



# Corridor de Fret Ferroviaire

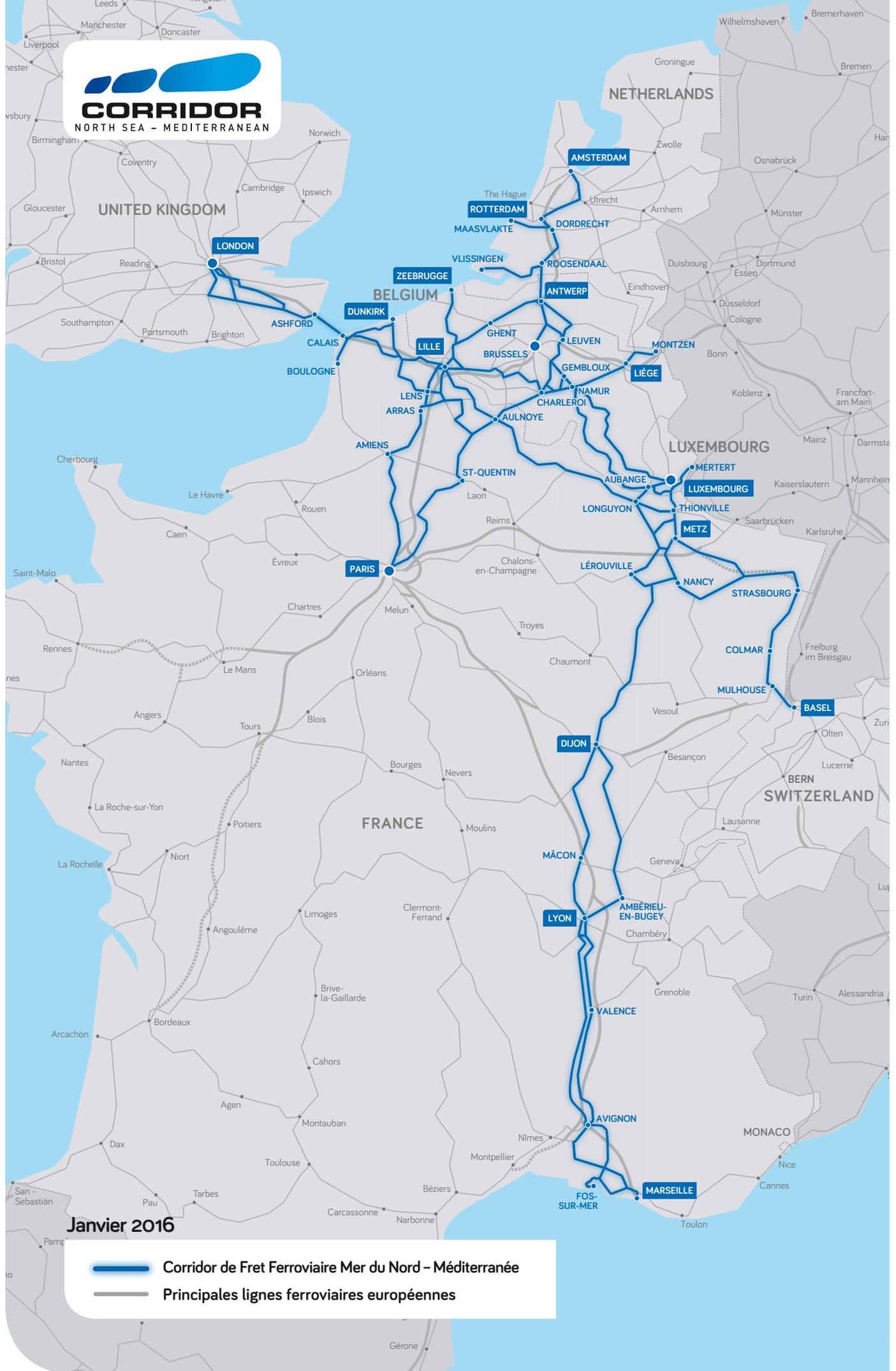
MER DU NORD - MEDITERRANEE

Easier

Safer



Faster



Janvier 2016

**—** Corridor de Fret Ferroviaire Mer du Nord - Méditerranée  
**—** Principales lignes ferroviaires européennes



## Une importante route européenne de fret ferroviaire

Le Corridor de Fret Ferroviaire Mer du Nord - Méditerranée (RFC North Sea - Mediterranean) est une des principales routes ferroviaires en Europe et un des corridors de fret ferroviaire européen les plus prometteurs. Il relie des ports majeurs en Europe - Anvers, Rotterdam, Dunkerque, Zeebrugge et Marseille - aux zones industrielles de l'Europe de l'Ouest et aux portes d'entrée vers le Sud de l'Europe.

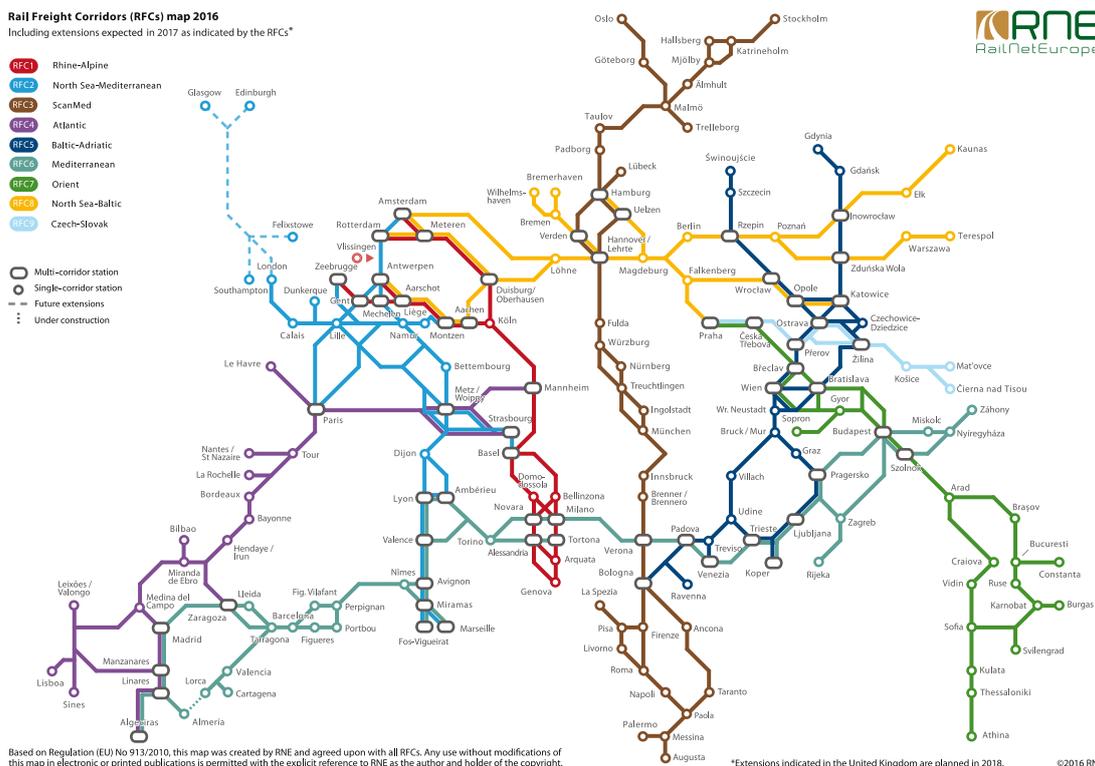
Il s'étend progressivement pour s'aligner avec le Corridor du Réseau Central correspondant.

Avec les autres Corridors de Fret Ferroviaires, il constitue un réseau européen de neufs corridors.

Déjà plus de 30 000 trains y circulent, transportant plus de 20 million de tonnes sur des parcours internationaux.

Le but du corridor est de faciliter le transport par rail, d'être plus efficace et de gagner des parts de marché intermodales. En améliorant la qualité de service du rail, RFC North Sea - Mediterranean encourage ainsi le report modal de la route vers le rail.

### RFC NORTH SEA – MEDITERRANEAN, MEMBRE D'UN RESEAU EUROPEEN DE CORRIDORS





## « Easier »

### *Un guichet unique pour des sillons de qualité*

Les entreprises ferroviaires et les autres partenaires, comme les chargeurs, logisticiens et opérateurs de transport combiné, peuvent demander de la capacité pour du trafic de fret ferroviaire international, via le guichet unique du corridor et en utilisant le système de commande international Path Coordination System (PCS).

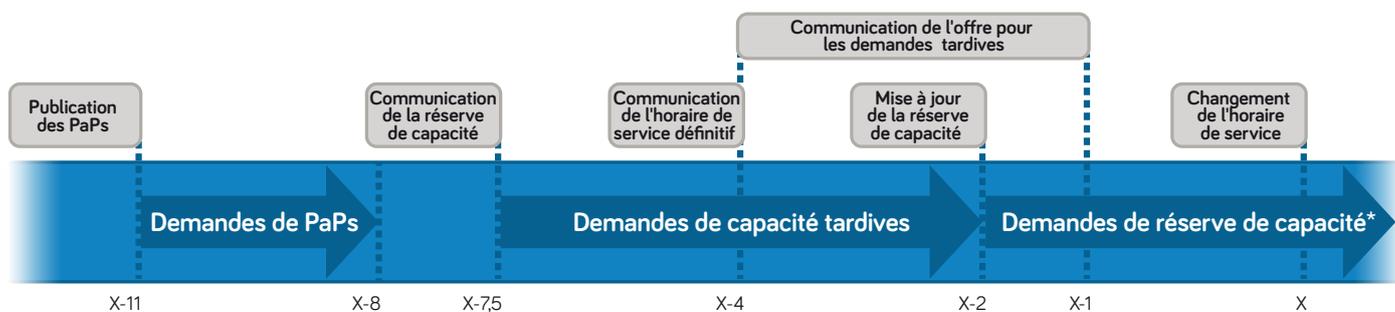
Cette capacité prend la forme de sillons « prêts à l'emploi », appelés sillons préconstruits.

Ils peuvent être demandés pour le prochain horaire de service ou, pour plus de flexibilité, à court terme.

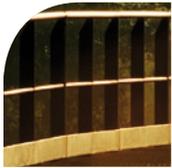
Ces sillons bénéficient d'un haut niveau de qualité :

- ils sont définis en fonction des besoins exprimés chaque année par les clients - actuels ou potentiels - du corridor;
- ils sont réservés au trafic de fret international et bénéficient d'une protection juridique contre les suppressions;
- ils sont construits en tenant compte des travaux coordonnés le long du corridor;
- ils sont coordonnés avec les sillons des autres corridors.

#### CALENDRIER D'ALLOCATION DE CAPACITE



\* jusqu'à 21 jours avant la circulation



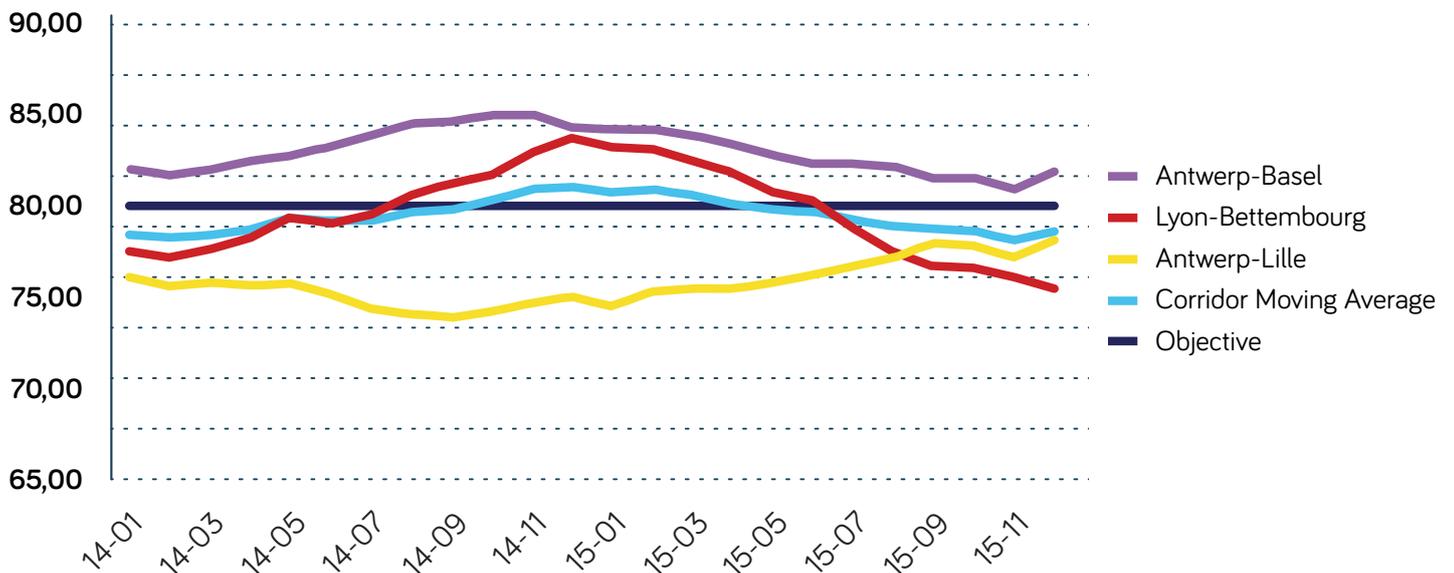
## « *Faster* »

### *Un haut niveau de performance*

Pour améliorer la qualité des circulations, les trains qui circulent sur le corridor bénéficient de nouveaux services. L'un des principaux services consiste à mesurer et analyser la performance des circulations pour améliorer la ponctualité des trains.

Quand un train dévie de son horaire, l'outil européen Train Information System (TIS) fournit l'information nécessaire sur le retard. Les entreprises ferroviaires bénéficient donc d'une visibilité à l'échelle internationale de la ponctualité de leurs trains, résumée dans des rapports mensuels qu'ils reçoivent du guichet unique du corridor.

#### KPI 3: PONCTUALITE DU CORRIDOR



Pourcentage de trains arrivant à l'heure à destination, c. à. d. avec moins de 30 minutes de retard (moyenne mobile de 12 mois).



## « Safer » *Un réseau optimisé*

En améliorant l'interopérabilité, en collectant des informations sur les investissements et en coordonnant les travaux le long du corridor, les lignes du corridor sont optimisées pour le trafic international, conformément aux standards définis par la réglementation européenne (RTE-T).

### ERTMS

RFC North Sea - Mediterranean déploie actuellement le système de sécurité interopérable European Railway Traffic Management System (ERTMS) sur les lignes principales du précédent Corridor C. Ce système est appelé à terme à remplacer les systèmes nationaux, qui imposent aux locomotives d'être équipées de systèmes spécifiques nationaux pour circuler sur chacun des réseaux traversés.

### INVESTISSEMENTS

Les gestionnaires d'infrastructure échangent des informations sur leurs investissements, ce qui permet de mieux les coordonner à l'échelle du corridor. Plus de 70 projets qui pourront voir le jour dans les dix prochaines années, pour un coût total d'environ 6,5 milliards d'euros, ont été identifiés. En dehors d'ERTMS, ces projets concernent principalement l'augmentation du gabarit et la suppression des goulets d'étranglement.

### COORDINATION DE TRAVAUX

Les gestionnaires d'infrastructure coordonnent le planning des travaux qui affectent la capacité à l'échelle du corridor. Le but est qu'une entreprise ferroviaire qui souhaite circuler du pays A au pays B ne soit plus dans la situation où des travaux d'infrastructure ont lieu à la fois sur la ligne principale du pays A et sur la ligne alternative du pays B.



## Gouvernance

*Une approche collaborative ambitieuse*

### COMITE EXECUTIF

Le Comité exécutif est composé de représentants des six états traversés par le corridor. A travers leur coopération au niveau des ministères des transports, il a comme objectif l'amélioration des conditions du fret ferroviaire international.



### COMITE DE GESTION

Le Comité de gestion est formé de représentants de haut niveau des gestionnaires d'infrastructure et des organismes de répartition du corridor. Il a constitué une équipe permanente et des groupes de travail, ce qui lui permet de réagir avec rapidité, efficacité et flexibilité.

**ProRail**

**INFRABEL**

**NetworkRail**



### GROUPES CONSULTATIFS

#### GRUPE CONSULTATIF DES ENTREPRISES FERROVIAIRES (RAG)

Toutes les entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor sont les bienvenues dans ce groupe. Il se rassemble plusieurs fois par an pour être consulté par le Comité de gestion sur des sujets qui ont un impact pour les entreprises ferroviaires utilisatrices du corridor. Le RAG fournit aussi à ces entreprises une plateforme pour partager, avec les gestionnaires d'infrastructure, organismes de répartition et ministères des transports du corridor, leurs avis sur les développements nécessaires du corridor.

#### GRUPE CONSULTATIF DES TERMINAUX (TAG)

Plus de 100 terminaux, qui sont des opérateurs de transport combiné, des ports maritimes et fluviaux, des plateformes multimodales et des triages, sont sur les sillons du corridor. Des représentants de ces terminaux se rencontrent au sein du TAG pour améliorer la connexion de leur infrastructure avec le corridor et pour être consultés sur des sujets importants pour eux. Ici aussi, les terminaux bénéficient d'une plateforme pour émettre des avis sur tous les sujets relatifs au corridor.

**GUILLAUME CONFAIS-MORIEUX**

Managing Director  
guillaume.confaismorieux@rfc2.eu



**MOHAMED SALIMENE**

Operation & Investments  
ERTMS coordinator  
mohamed.salimene@rfc2.eu



**THOMAS VANBEVEREN**

One-Stop Shop leader  
Quality & Capacity  
thomas.vanbeveren@rfc2.eu



**MATTHIEU MAESELLE**

Communication & Finance  
Advisory Groups  
matthieu.maeselle@rfc2.eu

**GUICHET UNIQUE DU CORRIDOR**

Avenue Fonsny, 13 • B-1060 Bruxelles • Belgique  
Tel: +32 (2) 432 2808 • E-mail: oss@rfc2.eu

**SIEGE ADMINISTRATIF**

RFC North Sea - Med • 9 Place de la gare  
L-1616 Luxembourg

**SITE INTERNET**

[www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu)

Les activités de RFC North Sea - Med sont co-financées par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. L'auteur de cette publication en est le seul responsable. L'Union européenne ne saurait être tenue pour responsable de l'utilisation qui pourrait être faite des informations qui y figurent.