pays concernés.

Le Comité de gestion précise qu'à X – 7,5 (fin avril), les gestionnaires d'infrastructure décideront de conserver ou non les sillons restants dans le catalogue. A partir de cette date, les candidats pourront demander de nouveaux des sillons préétablis (PaP). Ils seront attribués dans l'ordre d'arrivée des demandes.

La réserve de capacité – pour des demandes de sillons à court terme – pourra être demandée jusqu'au 21^{ème} jour précédant le départ du train.

Le Comité exécutif indique que, pour le Corridor 1, la réserve de capacité pourra être demandée jusqu'au 60^{ème} jour précédant le départ du train.

Le Comité de gestion présente la règle de priorité et spécifie que quand une demande de sillons concerne deux corridors, il est prévu que la règle de priorité s'applique comme si les deux corridors n'en formaient qu'un. Enfin, une démonstration du système PCS est faite. Ce système gèrera les demandes pour l'ensemble des PaPs.

Premières propositions de PaPs pour le catalogue 2015

Le Comité de gestion présente le nombre de PaPs du Corridor 2 prévus en 2015. Compte tenu des remarques formulées par des membres du Groupe consultatif, Le Comité de gestion indique que des changements seront apportés au catalogue prévu. En effet, les deux sillons prévus entre Longuyon et Metz ne semblent correspondre à aucune demande. Ces sillons pourraient être déplacés vers Thionville. Par ailleurs, de nouveaux sillons pourraient être ajoutés afin de relier le Corridor à des sillons espagnols. Enfin, la carte pourrait être modifiée compte tenu d'une demande formulée par un candidat autorisé.

Le Comité de gestion invite les membres du groupe consultatif à lui faire part de toutes autres suggestions relatives au catalogue 2015 dans les prochains jours. La carte légèrement modifiée devrait être transmise aux gestionnaires d'infrastructure au mois de juin.

Organisation de quatre groupes de travail

Lors de la réunion du RAG du mois de janvier, il avait été convenu de créer quatre groupes pour travailler sur l'amélioration de la qualité du service :

Le Comité de gestion propose de définir les points qui pourraient y être abordés ainsi que l'organisation de ces groupes.

- Concernant le premier groupe qui porte sur la transparence, la simplification et l'harmonisation des charges d'infrastructure, le Comité de gestion précise qu'un prix indicatif et non contraignant pourrait être donné dans le catalogue pour chaque sillon préétabli. En outre, il serait intéressant de discuter avec les entreprises ferroviaires pour mieux comprendre les questions de coût total du système ferroviaire.
- Le deuxième groupe concerne l'augmentation du gabarit et principalement l'examen du P400. Il sera étendu, dans un second temps, à d'autres limites de l'infrastructure, telles que la longueur ou le tonnage admissible des trains.
- Le troisième groupe concerne l'autorisation transfrontalière de locomotives jusqu'aux gares frontalières. Ce groupe traitera non seulement de l'acceptation des locomotives, mais aussi des certificats de sécurité.
- Le dernier groupe concerne l'amélioration de la coordination des travaux et de l'information aux entreprises ferroviaires.

Le Comité de gestion indique que deux groupes pourraient se réunir en juillet et deux groupes en septembre. Un tableau sera adressé aux membres du Groupe consultatif afin qu'ils précisent le nom des personnes qui participeront aux différents groupes de travail. En outre, le GEIE pourrait être leader des groupes de travail sur la coordination des travaux, sur le gabarit et sur l'information sur les prix. En revanche, il serait préférable que ce soit un représentant des entreprises ferroviaires qui soit leader du groupe de travail sur l'autorisation transfrontalière de locomotives jusqu'aux gares frontalières.

Questions diverses

CFL Cargo indique que les entreprises ferroviaires souhaitent désigner un Président du RAG. De plus, elles souhaitent que le futur Président puisse être invité à certaines réunions du Comité de gestion et du Comité exécutif du Corridor 2.

Le Comité de gestion est favorable à ce que les entreprises ferroviaires nomment un Président. Il prend note de la demande relative à la participation du futur Président au Comité de gestion et au Comité Exécutif.

Le Groupe consultatif désigne Régis VIRCONDELET (Fret SNCF) en tant que Président du RAG. Eric LAMBERT (CFL Cargo) sera son suppléant.

Par ailleurs, CFL Cargo annonce que les entreprises ferroviaires membres de l'UIC proposent la création d'un groupe de coordination de l'ensemble des corridors. Il sera lui-même rapporteur pour le Corridor 2.

Le Comité de gestion rappelle qu'au niveau des gestionnaires d'infrastructure, il existe une instance de coordination des corridors au sein de RNE. En outre, des forums sont régulièrement organisés par la Commission Européenne afin d'améliorer la coordination des corridors.

Participaient à cette réunion des représentants de :

RAG du RFC2: SNCB-Logistics, CFL Cargo, Sibelit, Fret SNCF, Europorte, ERFA et CER ;

Comité exécutif de RFC2: ministère belge

Organismes publiques : Autorité de régulation belge, Commission européenne ;

Comité de gestion du RFC2 : Infrabel, Sillon Suisse, CFF, ACF, CFL, RFF, ProRail, GEIE RFC2.