

Réunion du groupe consultatif des Terminaux Corridor de Fret n° 2

7 mars 2013

Sommaire

INTRODUCTION	3
Mise en œuvre du Corridor de Fret n 2	4
Coordination entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux	7
Collecte des informations des terminaux pour le document d'information du corridor	Erreur ! Signet non défini.
Présentation du plan d'investissement	13
Point d'étape sur l'étude de marché	17
Conclusion	24

Participaient à cette réunion :

Groupe consultatif des terminaux du Corridor de fret 2 (TAG)

Frédéric BUYSE, IFB

Guy BOURBONNAUD, Grand Port Maritime de Dunkerque

Xavier DAIRAINÉ, Grand Port Maritime de Dunkerque

Francis DE RUYTTER, PSA Antwerp

Jean DEDISTE, Terminal Container Athus

Christian FEUVRE, Grand Port Maritime du Havre

Hélène HASLE, Port autonome de Strasbourg

Mickaël KREMER, RFF

Eric LAMBERT, Terminaux Intermodaux de Bettembourg

Antony PETILLON, CCI Côte d'Opale Port de Calais

Jeffrey PIARRAT, Logistics in Wallonia

Anne-Gaëlle SIMON, SNCF GEODIS

Franck RIBREUX, SNCF EIC NPDC

Comité exécutif du Corridor de fret 2

Julie BUY, ministère belge

Brigitte JACQUEMONT, ministère français

Comité de gestion du Corridor de fret 2

André MATTHIS, Sillon Suisse

Michel GEUBELLE, Infrabel

Ann BILLIAU, Infrabel

Maurice FARAMELLI, ACF

Daniel THULL, CFL

Luc ROGER, RFF

Paul MAZATAUD, GEIE RFC2

Eric GUENTHER, GEIE RFC2

Thomas VANBEVEREN, GEIE RFC2

Introduction

Luc ROGER

Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue.

Directeur des Affaires européennes de Réseau Ferré de France, c'est à ce titre que je vous accueille dans ces locaux, occupés par la Direction de la Circulation Ferroviaire (SNCF) et par un certain nombre de structures de Réseau Ferré de France.

La Direction de la Circulation Ferroviaire est en charge de la gestion de la circulation ferroviaire, en relation étroite avec les structures en charge de la répartition des capacités. Le terme de capacités est ici à entendre dans son sens premier, en référence à la législation européenne.

Ces locaux illustrent le rapprochement opéré entre Réseau Ferré de France, la Direction de la Circulation Ferroviaire et la partie Infrastructure de la SNCF, selon la volonté du gouvernement français. Les structures régionales sont aussi présentes.

Nous avons le plaisir de bénéficier de ces possibilités d'accueil qui nous sont offertes par la Direction de la Circulation Ferroviaire. Elles constituent la préfiguration d'un profond mouvement de réorganisation en cours au sein du système ferroviaire français.

Je vous propose qu'Ann BILLIAU, future présidente de l'Assemblée du Corridor de Fret 2, vous explique le contexte de cette réunion.

Anne BILLIAU

Bonjour à tous. Je souhaite à chacun de vous la bienvenue lors de cette seconde réunion du groupe consultatif des gestionnaires et des propriétaires des terminaux pour notre futur Corridor de Fret 2, l'actuel ERTMS Corridor C.

Je suis également heureuse de pouvoir accueillir aujourd'hui quelques représentants du Comité exécutif de notre corridor. D'ailleurs, je suis très contente qu'à la veille de la Journée de la Femme, des représentantes de la gent féminine soient ici présentes.

Cette fois-ci, nous avons décidé de tenir cette réunion à Paris. Je tiens à remercier Monsieur Luc Roger pour l'organisation de cette journée dans cette salle, à la fois bien conçue et accueillante.

L'année 2013 est une année importante. Le 10 novembre 2013, au plus tard, six des neuf corridors initiaux prévus dans le règlement européen 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif doivent être opérationnels. Le Corridor de Fret 2 en fait partie.

Ann BILLIAU reprend cette introduction en langue anglaise.

Nous avons réellement besoin les uns des autres pour faire de ce Corridor de Fret 2 un outil susceptible de répondre aux besoins de la société dans son ensemble, au sens large du terme. Sans terminaux, il n'existerait pas de points de départ pour charger et pour décharger les marchandises. Sans corridors, il n'existerait pas de sillons. Sans opérateurs, le déplacement de marchandises ne pourrait pas se concrétiser.

Comme vous le savez, nos destins sont très étroitement liés et c'est pour cette raison que nous sommes ensemble aujourd'hui. Il s'agit de façonner ensemble notre futur corridor pour qu'il devienne un succès. Saisissons ensemble aujourd'hui l'occasion de poursuivre la coopération constructive que nous avons déjà initiée dans le courant de l'année passée. Je vous souhaite une journée passionnante et des débats fructueux.

Etant retenue par d'autres obligations en début d'après-midi à Bruxelles, je ne pourrai malheureusement pas assister à cette réunion jusqu'à la fin de la journée. Je vous confie donc aux bons soins de Paul MAZATAUD, gérant du GEIE Corridor de Fret 2, qui guidera les débats.

Paul MAZATAUD

Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue.

Je vous propose d'évoquer les différents points dont il sera question au cours de cette journée. Tout d'abord, une information sera dispensée sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Corridor de Fret 2. Par la suite, Thomas VANBEVEREN évoquera la collecte d'informations à laquelle nous devons procéder à propos des terminaux du corridor. Il traitera également de la coordination de l'exploitation des terminaux et de celle du corridor. Durant l'après-midi, le plan d'investissements du Corridor de Fret 2 sera évoqué. Enfin, un point d'étape sera effectué sur l'étude de marché. Celle-ci est déjà largement avancée à l'heure actuelle.

Sachez que les échanges, au cours de cette réunion, donneront lieu à un compte-rendu écrit. Nous ferons en sorte que celui-ci soit accessible aux membres du groupe consultatif Terminaux sur notre site Internet.

Paul MAZATAUD propose ensuite un tour de table pour que chacun des participants puisse se présenter.

Paul MAZATAUD

Je vous propose que notre dialogue, en référence aux présentations réalisées grâce à des documents Powerpoint, soit interactif. Loin d'une présentation magistrale, l'objectif de cette journée consiste à recueillir votre opinion, prendre en compte vos suggestions et favoriser les échanges les plus nourris avec vous.

Mise en œuvre du Corridor de Fret 2

Paul MAZATAUD

Je vous propose, en préambule, d'évoquer la mise en œuvre du Corridor de Fret 2. Les corridors de fret constituent des projets extrêmement ambitieux. Ils sont menés dans le cadre du règlement européen n° 913/2010. Ces ambitions peuvent être mesurées au regard de l'ensemble des sujets traités par le Corridor de Fret 2. Huit projets, au minimum, doivent ainsi être menés en parallèle et dans une certaine interdépendance. Ils concernent les problématiques suivantes :

- la gouvernance ;
- la mise en œuvre, le lancement et l'exécution d'une étude de marché ;
- la gestion des capacités ;
- la mise en place d'un guichet unique pour l'allocation des sillons ;
- les investissements ;
- la gestion du trafic ;
- la coordination des travaux à l'échelle du corridor ;
- la publication annuelle d'un Document d'Information du Corridor ;

- la définition précise des caractéristiques du Corridor et notamment la définition des itinéraires.

Durant cette journée, nous aborderons de manière détaillée plusieurs de ces thématiques.

En ce qui concerne la gouvernance, le concept de corridor de fret s'avère novateur puisqu'il s'inscrit dans le domaine de la coopération entre des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de répartition, des ministères, des entreprises ferroviaires et des terminaux. Au total, les structures de gouvernance constituent tout un ensemble.

A l'échelle de la Commission Européenne, le Comité exécutif a été formellement créé par une lettre de mission approuvée le 27 juin 2012. En ce qui concerne le Comité de gestion, c'est-à-dire l'organe de gouvernance des gestionnaires d'infrastructures et organismes de répartition, le GEIE Corridor C, qui avait d'ores et déjà pour but la mise en place de l'ERTMS, procède actuellement à la révision de ses statuts pour s'adapter au nouveau contexte du Corridor de Fret 2. Il a d'ailleurs adopté un nouveau nom puisqu'il s'appellera GEIE RFC 2.

Ces nouveaux statuts ont été approuvés et feront l'objet d'une signature formelle le 21 mars 2013 par ses sept membres et partenaires.

Les deux groupes consultatifs, rassemblant d'une part les représentants des entreprises ferroviaires et d'autre part les représentants des terminaux, ont été mis en place lors d'une réunion de lancement en juin 2012. Une réunion du Groupe consultatif des entreprises ferroviaires a été organisée voici quelques semaines.

Nous procédons actuellement à l'adaptation de nos outils de communication pour une mise en ligne avec le concept de Corridor de Fret 2. Un nouveau site Internet et un nouveau logo seront ainsi conçus.

Nous travaillons en lien étroit avec les ministères des transports et la Commission Européenne pour nous inscrire plus largement dans le contexte des corridors du réseau central. Je n'aborderai pas longuement ce sujet très vaste. La Commission européenne travaille à la conception d'un règlement visant à la création de corridors qui ne seraient pas exclusivement ferroviaires mais multimodaux. Ils associeraient les structures ferroviaires, les structures fluviales et les structures maritimes. Il s'agit de veiller à la bonne cohérence entre les corridors de fret et les corridors du réseau central.

L'étude de marché a été lancée au mois d'avril 2012. Le consortium était composé de bureaux d'études néerlandais, belge et français. Plusieurs rapports intermédiaires ont d'ores et déjà été approuvés. La phase finale de l'étude de marché se déroulera au printemps prochain. Nous avons bénéficié d'une vaste enquête auprès des acteurs ferroviaires du corridor et des entreprises pouvant bénéficier des services de transports. Une centaine de personnes ont été interrogées.

La gestion des capacités constitue un enjeu essentiel. A titre personnel, j'estime qu'il s'agit à court terme de l'aspect le plus révolutionnaire de la mise en œuvre du Corridor de Fret 2.

Nous avons travaillé à la construction d'un catalogue de sillons. Celui-ci est publié sur le site Internet du corridor. Ces sillons ne bénéficient pas encore des protections prévues par le règlement n° 913/2010. Le premier catalogue bénéficiant de ces protections sera le catalogue de sillons du service annuel 2015. Nous avons conçu ce catalogue en prenant en compte de manière virtuelle la mise en place du règlement et en instaurant une coordination entre l'ensemble des partenaires du corridor. Nous avons accordé une importance particulière à une connexion efficace de ces sillons aux frontières. Celle-ci a été largement améliorée.

Ce catalogue de sillons est beaucoup plus fourni que les catalogues de sillons mis en place par le passé. Vingt sillons par sens, franchissant les frontières, sont estampillés « corridors ».

Par ailleurs, l'allocation de ces sillons par le biais d'un guichet unique, dédié au corridor, a fait l'objet de larges avancées. Thomas VANBEVEREN, responsable du guichet unique, traitera de cette problématique.

Le fonctionnement du corridor se caractérise par son aspect européen. A partir du 10 novembre 2013, une entreprise ferroviaire pourra réserver, en une seule demande, un sillon entre les Pays-Bas et la Suisse.

Nous avons mené une réflexion sur les procédures précises qui devront être respectées par ce guichet unique, phase par phase, dans la construction des sillons et dans l'organisation opérationnelle du système, dont l'interface avec PCS (Path Coordination System), l'interface avec les gestionnaires d'infrastructure/organismes de répartition, mais aussi l'interface avec les autres corridors, le corridor n° 1, le corridor n° 4, le corridor n° 6 et le corridor n° 8. Parfois, il existe des sections communes avec d'autres corridors. Nous devons faire en sorte de veiller à la cohérence de cette organisation.

En ce qui concerne le plan d'investissement, le travail relatif à sa création a débuté l'été dernier. Les données ont été collectées à l'automne. Le plan est quasiment achevé et sera rapidement disponible. Il fera partie du Plan de mise en œuvre du corridor qui sera transmis au mois de mai.

Un groupe de travail a été constitué pour réfléchir à la coordination des travaux.

Le premier objectif consiste à rendre publique de manière précise et détaillée une liste des travaux menés pour le corridor dans les trois prochaines années. L'inventaire des données relatives aux travaux sur l'ensemble du Corridor à l'horizon de 2015 est en cours. Il sera bientôt achevé.

Le second objectif consiste à favoriser si possible une coordination optimale des travaux de part et d'autre des frontières

Nous sommes en train d'identifier l'ensemble des accords bilatéraux portant sur la coordination des travaux qui ont été signés entre les divers intervenants. Entre certaines paires de pays, des accords ont déjà été conclus. Entre d'autres, ils n'existent pas encore. Nous travaillons donc à la rédaction d'accords bilatéraux entre les pays concernés.

La gestion du trafic fait également l'objet d'un groupe de travail. Là encore, il existe des accords bilatéraux relatifs à la coordination de la gestion du trafic. Ces accords ont été signés pour l'ensemble des points frontières.

Le règlement n° 913/2010 fournit des indications plutôt nouvelles au sujet de la coordination des travaux à l'échelle du Corridor. Nous tentons de cerner dans quelle mesure les règles existantes sont compatibles ou éloignées de ce règlement.

Nous avons pu constater qu'à l'échelle du Corridor, rares sont les acteurs de la gestion de trafic qui connaissent la localisation des trains de l'autre côté de la frontière. L'obstacle le plus important est la bonne connaissance du logiciel TIS (Train Information System) développé par RailNetEurope. Notre objectif consiste donc à faciliter la bonne connaissance de ce logiciel, notamment par l'organisation de séances de formation.

Nous pensons également que nous pouvons faciliter la gestion du trafic en améliorant l'organisation de propositions alternatives d'itinéraires en cas de perturbations. Sur le Corridor de Fret 2, plusieurs lignes ont vocation à être utilisées à cette fin. Il convient de s'assurer que les interlocuteurs traitant de la gestion de trafic et les entreprises ferroviaires puissent facilement obtenir des propositions alternatives dans ces circonstances.

Le Corridor C constitue le précurseur du Corridor de Fret 2. Les itinéraires du Corridor C feront intégralement partie des itinéraires du Corridor de Fret 2. Cependant, il est possible que s'y ajoutent des itinéraires supplémentaires. En effet, le Corridor de Fret 2 répond à une logique assez différente.

L'étude de marché nous amène à nous interroger sur la pertinence d'itinéraires supplémentaires, et en particulier à une possibilité d'extension vers Dunkerque, Liège et Marseille, mais aussi vers Paris et entre Calais et Aulnoy-Aymeries par le sud de Lille.

Un débat est en cours sur la possibilité d'extension du Corridor de Fret 2 vers le Royaume-Uni à l'horizon de 2015, à moins de renforcer ce lien par la création d'un nouveau corridor de fret. Au niveau ministériel, le Royaume-Uni a fait valoir sa préférence pour une extension du Corridor de Fret 2. Actuellement, le Comité exécutif du Corridor de Fret 2 n'a pas encore répondu à cette demande.

De manière plus globale, ces problématiques d'extension ont été mises sur la table. Aucune décision n'est prise à ce jour mais une décision devrait se prendre à brève échéance, d'ici quelques semaines ou quelques mois. Des itinéraires précis doivent bien sûr être définis dans le cadre du lancement du corridor.

En ce qui concerne les prochaines étapes, le Plan de mise en œuvre du Corridor de Fret 2 sera transmis au Comité exécutif avant le 10 mai 2013. Nous disposons déjà de nombreuses informations relatives au plan d'investissement et aux caractéristiques du corridor ainsi qu'aux mesures à mettre en place pour exécuter les obligations citées.

Nous souhaitons avant tout collecter des informations relatives aux terminaux, et ceci à brève échéance, entre mars et avril 2013. Nous avons déjà commencé la rédaction du Document d'Information du Corridor qui sera mis à jour chaque année.

Le 10 novembre 2013, le corridor sera formellement lancé.

Souhaitez-vous poser des questions ?

Aucune question n'est posée.

Collecte des informations des terminaux pour le Document d'Information du Corridor

La collecte des informations des terminaux pour le Document d'Information du Corridor est présentée par Thomas VANBEVEREN.

Guy BOURBONNAUD

Il serait nécessaire de fournir la définition exacte de la notion de « terminal ». Est-il question des différents terminaux portuaires ? S'agit-il au contraire du port dans sa globalité ? Parlons-nous plutôt de l'accès de RFF sur le port ?

Thomas VANBEVEREN

Chacun pourra décider du niveau d'information à fournir. A notre sens, il est important que le document d'Information du Corridor constitue un outil de marketing et une grande richesse d'information constitue un bon signal vis-à-vis du marché.

Paul MAZATAUD

Dans le cadre du règlement 913/2010, cette définition est très large. Elle englobe à la fois le port, les faisceaux de relais de traction et les voies servant à la formation des trains. Dans le cas particuliers des ports, ceux-ci sont considérés comme des terminaux. A l'intérieur d'un port, se trouvent également toutes sortes de terminaux.

Doit-on considérer l'existence d'un seul terminal ou, au contraire, l'existence d'une multitude de terminaux ? Les deux possibilités sont envisageables. L'enjeu consiste à recueillir l'information la plus large afin qu'elle soit la plus utile possible pour les utilisateurs du corridor, c'est-à-dire les entreprises ferroviaires et les chargeurs.

Thomas VANBEVEREN poursuit sa présentation.

Thomas VANBEVEREN

Dans le questionnaire, nous disposons de quatre fichiers. Chacun d'eux est dédié à un type terminal. Il vous appartient d'identifier les informations qui vous paraissent importantes pour vos clients.

Paul MAZATAUD

Nous souhaitons savoir si les points recensés dans ce questionnaire vous paraissent pertinents. D'autres points sont peut-être souhaitables. Nous souhaitons également recueillir votre avis au sujet de ce recueil d'informations. Présente-t-il ou non certains obstacles ? La mise à disposition de ces informations sur notre site Internet vous paraît-elle souhaitable ?

Frédéric BUYSE

Le modèle sera-t-il bien identique pour chaque corridor ?

Thomas VANBEVEREN

Ils seront identiques pour le Corridor 1 et le Corridor 2. D'autres corridors pourront l'utiliser.

Paul MAZATAUD

En matière de construction des corridors, les initiatives prises pour se doter d'un outil se généralisent souvent à l'ensemble des corridors. Tel a été le cas pour le Corridor 1 et le Corridor 2. Un document commun a été signé pour les deux corridors par les sept ministres concernés le 20 décembre 2012. Aujourd'hui, les autres corridors qui doivent être mis en service en 2013 s'inspirent largement de ce document.

Frédéric BUYSE

Des pays présents dans le Corridor 1 et le Corridor 2 se retrouveront-ils également dans les autres corridors ?

Paul MAZATAUD

Oui. A titre d'exemple, le port d'Anvers correspond à trois corridors. Le port de Metz correspond à deux corridors.

Franck RIBREUX

Le Document d'Information du Corridor s'adresse plutôt aux entreprises ferroviaires qu'aux terminaux. Le gestionnaire d'infrastructure, pour sa part, dispose déjà d'un document de référence décrivant le réseau et son utilisation.

Paul MAZATAUD

De nombreuses catégories de terminaux sont prévues dans le cadre du règlement européen, y compris des terminaux liés à la formation de trains, comme le terminal d'Ambérieu ou celui d'Aulnoy-Aymeries. Ils entrent dans la définition du terminal au sens du règlement européen.

Il serait appréciable que vous remplissiez ce questionnaire en tenant compte de la diversité des définitions. Les catégories de terminaux envisagées pourraient englober une catégorie liée à la formation des trains. Nous réfléchissons à l'opportunité de créer ou non des catégories supplémentaires.

Franck RIBREUX

Je souhaiterais savoir comment les directions régionales de RFF ont été informées sur ce sujet. Nous travaillons en étroite relation avec le siège de RFF. Jusqu'à présent, RFF est propriétaire des terminaux. La validation des documents sera-t-elle de responsabilité régionale ou nationale ?

Paul MAZATAUD

Dans une large mesure, nous travaillons en concertation avec les directions régionales. N'hésitez pas à entrer en contact avec les responsables régionaux. Les personnes les plus compétentes, en ce qui concerne ces questionnaires, relèvent plutôt des EIC.

Luc ROGER

Ce sujet important devrait être abordé lors d'une prochaine réunion du comité de pilotage interne à RFF. Il s'agit d'informer efficacement les directions régionales et d'établir une procédure claire vis-à-vis des EIC. Par ailleurs, vous avez évoqué la problématique de la cohérence entre le Document de référence du réseau et les renseignements qui seront fournis dans le formulaire. Les deux documents se doivent d'être homogènes.

Eric LAMBERT

Ce formulaire sera diffusé à la fois sur notre site Internet et votre propre site Internet. Un moteur de recherche sera-t-il proposé ? Comment la gestion des liens avec les terminaux sur votre site est-elle envisagée ?

Paul MAZATAUD

A court terme, le lien figurera uniquement dans le Document d'Information du Corridor. Ce document sera rendu public avant le 10 novembre 2013. Il sera mis à jour pour chaque service annuel. Le chapitre III comprendra l'ensemble des liens vers les sites de chaque terminal.

Parallèlement, nous envisageons à plus long terme de proposer cette information dans d'autres contextes pour offrir aux acteurs du monde ferroviaire des informations très complètes sur le corridor, accompagnées des cartes adaptées. Dans l'idéal, il suffira de cliquer sur un lien figurant sur cette carte pour obtenir des informations sur un terminal. Cependant, aucune décision ne sera prise sans votre accord.

Des subventions ont été sollicitées auprès de l'Union européenne pour le projet de mise en place du système d'information géographique relatif au corridor.

Eric LAMBERT

L'interactivité sur Internet constitue un atout précieux. Une liste de noms, pour un utilisateur, est moins pertinente que le recours à un visuel du corridor pour obtenir des données sur les terminaux. Celle-ci serait donc un support très intéressant.

Paul MAZATAUD

Tel est exactement notre objectif.

Coordination entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux

Thomas VANBEVEREN présente la coordination entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux et plus particulièrement la construction de PaPs (sillons préconstruits) et TIS (Train Information System) pour lequel des développements sont prévus pour l'utilisation de l'outil par les terminaux.

Thomas VANBEVEREN

Une première option consisterait à construire des sillons préconstruits entre les terminaux. Le schéma serait alors chaotique et peu souple et cette option limiterait fortement les capacités.

Nous avons donc opté pour une seconde option consistant à construire des sillons entre des jonctions, c'est-à-dire les grands nœuds du Corridor. Celles-ci peuvent constituer des bifurcations très importantes. Elles peuvent constituer l'entrée d'un grand terminal, comme celui d'Anvers.

Une harmonisation sera opérée entre ces jonctions à l'échelle internationale.

Des terminaux sont liés aux points de jonction avec d'autres sillons qui ne sont pas des sillons préconstruits. Leur taille peut varier entre 500 mètres et 50 kilomètres. Des terminaux peuvent être liés au corridor même s'ils ne font pas partie du corridor.

Thomas VANBEVEREN poursuit sa présentation.

Eric LAMBERT

S'agissant des différents points de jonction, des trains circulant sur le corridor passent par Aubange et Saint-Martin et rejoignent ensuite la liaison de Metz à Bâle. Dans ce cadre, les trains ne passent pas tous par Thionville. Dans votre catalogue, les sillons débiteront-ils à Aubange vers Bâle ?

Thomas VANBEVEREN

A l'issue de la consultation des clients par RFF, il a finalement été décidé que le tracé des sillons passera par Thionville.

Daniel THULL

Je suppose qu'ils rejoignent d'autres lignes entre Thionville et Aubange.

Thomas VANBEVEREN

Nous pourrions introduire des sillons entre Bâle et Aubange dans les prochains mois. Cette possibilité est ouverte.

Franck RIBREUX

En ce qui concerne la gestion des capacités à l'intérieur des terminaux, comptez-vous réserver d'avance une voie à une entreprise ferroviaire ? Comment garantissez-vous qu'une voie sera disponible ?

Thomas VANBEVEREN

Un arrêt est prévu par exemple sur le sillon entre Anvers et Lille, d'une durée de cinquante minutes.

Thomas VANBEVEREN poursuit sa présentation sur l'outil TIS (Train Information System). Cet outil sera mis à la disposition des terminaux. Chaque terminal sera défini par une liste de points de mesure de TIS.

Eric LAMBERT

Je n'ai pas très bien compris s'il existe un point par terminal ou si plusieurs points sont prévus.

Thomas VANBEVEREN

Tout dépend des situations. Au sein d'un grand terminal, il est possible qu'il y ait plusieurs points. Cependant, la plupart des terminaux comprendront un point spécifique. Dans les grands ports, les points peuvent s'avérer insuffisamment nombreux. S'il n'y a qu'un point, il sera alors le point final pour l'entrée des trains dans le terminal. Le terminal n'aura donc pas d'information sur les trains qui continuent leur parcours.

Eric LAMBERT

L'outil TIS sera mis à disposition des terminaux. Des groupes de travail sont-ils prévus à ce sujet, incluant des terminaux ? Il serait en effet intéressant que nous puissions participer à la réflexion sur son élaboration.

Thomas VANBEVEREN

Certains terminaux, dont je ne connais pas les noms, font partie d'un groupe de travail sur la mise à disposition de TIS auprès des terminaux.

Paul MAZATAUD

N'hésitez pas à faire part de votre intérêt sur ce sujet.

Thomas VANBEVEREN poursuit sa présentation.

Paul MAZATAUD

Je souhaite apporter des précisions au sujet de points évoqués par Thomas VANBEVEREN.

Les lignes situées à l'intérieur d'un terminal peuvent être très longues. Ces lignes-là ne sont pas des lignes du corridor. Elles ne sont pas soumises au règlement n° 913-2010. Cela n'empêche pas que le terminal lui-même appartienne au Corridor.

Par ailleurs, le fait qu'un terminal fasse partie du corridor ne signifie pas nécessairement que la ligne principale du réseau national menant à ce terminal soit une ligne de ce corridor. Sur le schéma fourni, les lignes du corridor sont les lignes bleues. Il peut arriver, dans certains cas, qu'un terminal soit directement situé sur une ligne du corridor. Toutefois, dans la majorité des cas, d'autres lignes assureront la jonction avec le terminal sans pour autant appartenir au corridor. Il est important de bien comprendre cette distinction.

Il existe des lignes de connexion qui ne sont pas des lignes du corridor et des lignes intérieures aux terminaux qui ne sont pas non plus des lignes du corridor.

Le questionnaire concerne chacun des terminaux, y compris au sein des ports. Pour les terminaux situés au sein d'un port, le questionnaire s'adresse aux interlocuteurs des quatre ou cinq catégories de terminaux qui se situent dans ce port.

Dans le cas où les terminaux sont des sillages et font l'objet d'un recensement d'informations, il n'existe pas encore de questionnaire propre. Un travail sera effectué à ce sujet.

André MATTHIS

S'agissant de Rotterdam, une centaine de questionnaires seront donc à prévoir.

Paul MAZATAUD

Oui. Je n'ai pas une idée précise du nombre de terminaux existant dans les grands ports. Par exemple, un terminal de conteneur doit correspondre à un questionnaire à remplir. Lorsque des terminaux sont rassemblés sur un même site, plusieurs questionnaires devront être remplis.

Hélène HASLE

Le port de Strasbourg se situe sur ce corridor. Les points de jonction constituent un point important à Strasbourg, située à proximité de la frontière. D'autres ports sont-ils dans ce cas ? Un travail est-il mené pour d'autres corridors ?

Thomas VANBEVEREN

Des sillons sont conçus jusqu'au port de Strasbourg. A l'avenir, les sillons seront plus nombreux. Le port de Strasbourg sera lié au corridor avec un sillon *feeder/outflow*.

Paul MAZATAUD

La problématique essentielle consiste à vérifier que le port de Strasbourg figurera dans la liste des terminaux relative au Corridor 1. Une ligne de connexion vous reliera au Corridor 1. Il n'y existera pas de sillon préétabli, mais un petit sillon de connexion qui sera géré par RFF ou DB Netz. Cependant, si le port de Strasbourg figure dans cette liste des terminaux du Corridor 1, les interlocuteurs cherchant de l'information au sujet de ce corridor obtiendront par ce biais des informations sur le port de Strasbourg.

Hélène HASLE

Un simple courrier peut-il être utilisé pour demander à être dans la liste du Corridor 1 ?

Michel GEUBELLE

Notre liste de terminaux s'est arrêtée aux frontières. Toutefois, je pourrais transmettre votre question au Comité de gestion du Corridor 1 sans préjuger de la réponse.

Luc ROGER

Le sujet de la liaison entre la France et l'Allemagne constitue un manque criant au regard de la définition des corridors. Il est aujourd'hui pris en compte par la Commission européenne, à la fois au travers des réflexions sur les corridors multimodaux et en conséquence sur l'alignement souhaitable au niveau du corridor de fret ferroviaire qui doit en constituer l'épine dorsale. Le sujet figure bien sur la table. Les modalités de la réflexion ne sont pas encore précisées, mais la nécessité de créer un corridor entre la France et l'Allemagne est très clairement identifiée. Il est donc positif d'exprimer dès à présent des attentes en la matière.

Paul MAZATAUD

Lors de notre dernière réunion, à Bruxelles, un questionnaire d'évaluation avait été distribué. Les interlocuteurs avaient souhaité évoquer la problématique de la coordination des terminaux avec les corridors. Je souhaite m'assurer que la demande que vous avez exprimée en juin dernier ne contient pas un autre questionnement. Le règlement n° 913/2010 souligne la nécessité de veiller à la coordination entre deux exploitations.

Concernant les capacités demandées sur plus d'un corridor et qui auraient un impact sur la capacité disponible dans les terminaux, je souhaite vous informer que nous commençons à porter la réflexion sur la coordination des guichets uniques des différents corridors. Une interface transparente doit être instituée vis-à-vis des différents utilisateurs.

Luc ROGER

Concernant la coordination des travaux qui pourraient avoir un impact sur les terminaux, je vous informe que depuis plusieurs années, les gestionnaires d'infrastructure sont attentifs à l'échange sur la planification des travaux. Des progrès s'avèrent encore nécessaires pour que les informations recueillies soient portées à la connaissance des utilisateurs.

La réunion est suspendue à 12 heures 35. Elle reprend à 13 heures 50.

Présentation du plan d'investissement

Daniel THULL et Eric GUENTHER présentent le plan d'investissement du Corridor.

L'ensemble de ces projets d'investissements représente 6 milliards d'euros de travaux pour des travaux qui s'étendront sur une période de dix ans à partir de 2012, dans l'ensemble des pays traversés par le corridor, qui sont les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France et la Suisse. Pour autant, il n'est pas établi que les dépenses équivaldront à 6 milliards d'euros. Ce chiffre correspond plutôt à une estimation pour l'ensemble des travaux. Tous les travaux n'ont pas été votés. Certains investissements font l'objet de phases d'études techniques préliminaires. Pour des raisons budgétaires ou par manque de pertinence, ils pourront ne pas être retenus par les gestionnaires d'infrastructure nationaux ou par les ministères.

Jeffrey PIARRAT

Quel est le niveau des renouvellements par rapport au développement ?

Eric GUENTHER

Les renouvellements représentent 25 % des investissements, exprimés en euros.

Ces données sont collectées depuis plusieurs mois. La base de données s'avère plutôt fiable. Nous nous sommes familiarisés avec cette base et sa présentation est plus lisible qu'une longue liste de projets. Des axes de sections de corridors ont été identifiés. Nous allons maintenant procéder à un rapide balayage, par section, des projets prévus durant une période de dix ans. Certains projets sont en projet, d'autres sont d'ores et déjà en cours de réalisation.

Pour la première catégorie qui concerne toutes les lignes du corridor sur le territoire français, le programme de renouvellement représente un investissement de 39 millions d'euros sur une période de dix ans.

Daniel THULL

En ce qui concerne l'axe Anvers-Luxembourg, quinze projets de renouvellement ont été cernés. 15 millions d'euros seront investis pour le renouvellement des voies. La ligne de l'itinéraire alternatif passant au Luxembourg vers Göttingen fera l'objet d'un investissement pour le passage à 25 000 volts. Des projets de voies et de lignes nouvelles sont à l'étude. Certains projets restent encore à l'étude et seront menés en fonction de considérations budgétaires.

Eric GUENTHER

Cet axe du corridor est l'un des plus générateurs de projets d'investissements. Plus des tiers des investissements y sont consacrés. L'axe Anvers-Lille fait principalement l'objet de projets de renouvellement de voies et de projets de déploiement de l'ERTMS.

L'autre projet majeur pour le corridor, l'axe Bettembourg – Lyon, fait l'objet d'un programme de déploiement de l'ERTMS prévu du côté français.

De nombreux chantiers de renouvellement de voies et de signalisation sont d'ores et déjà initiés par RFF ainsi que des projets de création de voies ou de doublement de voies et la création de voies d'évitement supplémentaires, notamment sur le sillon lorrain. Les investissements sont estimés à 1,7 milliards d'euros.

En ce qui concerne l'artère Nord-Est, cette section française du corridor fait l'objet d'un programme de renouvellement de voies et de signalisation. Un programme de déploiement de l'ERTMS doit également être mené ainsi que des projets d'amélioration des voies de services et de création de voies d'évitement. Le contournement Sud de Lille est notamment concerné. Il permet d'effectuer un trajet Est-Ouest entre la côte nord et la Lorraine en évitant le passage par Lille aux heures de pointe. Les entreprises ferroviaires peuvent ainsi gagner du temps.

S'agissant de la partie est du corridor, le nœud de Strasbourg suscite d'importants projets pour RFF. La LGV entre Metz et Strasbourg doit être prolongée. Elle libérera des capacités sur la ligne classique au profit du fret. Un réaménagement de l'ensemble des voies à l'intérieur du nœud ferroviaire est également prévu. Il permettra de rationaliser les entrées des trains depuis le Nord. Le déploiement de l'ERTMS fait partie des investissements ainsi que des projets liés au renouvellement de voies et à la signalisation.

Entre Anvers et Rotterdam, deux programmes de déploiement de l'ERTMS ont été élaborés. Ils sont en cours de chiffrage.

Au total, cette photo des investissements prévus sur le Corridor n'est pas figée et devrait continuer à évoluer. Des travaux restent encore au stade d'étude.

Daniel THULL

Je vous propose d'évoquer un projet qui n'existe pas encore. Cependant, il est susceptible de vous intéresser au plus haut point. Nous avons prévu de lancer une étude relative aux gabarits. Il s'agit de cerner les investissements nécessaires même si la réalisation postérieure de travaux n'est pas garantie.

Frédéric BUYSE

Quand cette étude débutera-t-elle ?

Daniel THULL

Elle sera menée bientôt.

Paul MAZATAUD

Le Corridor de Fret 2 a demandé des subventions européennes pour les études portant sur le Luxembourg et la France. La Suisse est également concernée mais ce pays ne fait pas partie de l'Union Européenne. Ces subventions seront affectées à des dépenses d'études pour les années 2014 et 2015.

Le plan d'investissement n'a été conçu qu'à l'intention des lignes « historiques » du Corridor C. Des projets d'extensions de ces lignes ont été élaborés dans le cadre de la création du Corridor de Fret 2 mais les décisions ne sont pas encore prises. Elles devraient être rendues assez rapidement. Il conviendra alors de travailler sur les projets d'investissements associés à ces extensions.

Hélène HASLE

En ce qui concerne la phase de travaux, un certain nombre d'arbitrages seront nécessaires. Comment seront-ils menés ? Une grande partie des travaux sera probablement financée conjointement par des mécanismes d'interconnexion en Europe. Le GEIE pourra-t-il intervenir dans la maîtrise d'ouvrage ? La hiérarchisation opérée par les décisionnaires du corridor pourra-t-elle influencer les choix de la Commission Européenne ?

Paul MAZATAUD

Plusieurs éléments de réponses peuvent être fournis. De fait, le mécanisme d'interconnexion en Europe aura une incidence importante sur le financement par la Commission Européenne. Les décisions ne sont pas encore prises. Le règlement concerné n'est pas encore voté.

La plupart des lignes du réseau central seront situées sur des corridors de fret. A l'inverse, des lignes des corridors de fret ne seront pas situées sur le réseau central. Par conséquent, il sera plus facile d'obtenir des subventions européennes si les lignes sont situées sur le réseau central.

Une demande de subventions a été déposée pour l'étude relative aux gabarits auprès de la Commission Européenne. Celle-ci suscite notre plus vif intérêt. Nous souhaitons savoir si la Commission Européenne est prête à s'engager sur des projets d'investissements relatifs à d'autres sujets que l'ERTMS.

Comment la demande de subventions se concrétiserait-elle pour ce type de projet ? Si des financements européens s'avèrent nécessaires, nous pourrions recourir à un dossier de subventions porté par le GEIE. Pour autant, cela ne signifie nullement que celui-ci sera

maître d'ouvrage du projet. Dans la majorité des cas, il ne sera pas le maître d'ouvrage. En revanche, le GEIE peut jouer un rôle important de coordonnateur pour des projets menés au sein de différents Etats. L'un d'eux concerne le Luxembourg et la France. Dans ce cadre, les équipes du GEIE veilleront à la bonne coordination des différents travaux.

De manière plus ancienne, ce système bien rôdé a été utilisé pour l'ERTMS.

Eric LAMBERT

Comment les demandes d'investissements sont-elles transmises ? Qui décidera des investissements ?

Eric GUENTER

Ce sont les gestionnaires d'infrastructure qui décident. Ces éléments proviennent de leurs bases de données. Le processus d'identification des investissements reste du ressort des GIs. Cependant, le TAG et le RAG peuvent par ailleurs souligner l'intérêt qu'ils voient dans tel ou tel projet. Il appartient alors au Corridor de porter ces projets auprès des gestionnaires d'infrastructure. Il ne s'agit pas de se substituer aux gestionnaires d'infrastructure mais d'identifier des projets qui rencontrent un grand nombre de points identifiés dans le règlement européen et s'avèrent compatibles avec l'esprit du corridor.

Eric LAMBERT

Je tiens à vous remercier de manière officielle au sujet du P 400 dont j'ai fait une affaire personnelle. Les résultats sont probants. Des avancées ont eu lieu. Cela fait plaisir. Désormais, la concrétisation prend toute son importance. En ce sens, je rejoins les préoccupations exprimées par Hélène HASLE. Dès lors que le projet existe et qu'il est répertorié comme un chantier à mener au niveau du réseau, la question de sa priorité par rapport aux autres travaux se posera. Là encore, j'espère que nous aurons notre mot à dire. Il conviendra de placer cette problématique sur la table. Par ailleurs, le suivi sera essentiel. Nous aurons à mettre en avant nos priorités en tant qu'utilisateurs.

Eric GUENTHER

Il sera plus simple, de notre côté, de promouvoir la priorité d'un projet en nous fondant sur les remontées du Groupe consultatif.

Eric LAMBERT

Une liste des différents projets a-t-elle été conçue ?

Paul MAZATAUD

Oui. Le plan d'investissements comporte la liste des projets. Elle sera rendue publique en novembre 2013. A l'origine, nous avons conçu une liste extrêmement détaillée. Les projets de renouvellements ont été décrits de manière très poussée. Finalement, une présentation plus synthétique serait plus lisible qu'un document évoquant en détail des centaines de projets.

Par exemple, le déploiement de l'ERTMS a fait l'objet d'une fusion en un seul projet par axe, pour Metz-Bâle. Au total, 79 projets ou programmes sont recensés.

Franck RIBREUX

L'axe de Bourg-en-Bresse à Ambérieu suscite une problématique de voies de services. Les voies se limitent à 400 mètres, ce qui pose problème pour les trains de taille supérieure.

Paul MAZATAUD

Le plan d'investissements n'est pas figé. Il sera mis à jour, notamment en fonction de vos besoins. C'est une des raisons pour laquelle nous avons décidé de renforcer le dialogue avec les groupes consultatifs. Nous avons recruté Claire HAMONIAU qui, au travers de sa fonction, sera l'interlocutrice privilégiée des groupes consultatifs. C'est elle qui a organisé cette réunion. Je vous incite à prendre contact avec cette personne de référence pour toute suggestion ou demande que vous auriez. Elle aura notamment pour mission de faire évoluer notre site Internet. Dans le même ordre d'idée, nous devons contribuer au dialogue par le biais de plateforme d'échange telle qu'un forum. Des réactions pourront s'exprimer sur un forum.

Point d'étape sur l'étude de marché

Michel GEUBELLE et Eric GUENTHER présentent un point d'étape sur l'étude de marché

Michel GEUBELLE

Lors de cette présentation, nous fournirons un bilan des retours que nous avons reçus et une liste des points d'action permettant d'améliorer le service. Nous sommes conscients que, dans son ensemble, le chemin de fer ne constitue pas un service parfait. En tout cas, l'objectif consiste à définir des possibilités d'améliorations vis-à-vis du marché. Un plan d'actions sera établi dans le temps.

Eric GUENTHER

La première étape de l'étude, qui est désormais achevée, a consisté à cerner les caractéristiques actuelles de l'infrastructure et recueillir les éléments permettant d'identifier les possibilités d'itinéraires supplémentaires au sein du Corridor du Fret 2. Ces éléments serviront à alimenter l'élaboration du catalogue de sillons préconstruits et à contribuer à déterminer les routes du futur Corridor de Fret 2. Enfin, ils serviront à documenter le plan d'investissements qui vient d'être présenté.

L'identification d'une circulation sur le corridor a été un travail de longue haleine. Il a été particulièrement difficile de transformer les « origines/ destinations » en circulations de trains, d'autant plus que les trains transportant des matières industrielles reviennent souvent à vide. Or les bases de données européennes ne prennent pas ceux-ci en compte.

Par la suite, il a fallu définir les caractéristiques des infrastructures sur le corridor. Il peut être compliqué de faire rouler un train alors que le système d'électrification est différent d'un pays à un autre. En outre, la circulation des trains de 740 mètres n'est pas autorisée partout aux mêmes heures. Les gabarits posent d'autres problèmes. Les tunnels peuvent s'avérer pénalisants pour le trafic de containers.

L'ensemble des routes a fait l'objet d'études dans le but de proposer de possibles extensions du corridor. Nous avons aussi demandé aux consultants de procéder à l'inventaire des terminaux. La carte fait notamment état des sites purement ferroviaires et des chantiers de voies de service. Les terminaux multimodaux sont identifiés sur une autre carte. Ces documents ne sont pas suffisamment détaillés pour laisser apparaître l'ensemble des données. Toutefois, la liste écrite s'avère relativement exhaustive.

Il a également été demandé aux consultants d'identifier les axes fluviaux proches du tracé du corridor sur le plan géographique. Ces éléments participent à la photographie actuelle du corridor.

Les circulations internationales traversent au moins un point frontière du corridor. Actuellement, 34 000 trains internationaux parcourent au moins 70 kilomètres sur le corridor en traversant au moins un point frontière. Demain, les extensions vers le littoral du Nord-Pas-de-Calais, vers Liège et vers Paris permettront de tenir compte de l'ensemble du trafic. Les trains nationaux et les trains de passagers ne sont pas pris en compte.

La Belgique constitue le cœur du marché. Plus de 50 % des trains trouvent leur origine ou leur destination sur ce territoire. Les catégories NSTR (typologie de trafic) montrent que 75 % du trafic circulant sur le corridor est constitué par du trafic industriel au sens large, englobant notamment le trafic sidérurgique. Cette part de marché est stable. La neuvième catégorie (qui comprend notamment le trafic de conteneurs) représente 25 % du trafic et constitue la section la plus dynamique.

Vis-à-vis des autres modes de transports, le fret ferroviaire est en troisième position après la route, largement majoritaire, et la circulation fluviale. Favoriser un report de la route au rail est l'un de nos objectifs.

Hélène HASLE

Je suppose qu'il n'est pas question d'un report du trafic depuis le fleuve vers le rail. Cette problématique est souvent évoquée.

Eric GUENTHER

Non. Ces solutions sont complémentaires. Elles ne sont pas antagonistes. Le consultant tend à considérer les 3 modes de transport sont en compétition. Le seul mode de transport pour lequel un report du trafic est hautement souhaitable vers le rail est la route.

Eric LAMBERT

Je suis président du groupe de transports combinés de l'UIC. A ce titre, je peux vous confirmer que sa volonté ne consiste pas en un report modal du trafic fluvial vers le rail. L'objectif du groupe, auquel participent dix-sept entreprises ferroviaires européennes représentant plus de 90 % du volume transporté sur le rail, consiste uniquement à favoriser un transfert de la route vers le rail.

Michel GEUBELLE

Les consultants possèdent une bonne approche théorique. Cependant, celle-ci ne suffit pas à concevoir un produit attractif. Nous avons procédé à la réalisation d'interviews auprès d'opérateurs ferroviaires et d'opérateurs multimodaux. Certains d'entre vous ont peut-être été approchés pour la réalisation de ces interviews. Au total, 79 interviews ont été effectuées. Ils ont été répartis entre différents pays. Ils permettent d'obtenir une vue complète de la situation ressentie. Souvent, une différence se fait en effet jour entre le factuel et le ressenti.

Etrangement, la plupart des interlocuteurs interrogés n'étaient pas proactifs sur le corridor. Ils affirment qu'ils préfèrent utiliser le Corridor A/1, qui passe par l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Les raisons de ce choix ne sont guère évidentes, hormis lorsque des relations directes et informelles sont nouées. Les habitudes jouent un rôle. Un travail d'information reste donc à mener. Il n'existe pas de concurrence entre les corridors européens.

Eric LAMBERT

Ce n'est pas exact. Votre vision est celle d'un gestionnaire d'infrastructure. La vision des utilisateurs est différente.

Michel GEUBELLE

Je m'accorde avec vous sur ce point. C'est au niveau des gestionnaires d'infrastructure qu'il n'existe pas de concurrence. Nous constatons en tout cas que le Corridor A/1 connaît un taux de saturation plutôt élevé. Nous pouvons donc nous attendre au report d'une certaine partie du trafic vers le Corridor de Fret 2. Par ailleurs, l'effet de la crise a joué. Les volumes devraient demeurer relativement stables après quelques années marquées par les difficultés économiques survenues en 2007-2013. Un certain retour à la normale semble s'opérer.

En améliorant les opérations, les chances seront plus grandes d'attirer un trafic croissant vers le rail. La voie fluviale, selon certaines voix, ne peut être utilisée partout. Dans la région parisienne, celle-ci est très bon marché mais très lente. Le rail a donc un rôle à jouer. Par ailleurs, la zone de chalandise du corridor est fortement marquée par le trafic routier. Le trajet entre Anvers et Lyon est rapide pour un camion. Dans la région lyonnaise, la route est moins onéreuse. La compétition nous est défavorable. Il est dit qu'en France, le temps de transit est beaucoup plus court par la route que par le rail.

En outre, les prix sur le Corridor de Fret 2 sont considérés comme trop élevés, ils sont 20 à 25% plus élevés que ceux du Corridor A/1. Or les prix relatifs à certaines infrastructures ont fait l'objet de comparaisons. Il semble qu'ils ne correspondent pas complètement à la réalité. Cette problématique doit être soigneusement étudiée sur l'ensemble de la chaîne logistique. Il n'est pas logique que, d'un corridor à l'autre, distants de quelques centaines de kilomètres, la disparité soit si importante. Pour une entreprise ferroviaire, le coût de l'infrastructure représente entre 10 % et 20 % de l'ensemble de ses coûts.

Enfin, la comparaison avec les coûts de la route montre que des progrès restent à faire.

L'étude réalisée évoque avant tout le ressenti des interlocuteurs.

Eric LAMBERT

Ce débat devrait avoir lieu au sein du Groupe consultatif des entreprises ferroviaires. Ces prix, en tout cas, paraissent étonnants. La même base de coûts relatifs aux infrastructures peut susciter un résultat diamétralement différent pour les utilisateurs. Ainsi, les coûts d'infrastructure peuvent être calculés en fonction du tonnage tracté. L'énergie et l'usure des rails sont également à prendre en compte. Les mêmes données techniques, pour un train, engendrent des coûts très différents suivant l'utilisation du Corridor 1 ou du Corridor 2. Prenons l'exemple d'un trajet d'Anvers à Milan en passant par Aix-la-Chapelle. Les moyens de traction nécessaires pour tracter le même nombre de tonnes sont différents. La facture est donc variable. Pour les gestionnaires d'infrastructures, la base de prix reste identique mais l'utilisateur, selon les moyens qu'il utilise, acquitte un prix d'achat différent.

Miche GEUBELLE

Le principe de base consiste à rappeler que le train et le camion ne constituent pas le même produit. Ce sont les terminaux qui contribueront au développement du transport ferroviaire.

Quels ont les obstacles principaux ?

Nous n'avons pas suffisamment mis l'accent sur les besoins des clients des chargeurs des terminaux. Une évolution est indispensable. Le transporteur n'est pas le donneur d'ordre. Ce sont les terminaux et les affréteurs qui doivent le devenir. Les affréteurs ne rencontrent pas de problème, en matière de temps de transit, dès lors qu'ils peuvent

efficacement prévoir la suite de la chaîne logistique. Jusqu'à présent, le monde ferroviaire a trop peu pris cet aspect en compte.

Selon les remontées, le transport ferroviaire n'est pas suffisamment flexible.

Eric GUENTHER

D'autres barrières jouent un rôle. Les interviews font ainsi état de barrières opérationnelles. Du personnel supplémentaire s'avère nécessaire pour le recours au train et notamment pour l'entrée dans certains terminaux. D'autres barrières sont d'ordre technique.

L'étude de marché montre que le passage au P 400 pour le tunnel entre Metz et Strasbourg permettrait de gagner 20 % de volume supplémentaire sur cet itinéraire. Des barrières organisationnelles sont également évoquées. Dans tous les réseaux impliqués, les trafics sont mixtes (passagers et fret). Or la priorité accordée au fret n'est pas évidente. Des conflits se produisent régulièrement aux heures de pointe. La priorité est souvent accordée aux trafics de passagers. Le catalogue de sillons préconstruits a pour objectif de protéger les circulations fret même en heure de pointe.

Par ailleurs, le prix des péages constitue un obstacle.

Parmi les points positifs, le taux de saturation du Corridor 1 devrait permettre au Corridor 2 de constituer une alternative intéressante.

Des politiques d'entreprises, qu'il s'agisse de prestataires logistiques ou de chargeurs, renvoient leur politique et s'inscrivent dans une logique de développement durable.

Certains opérateurs indiquent qu'une nouvelle génération de containers bénéficiant de nouvelles technologies autorise des temps de transit plus longs que les temps de transit actuels pour des trafics à température dirigée (frais et ultra frais). Ces nouveaux types de contenants autorisent quelques jours supplémentaires de transport. Ces trafics de la péninsule Ibérique vers l'Europe du Nord pourraient de ce fait basculer sur le rail. Un travail sur les gabarits permettrait également une augmentation des volumes.

L'ouverture de la voie ferroviaire Lyon-Turin ferroviaire amène aussi des perspectives positives.

Michel GEUBELLE

Parmi les améliorations préconisées, il convient de mettre l'accent sur les services et d'offrir un service flexible et de qualité. Il convient surtout de fournir une meilleure information aux chargeurs et aux terminaux.

Une liste de points d'action a été identifiée. Ce travail a conjointement été élaboré avec le Groupe consultatif des entreprises ferroviaires. En effet, ces interlocuteurs sont les premiers concernés par la plupart de ces mesures. Pour votre part, vous serez plutôt les bénéficiaires de ces mesures.

Le premier point concerne la transparence et la simplification des prix. Actuellement, ceux-ci sont définis au niveau national. L'objectif pourrait consister à fournir des prix pour chaque sillon de notre catalogue.

Le deuxième point concerne l'amélioration de l'infrastructure. En effet, des voix s'expriment en faveur de trains plus lourds et plus longs et dont le gabarit est augmenté. La tendance consiste à placer une remorque sur un train.

Le troisième point concerne l'harmonisation des règles de sécurité, notamment pour la circulation des trains à un terminal situé juste de l'autre côté d'une frontière. Les corridors

sont européens mais les règles de sécurité sont nationales, ce qui résulte de l'histoire du chemin de fer.

Enfin, le dernier point concerne la coordination des travaux qui doit être favorisée le long de la ligne.

En ce qui concerne les différentes étapes du plan d'actions, nous disposons déjà des projections du marché. Le rapport final sera rendu en avril.

Avez-vous des questions, des remarques ou des objections à exprimer vis-à-vis de cette étude ?

Eric LAMBERT

Le terminal de Bettembourg, que je représente ici, ne peut pas déménager sur le Corridor 1. Nous n'irons pas vers les volumes. Il appartient aux volumes de venir vers nous. Cette notion, pour une société installée sur le corridor, est très importante.

Une attitude consiste à souhaiter que l'engorgement sur le Corridor 1 suscite un transfert de volumes vers le Corridor 2. Or cette attitude est trop attentiste. Par ailleurs, la communication constitue un enjeu majeur. La concurrence est forte. Le marché est volatile, particulièrement dans le domaine du marché combiné. Or une crainte s'exprime face à la mise en place des corridors. Le Corridor 1 a mené une politique de communication au niveau européen. Dans ce domaine, le Corridor 2 se montre moins actif. Nous devons faire savoir que cet outil sera mis en place en novembre 2013.

Michel GEUBELLE

Les constats que nous venons d'exprimer ne doivent pas être considérés comme de l'attentisme. Le plan d'actions démontre notre volonté.

En matière de communication, le Corridor de Fret 2 a fait l'objet d'une communication plutôt calme. Nous avons plutôt travaillé au sein du *back office*. C'est à cette fin qu'une quatrième personne a été recrutée. La communication, et notamment celle avec les groupes consultatifs, fera partie de ses fonctions.

Paul MAZATAUD

Les réunions organisées au sujet des terminaux font partie du dialogue que nous menons vers l'extérieur. Cependant, nos ambitions sont plus fortes. La signature des contrats présidant au démarrage du Corridor de Fret 2 interviendra le 21 mars. Elle sera annoncée par une conférence de presse. Une refonte complète du site Internet sera lancée. La transparence vis-à-vis du marché est un enjeu important. Cette préoccupation est bien comprise.

Mickaël KREMER

En ce qui concerne le site Internet, je me permets de vous signaler que la plaquette de présentation du corridor n'est pas téléchargeable. Le lien est inactif.

Frédéric BUYSE

Des contacts avec l'industrie sont-ils pris pour mettre au point des engins thermiques qui permettraient de relier au plan international des morceaux de corridor ?

Michel GEUBELLE

Nous n'avons pas de contacts directs avec l'industrie. En revanche, en tant que gestionnaire d'infrastructure, nous avons revu radicalement le mode de calcul des adhérences. Le problème ne résulte pas de la puissance des machines. Il est plutôt lié au

patinage. Une traction électrique actuelle pourrait permettre de tirer 4 000 tonnes sur un terrain plat. Tout le problème consiste à canaliser cette puissance et de la transmettre au rail. Les marges de manœuvre sont considérées en fonction de la météo, de l'état du rail ou de l'état de la route. En Belgique, sur le corridor C, la capacité maximale a augmenté de 100 tonnes. Cependant, il suffit de feuilles mortes sur le rail pour créer des problèmes.

L'industrie porte actuellement sa réflexion sur la démultiplication de la puissance de la locomotive pour obtenir une meilleure adhérence.

Paul MAZATAUD

Des débats ont lieu dans l'industrie sur la pertinence d'une locomotive bi-mode, à la fois diesel et électrique. L'industrie aurait techniquement les moyens de créer un produit si elle pouvait renforcer sa certitude qu'il existe bien un marché.

En France, la grande ligne électrifiée du corridor relie Metz à Strasbourg et traverse les Vosges, mais elle n'est pas au gabarit P400. D'autres lignes, qui passent au nord et au sud du massif, seraient beaucoup plus faciles à mettre au P400. Cependant, elles ne sont pas électrifiées. Pour une entreprise ferroviaire, l'achat d'un matériel diesel n'aurait pas de sens juste pour la circulation sur ces de quelques kilomètres et le coût d'électrification de ces lignes serait exorbitant.

Anthony PETILLON

J'attire votre attention sur la gestion des derniers kilomètres hors du corridor jusqu'aux terminaux. La réflexion doit porter sur une accessibilité maximale afin de garantir au marché la meilleure qualité de service. Dans l'intermodal, il faut gérer l'interface.

Michel GEUBELLE

En Belgique, il existe un problème de locomotive. Le marché belge est si limité que les constructeurs ne souhaitent pas se risquer à mettre au point une locomotive homologuée, légère et bon marché pour aller chercher un wagon au niveau du terminal ou sur la desserte d'un quai. Le *last mile*, qui se définit comme la phase durant laquelle le train se trouve dans la zone industrielle ou portuaire, constitue un enjeu majeur qui peut permettre ou non le décollage ou non du transport ferroviaire. Les différents pays rencontrent ce même problème, ce qui constitue un point positif.

Souhaitez-vous que le last mile soit abordé au sein du plan d'actions ?

Hélène HASLE

En tout cas, la question de l'accessibilité aux terminaux est fondamentale.

Eric LAMBERT

Le même problème se pose à Bettembourg. Lorsqu'un train se trouve prêt au niveau du terminal, et que nous souhaitons le faire sortir à tel horaire convenu, il arrive que des perturbations se produisent. En effet, Bettembourg constitue un nœud très important pour le transport de voyageurs. Le train reste bloqué au niveau du terminal car les signaux autorisant sa sortie ne sont pas au vert. Une vingtaine de minutes peuvent être ainsi perdues.

Michel GEUBELLE

Il s'agit d'un problème de transmission d'informations entre l'emprise ferroviaire, le chargeur et le client. La chaîne logistique complète ne forme pas de boucle.

Eric LAMBERT

Il arrive que le train soit prêt au niveau du terminal. Il a été chargé et visité. Le conducteur souhaite sortir mais il doit attendre que le signal passe au vert.

Michel GEUBELLE

Le problème ne peut être réglé au seul niveau du terminal. Si la transmission de l'information pose problème au long de la chaîne complète, des efforts peuvent être réalisés.

Eric LAMBERT

Chez nous, c'est le terminal qui gère les moyens de traction locaux.

Franck RIBREUX

A Calais, un problème s'ajoute aux situations déjà évoquées. Il arrive que le train de fret ne se présente pas à l'heure exacte qui avait été prévue et qu'il en aille de même pour tel train de voyageurs. Toutefois, la tendance consistant à donner la priorité aux passagers sur le fret est en train d'évoluer.

Michel GEUBELLE

Il convient de vérifier que, dans le champ de compétences de notre groupe de travail, nous pouvons remédier à ce problème.

Paul MAZATAUD

La problématique concerne la gestion de trafic durant les premiers kilomètres après la sortie du terminal et jusqu'au raccordement. Ce problème dépasse donc le simple problème d'un terminal.

Hélène HASLE

En ce qui nous concerne, la problématique de l'accessibilité est liée à la traversée de la frontière. Cette problématique ne concerne pas forcément le corridor. Toutefois, l'enjeu émerge au travers du projet que nous élaborons en lien avec neuf ports en Allemagne, en Suisse et en France. Cette question mérite d'être posée.

Michel GEUBELLE

La création d'un groupe de travail est envisageable, à condition de s'assurer que des mesures adéquates puissent être prises pour régler le problème.

Eric LAMBERT

Le problème relève du Groupe consultatif des entreprises ferroviaires. Il concerne la circulation et la priorité donnée aux trains. Ce n'est pas la liaison directe entre le gestionnaire d'infrastructure et le terminal qui pose problème.

Michel GEUBELLE

Je vous propose de prendre note de ce problème et de présenter celui-ci comme une question prioritaire.

Paul MAZATAUD

Vos avis pourraient être recueillis de manière régulière. Cependant, il n'est pas certain que la problématique du *last mile* relève de la responsabilité du Corridor. Je vous propose néanmoins de tenir compte de l'accent mis sur une amélioration de la gestion du trafic. La

problématique est beaucoup plus vaste que les terminaux. Il n'est pas forcément nécessaire d'y consacrer la création d'un groupe de travail.

Conclusion

Paul MAZATAUD

Je souhaite vous faire part de quelques idées qui nous sont venues à l'esprit lors de cette journée.

Je note avec satisfaction que vous êtes beaucoup plus nombreux à vous être déplacés aujourd'hui. La proximité de l'échéance de novembre 2013 joue sans doute un rôle. En outre, les corridors sont de plus en plus souvent évoqués dans le monde ferroviaire.

Je vous remercie vivement pour votre assiduité.

Par ailleurs, je suis heureux de votre participation active aux débats de ce jour. Des réflexions pertinentes ont été exprimées au sujet des questionnaires. Des améliorations doivent être apportées aux problématiques liées aux gares de triage. Nous tiendrons compte de ces remarques dans les questionnaires qui vont être bientôt adressés.

Je note également qu'un accent a été mis sur la problématique de la gestion des trafics et sur l'amélioration de la politique de communication.

Je vous donne rendez-vous pour les prochaines étapes. Dans les six prochains mois, le Document d'Information du Corridor sera rendu public. Une nouvelle réunion aura lieu avant le lancement du Corridor en novembre 2013. J'ai beaucoup appris au cours de cette journée et me réjouis de cette étape supplémentaire dans la construction du Corridor.