



Rail Freight Corridors 1 et 2

La conférence inaugurale des corridors fret 1 et 2 a permis de nombreux échanges avec les clients-utilisateurs. Les flux de marchandises sont en grande partie internationaux. Le principe d'un guichet unique doit permettre de simplifier les démarches pour les circulations intra-corridor. Certains opérateurs d'importance, comme la DB, attirent également l'attention sur la nécessité d'une bonne coordination inter-corridors.

### Europe • Fret

## Conférence inaugurale de lancement des corridors fret 1 et 2

Le 20 mars 2014 s'est déroulée, à Gand, la conférence inaugurale des *Rail Freight Corridors (RFC)* Rhine-Alpine (Rotterdam - Gênes) n°1 (ex A) et North Sea-Mediterranean (Rotterdam - Lyon) n°2 (ex C), officiellement mis en œuvre à partir du 10 novembre 2013. Le Règlement européen 913/2010 du 22 septembre 2010 « relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif » prévoit le déploiement de six corridors en 2013, complétés par trois autres en 2015. « Afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer sa fiabilité, il est utile d'établir de nouvelles procédures pour renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons internationaux pour les trains de marchandises » précise le règlement. Lors des discours d'ouverture de la journée de tables rondes et de groupes d'échanges, Melchior Wathelet, secrétaire d'État belge à la Mobilité, et Wilma Mansveld, secrétaire d'État néerlandaise au ministère des Infrastructures et

de l'Environnement, ont salué la mise en place de ces corridors, initiative qu'ils qualifient « d'une des principales innovations dans le secteur du fret ferroviaire européen au cours des dernières décennies ». Catalogue de sillons internationaux préétablis, catalogue de réserve de capacité, guichet unique, planification coordonnée des travaux, *Corridor Information Document (CID)* figurent parmi les principaux maîtres-mots de la gouvernance supranationale de ces grands corridors paneuropéens. Wilma Mansveld a fait valoir que moins de barrières à la libre circulation des trains de fret il y aura, plus les économies nationales s'en trouveront boostées. Melchior Wathelet précise qu'il faut éviter de nouvelles entraves. Pour ce faire, l'approche corridor, identique quels que soient les États, doit rendre le rail plus efficace et compétitif. Mais ce concept de corridor n'est que le début d'une stratégie visant à généraliser l'approche à l'ensemble du réseau afin de

Lire la suite page 2

### A lire dans cette édition :

NTV prévoit d'atteindre l'équilibre deux ans plus tard, en 2016 **page 5**

Espagne-Grande-Bretagne : DB Schenker met en place un train multi-lots **page 7**

### France • Voyageurs

## Thello : Milan, Nice et Marseille desservis en décembre 2014

Dans une interview accordée au quotidien *Var-Matin*, Albert Alday, à la tête de l'opérateur privé Thello, confirme le démarrage des trois allers-retours diurnes Milan - Nice, dont une rotation est prolongée à Marseille, en décembre 2014. Albert Alday rappelle la volonté de l'entreprise de se positionner en complémentarité des offres TER, Intercités et TGV existantes. L'entreprise ferroviaire, détenue à 67 % par Trenitalia (branche voyageurs des chemins de fer italiens FS) et à 33 % par Transdev, souhaite même que « Thello soit accessible aux porteurs d'un abonnement TER » et ne serait pas hostile à « un accord de distribution » avec la SNCF. Thello entend ainsi travailler en bonne intelligence avec le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'entreprise historique. Le principe du gagnant-gagnant ne sera peut-être pas encore à l'ordre du jour mais, lorsque la concurrence voyageurs sera bien établie, une telle approche devrait se normaliser. Côté prix, *Var-Matin* rapporte que « le tarif de référence en seconde classe pour un Nice - Milan devrait être de 39 euros, à 19 euros en prix d'appel. Marseille - Milan à 59 euros, en promo à 24 euros ». ■ LC

### France • Infrastructure

## 2013 : Moins de trafic sur le réseau français

L'exercice 2013 de RFF se solde par une perte nette de 60 millions d'euros (deux millions d'euros en 2012). Le chiffre d'affaires a quant à lui progressé de 2 % pour s'établir à 5,69 milliards d'euros. En trains-km, le gestionnaire de l'infrastructure a constaté un recul de 2 % du trafic voyageurs (418 millions de trains-km) et de 3 % du transport de marchandises (73 millions de trains-km). Le ministre des Transports a toutefois précisé que ce dernier a connu une très légère augmentation en tonnes-km (+ 2 % avec 33 à 34 milliards de tonnes-km selon les estimations, les chiffres officiels étant publiés plus tard dans l'année). Pour le transport de voyageurs, SNCF Proximités a constaté une baisse du trafic Transilien de 1,4 % en voyageurs-km et une baisse du TER de 1,4 % également. Intercités enregistre une baisse des produits du trafic de 3,2 %. SNCF Voyages a enregistré un léger recul du nombre de voyageurs de 0,7 %. « Ce ralentissement s'inscrit dans un contexte de crise économique qui affecte fortement le transport de voyageurs et de marchandises » précise RFF. ■ LC

## ► Texto

**Fret • Euro Cargo Rail : nouvelle identité visuelle pour la filiale française de la DB.**

**DB SCHENKER** Euro Cargo Rail

→ D'ici à 2015, l'identité visuelle de DB Schenker, la maison-mère d'Euro Cargo Rail (ECR), va être déployée en France. Le logo ECR disparaîtra des supports à l'exception du matériel roulant sur lequel sera ajouté le sigle DB. Immatriculée le 16 février 2014, ECR est une filiale du britannique EWS qui a été rachetée par la DB en 2007. En 2012, ECR a réalisé un chiffre d'affaires de 184,9 millions d'euros en progression de 10,6 % par rapport à 2011. 2013 est marqué par le lancement d'une offre dénommée « DB Schenker Rail Net France ».



DB Schenker Euro Cargo Rail

**2014 : RFF poursuit la modernisation du réseau.** → Pêle-mêle, citons la poursuite du Grand plan de modernisation du réseau (GPMR : 15 milliards d'euros sur six ans), « plus de 1 000 chantiers prévus pour 2014 sur tout le territoire, en particulier dans les zones denses et les nœuds » ou « dans le cadre du programme Fiabilité Ile-de-France 2014-2020, un investissement sans précédent de 1 milliard d'euro [pour les] travaux d'infrastructures dans cette zone hyperdense ». **Grande vitesse : de nouveaux essais avec deux AVE S-100F de la RENFE en France.** → Des essais ont été menés par deux trains à grande vitesse espagnols AVE S-100F entre Mulhouse et Besançon durant la semaine du 24 mars 2014, afin de valider le captage à 160 km/h sur ligne classique électrifiée en 25 kV 50Hz. Les trains circulent actuellement sur ce type d'infrastructures – la distance parcourue (au sortir de Lyon et en direction de la LGV Méditerranée) demeure relativement faible – avec une limitation à 140 km/h. Ce matériel assure les dessertes Barcelone - Lyon / Toulouse et Madrid - Marseille.

## Europe • Fret

# Corridors fret : moins de barrières pour booster les économies

Suite de la page 1

tendre vers son harmonisation à l'échelle européenne, prévient Olivier Onidi, directeur en charge du Réseau européen de mobilité à la DG Move. « Nous devons faire la réussite de l'ERTMS et devenir plus coercitifs en ce qui concerne la répartition des sillons » ajoute-t-il notamment. Les corridors ferroviaires 1 et 2 s'inscrivent dans le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui vise à sous-tendre le marché unique européen. Le RTE-T se compose d'un réseau global et d'un réseau central (le « core network ») de neuf corridors trimodaux internationaux dont l'Europe entend renforcer la cohérence et l'interopérabilité. Lors de la conférence inaugurale, Ana de Palacio, coordinatrice du corridor RTE-T Rhine-Alpine – lequel intègre le RFC 1 –, et Péter Balázás, coordinateur du corridor North Sea-Mediterranean – lequel intègre le RFC 2 –, ont rappelé la vision multimodale de ces grands axes de communication, dont les corridors de fret ferroviaire constituent l'épine dorsale.

La conférence a également abordé la question de l'interopérabilité au travers du déploiement du système de sécurité et de signalisation européen ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Véritable serpent de mer, pour Karel Vinck, coordinateur ERTMS pour les neuf corridors, le concept de corridors est une aubaine pour accélérer le déploiement sur le réseau classique, alors que cela pose moins de difficultés aux acteurs pour équiper les lignes à grande vitesse, lesquelles sont généralement de nouvelles infrastructures. Ainsi l'ERTMS sur les RFC 1 et 2 est attendu pour décembre 2018. L'ETCS Baseline 3 (*l'European Train Control System*, dont on différencie la partie bord de la partie sol, est, avec le support de communication GSM-R, l'un des deux sous-systèmes de l'ERTMS) apparaît comme le standard d'équipement pour le

bord. Pour le sol, les gestionnaires d'infrastructure ont choisi, selon les lignes, la baseline 2 ou la baseline 3. La Belgique, les Pays-Bas ou le Luxembourg sont en avance sur le déploiement de l'ERTMS sur les corridors. Pour l'Allemagne, Joachim Fried, directeur pour les Affaires politiques et économiques européennes à la DB, regrette « des coûts plus élevés pour ne pas gagner plus en capacité ». Pour la France, en revanche, un expert du secteur ferroviaire met en avant l'impact positif qu'aura l'ERTMS en matière de production. « Avec l'introduction du KVB dans les années 90, l'espacement des trains est passé de trois à quatre minutes. L'ERTMS permettrait donc un gain de 25 % de capacité » explique-t-il. Une représentante de Trenitalia rappelle en outre que la profession a besoin d'un cadre juridique et technique clair et stable. Un responsable d'Autorité portuaire s'interroge sur les modalités de prolongement de l'ERTMS sur les installations terminales. Pour l'ETCS de bord, des entreprises ferroviaires s'inquiètent du coût d'équipement et de la possible distorsion de concurrence qui pourrait apparaître du choix de certains pays – la Suisse est citée – d'opter éventuellement pour la mise en place d'une aide au rétrofit.

Par ailleurs, l'*European Rail Freight Association* (ERFA), qui fédère des acteurs privés du secteur ferroviaire européen, s'est enquis du suivi des circulations en temps réel et de l'accès aux terminaux.

Notons que les corridors s'appuient sur l'organisation RailNetEurope (RNE), structure opérationnelle dont le rôle est de rendre plus aisé et rapide l'accès au réseau ferroviaire européen. RNE a été fondé en 2004 et regroupe 37 gestionnaires d'infrastructure et entités d'attribution des sillons en Europe. ■ Laurent Charlier

La lettre ferroviaire reviendra prochainement sur les RFC 1, 2, 4 et 6.

## France-Suisse • Voyageurs

### CEVA : retard, accord franco-suisse et discussions quant au matériel

Le 26 mars 2014, le Canton de Genève et les chemins de fer fédéraux suisses CFF ont annoncé que la mise en service du raccordement ferroviaire international Comavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) est reportée de 2017 à 2019. Des difficultés dans le percement du tunnel du Champel et divers recours levés en 2013 sont invoqués. Une semaine plus tôt, le 19 mars 2014, le ministre des Transports Frédéric Cuvillier et son homologue suisse Doris Leuthard signaient une convention pour la réalisation et l'exploitation du CEVA. Dans une interview accordée au quotidien *Le Temps* (26 mars 2014), Andreas Meyer s'est de son côté fait l'avocat d'un parc unique de matériel roulant pour CEVA. Cette prise de position du CEO des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) tend à confirmer l'avance prise par le FLIRT de Stadler, dont sont déjà abondamment dotés les CFF. Des discussions sont menées actuellement entre les différents acteurs concernés par le dossier. L'entretien, voire l'assemblage des rames, seraient proposés à la partie française. Des points que l'industriel helvétique refuse cependant à ce stade de commenter. Contactée, la région Rhône-Alpes, n'a, quant à elle, pas souhaité s'exprimer sur le choix du constructeur du matériel roulant. ■ SM et LC

## Trois questions à Matthias Rohrmann, directeur de l'Agv MoVe



Matthias Rohrmann, directeur opérationnel de l'association allemande des employeurs du secteur des transports et de la mobilité (Agv MoVe).

### Dans quel cadre s'organisent les relations sociales dans le secteur ferroviaire allemand ?

Matthias Rohrmann. Notre organisation Agv MoVe est la plus grande association patronale des entreprises ferroviaires en Allemagne. Dans le cadre de la convention de la branche du transport ferroviaire régional, nous coopérons avec des entreprises comme Abellio Deutschland, Keolis Deutschland, Veolia Verkehr... la Deutsche Bahn étant notre membre le plus important. Le rôle principal de Agv MoVe consiste à négocier des conventions collectives avec les partenaires sociaux. Dans le droit du travail allemand, il n'y a que des règles générales mais aucune disposition législative spécifique au secteur ferroviaire. Les aspects sociaux sont donc régis par des conventions collectives de branche ou des accords d'entreprise. Le marché ferroviaire est ouvert depuis 20 ans en Allemagne. Créé au moment de la réforme ferroviaire de 1994, le groupe Deutsche Bahn n'embauche plus depuis cette date de personnel au statut de fonctionnaire. A l'heure actuelle, seuls 34 000 employés (sur 200 000 en Allemagne) bénéficient encore de ce statut. Aujourd'hui, les différences salariales et les conditions de travail entre les personnels de DB AG et les nouveaux opérateurs privés peuvent encore engendrer un écart de compétitivité de 30 %. En plus des différences salariales, les nouveaux opérateurs peuvent appliquer des règles plus souples en matière de congé et de temps de travail. Ce qui explique que, dans les premières années de l'ouverture à

la concurrence, la DB a perdu jusqu'à 70 % des appels d'offres auxquels elle participait. Cependant, les principaux employeurs ferroviaires ont signé en 2011 une convention collective concernant exclusivement le transport ferroviaire régional de voyageurs. A la suite de cette signature, les écarts concurrentiels entre la DB et ses concurrents se sont réduits puisque les six principaux opérateurs ferroviaires régionaux privés et leurs filiales (90 % du marché avec la DB) ne peuvent plus rémunérer leur personnel en deçà d'un niveau inférieur de 6,25 % aux salaires de la DB. Notons que certains opérateurs, comme le britannique National Express, ne font pas partie de ladite convention. De plus, je le rappelle, elle ne concerne ni les grandes lignes ni le fret. Cela signifie que DB Fernverkehr AG, DB Schenker, DB Regio... doivent poursuivre, en concertation avec les syndicats, leurs efforts de productivité et de réduction des coûts pour faire face à la concurrence des opérateurs européens, dont la SNCF.

### Les règles du travail sont différentes entre la France et l'Allemagne, quelles sont les conséquences en termes de compétitivité ?

Matthias Rohrmann. Il est très difficile de comparer les deux systèmes. Il y a beaucoup de différences ne serait-ce qu'au niveau du cadre légal. Par exemple, l'âge de la retraite : il est de 55 ans en France contre 65/67 ans en Allemagne. Quant au régime des congés, il est également plus favorable aux salariés en France avec 28 jours annuels auxquels il faut ajouter au moins 10 jours de « RTT ». Les salariés du ferroviaire alle-

mand doivent se contenter, dans le meilleur des cas, des 29/30 jours prévus par les accords salariaux. D'autres salariés bénéficient que de la durée minimale de 20 jours de congés. Le système français est singulier en Europe. Il est particulièrement inhabituel de réglementer les conditions de travail à partir de la loi, ce qui va se produire en France avec le « décret-socle » en préparation. Dans la grande majorité des pays européens, le marché ferroviaire est clairement divisé en deux secteurs : le fret et le transport de voyageurs, ce dernier étant même souvent subdivisé, comme en Allemagne, en transport longues distances et de proximité. Il s'agit de métiers différents régis par des règles collectives spécifiques. Vouloir imposer partout les mêmes conditions de travail ne nous semble pas cohérent. Et puis, j'insiste, il faut laisser aux partenaires sociaux la faculté de passer des accords d'entreprises. C'est la condition d'un bon fonctionnement du marché ferroviaire.

### Que pensez-vous des dispositions à caractère social figurant dans le quatrième paquet ferroviaire ?

Matthias Rohrmann. Ces dispositions sont globalement en ligne avec nos positions. Ensemble avec la SNCF, avec laquelle nous collaborons étroitement au niveau européen, on a pu atteindre un compromis satisfaisant entre les chemins de fer européens, réunis sein de la CER (Communauté européenne du rail) et de l'ETF (European Transport Workers' Federation). On retiendra que les conditions sociales doivent être négociées et fixées par les partenaires sociaux.

Propos recueillis par Jacques Cato

AFRA ASSOCIATION FRANÇAISE DU RAIL

TOUT SAVOIR SUR L'OUVERTURE RÉGULÉE DU MARCHÉ FERROVIAIRE

www.assorail.fr

## ► Matériel roulant

International • Grande vitesse

### Rames V250 AnsaldoBreda : accord entre les NS et Finmeccanica

Les chemins de fer néerlandais NS et l'entreprise italienne Finmeccanica, maison-mère du constructeur de matériel roulant AnsaldoBreda, ont conclu un accord concernant les trains à grande vitesse V250, qui ont fait l'objet d'une annulation de commande en 2013. Les deux sociétés ont convenu de mettre fin aux procédures judiciaires, de résilier le contrat et de laisser tomber leurs diverses revendications. Les NS et la SNCB avaient suspendu l'exploitation des services Fyra Amsterdam - Bruxelles. Les NS et Finmeccanica souhaitent ainsi éviter une longue et coûteuse bataille juridique. En vertu de cet accord, AnsaldoBreda reprendra les 16 rames, qui étaient alors destinées aux NS et dont neuf unités avaient déjà été livrées aux Pays-Bas (lesdits trains retourneront en Italie). AnsaldoBreda devra également rembourser les NS à hauteur de 125 millions d'euros. Cela signifie que les NS prennent en charge 88 millions d'euros sur une facture matériel roulant qui devait leur coûter au total 213 millions d'euros. Dans le rapport annuel 2013,

l'entreprise ferroviaire avait estimé la perte relative aux trains à grande vitesse Fyra/V250 à 247 millions d'euros. Les NS ont déclaré que le contentieux ne portait pas sur la conception du train, mais plus particulièrement sur les délais de remise à niveau, sur les écarts avec leurs besoins et sur les conséquences financières inhérentes.

Notons qu'aujourd'hui, aucun accord de ce type n'a été conclu avec la SNCB, qui a passé commande de trois trains V250. Il semble que ce différend fait toujours l'objet d'une procédure judiciaire auprès de la Cour de justice néerlandaise d'Utrecht.

Le retour des rames V250 au constructeur AnsaldoBreda ne marque pas pour autant la fin du fiasco de la grande vitesse aux Pays-Bas. Le Parlement néerlandais enclenche une enquête parlementaire, un des outils les plus efficaces à sa disposition, aux Pays-Bas. Les audiences auront lieu à la fin de l'année 2014, mais la phase de préparation bat déjà son plein.

■ Quintus Vosman

France • Autorisation

### Le Régiolis d'Alstom obtient le feu vert de l'EPSF

Le 21 mars 2014, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a délivré les autorisations de mise en exploitation commerciale des différentes versions du matériel régional à un niveau Régiolis, construit par Alstom. L'EPSF précise que cela concerne « 12 types, soit six versions correspondant à diverses variantes de longueurs ou de types de traction déclinées en deux catégories (A ou B) selon la STI "Tunnels" ». Alstom indique que les premières mises en service interviendront dès le 22 avril. Sur les 12 régions qui ont acquis le Régiolis, l'Aquitaine, la Lorraine, l'Alsace et la Picardie sont les premières à le déployer sur leur réseau TER.

Belgique • Services

### Infrabel et G&V Energy Group ouvrent une nouvelle station-service publique

Avec la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises s'est posée la question de l'approvisionnement en carburant des locomotives diesel exploitées par les opérateurs alternatifs. L'accès aux installations de l'entreprise historique, moyennant rétribution de la prestation, ne satisfait pas, notamment au regard des principes de confidentialité et d'autonomie. Les coûts sont aussi jugés prohibitifs. C'est ainsi que la pratique du remplissage des réservoirs directement d'un camion-citerne vers la locomotive, hors de toute installation idoine – préservant notamment les sols de tous rejets – s'est développée. En décembre 2011, le gestionnaire d'infrastructure Infrabel a mis en service un « premier point de ravitaillement public pour locomotives diesel du réseau ferroviaire belge » au port de Zeebruges, à proximité du faisceau Ramskapelle. Le 24 mars 2014, une nouvelle pompe a été ouverte au port de Gand. Ces installations automatiques et accessibles 24 heures sur 24 et sept jours sur sept au moyen de cartes, ont été déployés grâce au concours des autorités portuaires et sont exploités G&V Energy Group. Le site de Genk-Goederen est également doté d'une plateforme d'approvisionnement (par wagon citerne, sans pompe fixe). D'autres implantations sont à l'étude. Notons également des installations appartenant à des tiers, comme la station de Montzen gérée par Rail Service Net. ■ LC



Port of Ghent

## Prochaine station : solutions Moxa pour le ferroviaire.

... correspondance pour la fiabilité, la robustesse et la vitesse.

- Solutions conformes aux normes EN 50155/50121 pour les marchés ferroviaires
- Solutions 802.11n haut débit avec roaming rapide
- Solutions réseau d'une grande disponibilité
- Automates fiables avec communication E/S et cellulaire grande vitesse

Pratique, sûr, efficace – à toutes les vitesses.

**MOXA**  
Reliable Networks ▲ Sincere Service



[www.moxa.com/rail](http://www.moxa.com/rail)

Grande vitesse • Essais

## Bombardier : le V300ZEFIRO pour Trenitalia poursuit ses essais et pourrait se décliner en une version apte à la France

Depuis septembre 2013, une rame à grande vitesse ETR 1000, commandée à 50 exemplaires par les Chemins de fer d'État FS pour leur branche transport Trenitalia, réalise des essais sur l'anneau tchèque de Velim. La photo ci-contre la montre en situation lors d'essais de frein réalisés fin février et début mars 2014. Plusieurs rames devraient prochainement sortir des usines Bombardier de Vado Ligure afin de débiter les essais sur le réseau italien classique et à grande vitesse. La mise en service commerciale est attendue pour le début de l'année 2015. Dérivé de la plateforme ZEFIRO de Bombardier, le V300ZEFIRO est le premier train à grande vitesse conçu à 100 % par le constructeur pour le marché européen. AnsaldoBreda intervient pour l'assemblage. D'abord prévu pour le marché intérieur italien, l'ETR 1000 pourra, selon les besoins de Trenitalia, être adapté pour circuler dans d'autres pays. Mauro Moretti, à la tête des FS, l'a souvent évoqué, citant notamment la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Autriche, la Suisse, les Pays-Bas et la Belgique. Selon nos informations, une version apte au trafic transfrontalier France-Italie serait en cours de réflexion ou de pré-études. Rappelons que Trenitalia est actionnaire à 67 % de l'opérateur privé Thello (avec Transdev pour 33 %), qui exploite les trains de nuit Paris - Venise et, d'ici fin 2014, un service Milan - Nice - Marseille. ■ Laurent Charlier



Charles Perrin

► Voyageurs

Italie • Grande vitesse

## NTV prévoit d'atteindre l'équilibre deux ans plus tard, en 2016

Depuis le lancement de son service à grande vitesse, le 28 avril 2012, l'opérateur privé italien Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) fait face à une conjoncture difficile. Outre les barrières et les obstacles opérationnels posés par ses détracteurs, l'entreprise doit faire face à une économie italienne en berne – après cinq années de rigueur, le nouveau président du Conseil italien, Matteo Renzi, annonce un plan de relance de la croissance – mais aussi à une concurrence très forte de Trenitalia, la branche voyageur des Chemins de fer d'État FS. Au cours de l'année 2013, première année pleine d'activité, NTV a exploité 17 380 trains et a transporté 6,2 millions de voyageurs, « 6 198 936 pour être précis », rapporte l'entreprise (deux millions de personnes ont voyagé avec NTV en 2012). Pour 2014, l'opérateur prévoyait initialement huit millions de voyageurs. La volonté de Matteo Renzi de notamment baisser les impôts pour redonner du pouvoir d'achat aux Italiens permettra peut-être à NTV d'enregistrer une fréquentation en adéquation avec ses objectifs. Pour l'heure, l'entreprise s'attèle à réduire ses dépenses. Le 5 mars 2014, un accord a été conclu avec les syndicats afin de réduire de

Depuis le 15 décembre 2013, NTV exploite un nouveau service entre Turin, Milan et Ancona, sur la côte adriatique. Trois allers-retours quotidiens sont proposés. Les trains empruntent la ligne à grande vitesse jusqu'à Bologne. Ci-contre, photo de la rame AGV .italo n°7 assurant un Milan - Ancône, près de sa destination, le 16 février 2014.



Mercio Cacozza

1,5 jour la durée mensuelle de travail des 1 000 employés, pour une année. L'engagement comprend l'utilisation des heures perdues dans la formation. Dans le même temps, l'effectif de l'équipe dirigeante est réduit de 35 % et les salaires du top management est diminué de 10 %. Ces efforts doivent permettre à NTV

d'atteindre l'équilibre en 2016 au lieu de l'échéance 2014 initialement visée. A propos des barrières à l'entrée de NTV sur le marché italien, une enquête menée par l'Autorité italienne de la concurrence a récemment conclu que des filiales des FS avaient délibérément tenté de l'exclure. A la suite de ces conclusions, le gestionnaire d'infrastructure RFI, filiale des FS, a accepté d'allouer des sillons pour que NTV puisse circuler vers Venise et Milan entre 7 h 00 et 8 h 00.

■ MC, DAH et LC

### Hahn Air Systems commercialise les billets NTV

À partir de mars 2014, Hahn Air Systems commercialise les produits NTV dans son réseau de 91 000 agences. Des billets combinés avion et train peuvent ainsi être proposés par avec 262 compagnies aériennes.

## ► Fret

Transport combiné • Trafics

### Hupac : une activité stable en 2013



Hupac

Manœuvre d'une rame Hupac sur le site de Busto Arsizio, le principal terminal de transport combiné utilisé par l'opérateur suisse en Italie du nord.

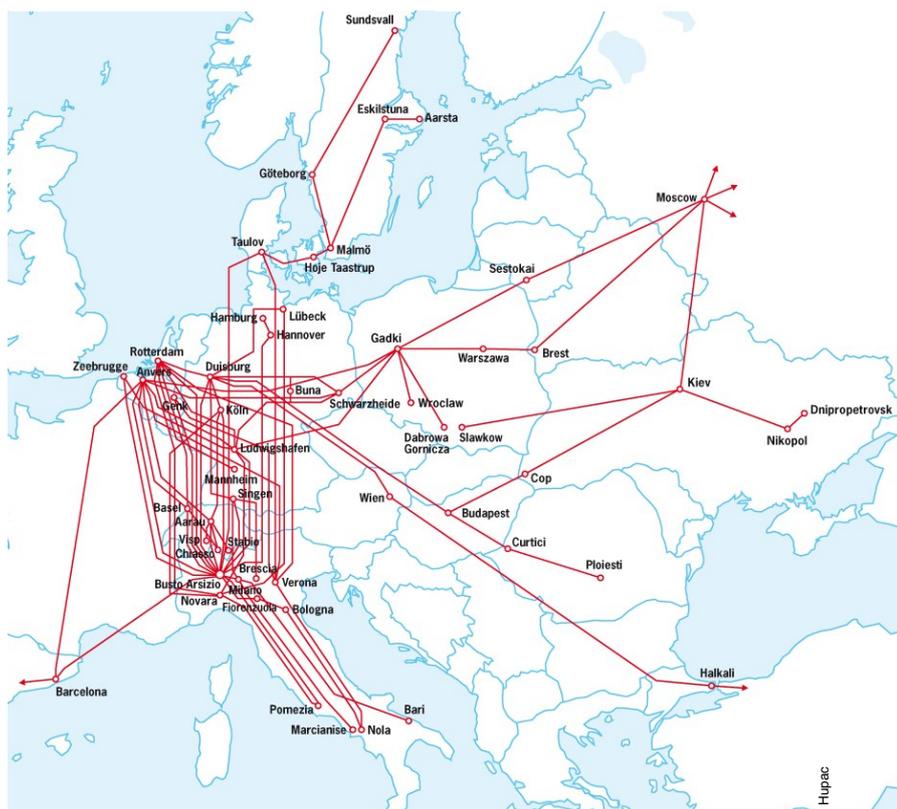
L'opérateur suisse de transport combiné Hupac a vu son activité se développer de 1,7 % en 2013, soit 656 877 unités transportées durant l'année écoulée. Hupac est actif dans deux domaines : le transit alpin et le trafic non-alpin. Le transit alpin concerne trois pays (la Suisse, l'Autriche et la France) et semble affecté par une conjoncture économique atone, particulièrement en Italie. Il repose sur des dessertes dont la fréquence hebdomadaire varie de cinq allers-retours (pour beaucoup de relations) à quatre (cas du Anvers - Busto Arsizio), voire à deux allers-retours (cas du Busto Arsizio - Barcelone *via* Modane). Notons que le nombre de rotations a été accru, durant l'année écoulée, sur Singen - Busto. Le transit alpin *via* la Suisse a connu, en 2013, une croissance de 1,9 % (380 502 unités) alors que le transit *via* l'Autriche s'est contracté de 2,1 % (52 288 unités) et que celui *via* la France, encore modeste (3 368 unités), a progressé de 2,2 %. L'offre *via* le Brenner a été affectée par une contraction des flux échangés entre la Belgique et Vérone. Pour sa part, l'offre *via* le Mont Cenis, qui a été portée d'un à deux allers-retours hebdomadaires en 2013, pourrait à terme être de nouveau renforcée. Pour le trafic non-alpin, il convient de distinguer l'activité qui ne concerne pas la Suisse de celle qui se rapporte à l'import-export ou encore aux échanges domestiques de ce pays. Dans le premier cas, on relève une légère croissance de 0,9 % (avec 150 683 unités) en 2013, avec des développements

sur le hub Combinant d'Anvers, qui assure un rôle important en connectant le réseau de Hupac à la Pologne et à la Russie. Même si la conflictualité sociale pèjore toujours le développement du trafic sur ce corridor, la fréquence de la desserte Anvers - Barcelone est passée de trois à quatre trains hebdomadaires. Ailleurs, la relation Singen - Duisbourg a elle aussi été renforcée. Dans le second cas, l'import-export s'est légèrement accru de 0,4 % (avec 66 808 unités) alors que le trafic réalisé en Suisse s'est nettement tassé : - 4,4 % (3 228 unités). Ce recul découle en partie du report de flux auparavant chargés en Suisse, juste à la frontière avec l'Italie, vers le site de Busto Arsizio qui est situé en Lombardie.

Hupac, dont les convois sont en moyenne chargés à 85-90 %, attend beaucoup de la mise en service des tunnels de base du Gothard (décembre 2016) et du Monte Ceneri (décembre 2019) ainsi que la mise en place d'un corridor de 4 m sur l'axe du Gothard. Avec le récent accord passé

avec l'Italie, qui prévoit le financement par la Suisse de certains travaux, les lignes transitant par Luino et Chiasso verront leur gabarit adapté afin d'accepter les grands conteneurs. Pour l'opérateur intermodal suisse, ce programme permettra à la Confédération de ne plus subventionner le combiné qui, grâce aux aménagements prévus et aux gains de performances générés, parviendra à l'autonomie financière. Hupac souhaite que la ligne de Luino puisse être la première adaptée afin de ne pas attendre l'ouverture plus tardive du tunnel de base du Monte Ceneri. Hupac précise enfin que la connexion de son réseau avec celui de SNCF Geodis (voir *La lettre ferroviaire* n°63 du 1er mai 2012) n'a pas encore porté ses fruits mais se déclare confiant pour l'avenir. L'opérateur intermodal suisse mentionne, comme explications à ce contretemps, la complexité de l'opération ainsi que les effets d'assainissements structurels.

■ Sylvain Meillasson



Hupac

International • Exploitation

## Espagne - Grande-Bretagne : DB Schenker met en place un train multi-lots

Le gestionnaire High Speed 1 (HS1) de la ligne nouvelle à grande vitesse reliant le tunnel sous la Manche à Londres et DB Schenker Rail UK ont annoncé le lancement d'un nouveau trafic de marchandises sur cet axe mixte au gabarit continental. Basculé le 13 janvier 2014, le service concerné est le Dagenham - Silla (près de Valence), qui transporte des pièces automobiles pour Ford. Ce train emprunte la HS1 entre Dollands Moor (faisceau situé à l'entrée britannique du tunnel sous la Manche) et Barking (Ripple Lane, près de Dagenham, à l'est de Londres). Le convoi intègre également un lot de wagons plats chargés de conteneurs sous température dirigée du logisticien britannique Stobart, transportant des produits frais (fruits et légumes). Les marchandises sont transportées en un seul train entre l'Espagne et Calais-Fréthun, où ce dernier est scindé en deux lots, l'un emmenant les produits frais à Barking, l'autre les pièces

automobiles à Dagenham. Ce développement *via* la HS1 autorise Ford à utiliser de très capacitaires caisses mobiles Megacombi (hauteur intérieure de 3 m, toit relevable). Notons qu'il semble que des trains chargés de caisses mobiles Transfesa plus petites et sans conteneur Stobart continuent d'être exploités.

A propos du trafic de Stobart, rappelons qu'à la fin de l'automne 2011, le groupe Eurotunnel relançait ce trafic de produits frais avec une traction assurée par Europorte Channel et GBRf en Grande-Bretagne et dans le tunnel sous la Manche, Comsa Rail Transport en Espagne et Fret SNCF en France. Ce train avait été initialement mis en place en novembre 2009 par DB Schenker et ses filiales ouest-européennes Euro Cargo Rail Espagne, Euro Cargo Rail France et DB Schenker Rail UK. En 2010, ce trafic avait cessé pour notamment des raisons de réorganisation chez le client.

■ Laurent Charlier



Juanjo Rodriguez

### Ce service est une illustration du nouveau *business model* de DB Schenker Rail

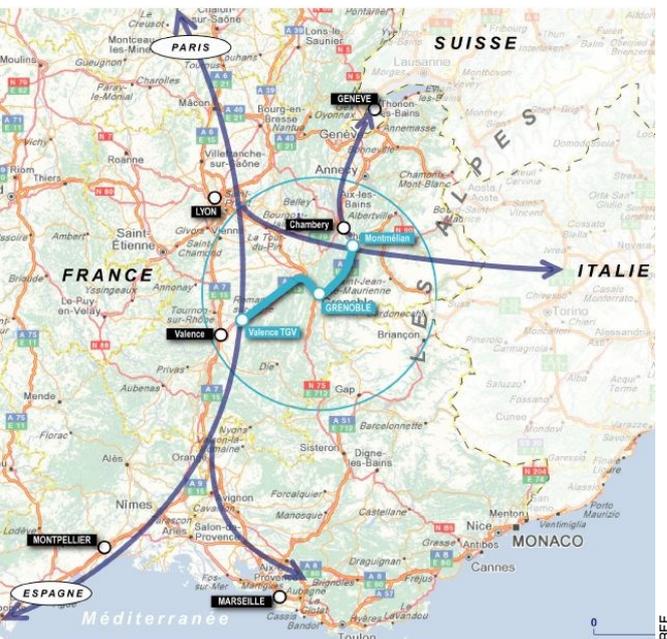
Faire tomber les barrières opérationnelles historiques entre les produits trains entiers et lotissement, telle est l'un des objectifs du nouveau *business model* ferroviaire Rail Freight Network que DB Schenker Rail déploie progressivement en Allemagne mais aussi dans le reste de l'Europe. L'enjeu est, en quelque sorte, de construire un plan de transport permettant l'acheminement des lots de wagons des clients et de le rapprocher de la production (sillons, locomotives, personnel). Les deux photos de cette page montrent ce principe d'optimisation, sur la section espagnol du parcours. Ci-dessous, le train tiré par la Renfe comprend un lot Ford, un lot Stobart et un deuxième lot Ford à destination de la Grande-Bretagne par le tunnel sous la Manche et la HS1. Ci-dessus, toujours en Espagne, on retrouve des lots de wagons Ford et Stobart auxquels s'ajoutent un porte-autos, une caisse mobile Transfesa et un conteneur. En Espagne, ces trains sont acheminés par la Renfe jusqu'au point frontière de Port Bou.



Juanjo Rodriguez

France • Exploitation

## Le sillon alpin sud modernisé et électrifié offre un nouvel itinéraire fret



À partir de juin 2014, Fret SNCF va utiliser un nouvel itinéraire entre le sud de la France, les Alpes du nord et l'Italie. Il s'agit du Sillon alpin (Valence - Grenoble - Montmélian), désormais électrifié, qui permet un acheminement plus court que par Lyon - le nœud ferroviaire lyonnais étant régulièrement saturé - et Ambérieu. Les trafics concernés auront notamment pour origine le complexe industrialo-portuaire de Marseille et de Fos et seront à destination des Savoies ainsi que de l'Italie. L'opérateur mentionne une montée en puissance progressive, avec dix allers-retours (du fret conventionnel mais aussi du transport combiné) hebdomadaires pour débiter. Les trains seront au même format que les convois transitant actuellement par Lyon mais seront tractés par des locomotives électriques bicourant.

■ Sylvain Meillasson

L'achèvement de la modernisation et de l'électrification du sillon alpin sud offre un nouvel itinéraire de transit pour le fret entre le pourtour méditerranéen, la Suisse et l'Italie du nord. Ce parcours est plus court que le passage par Lyon et Ambérieu et évite le nœud lyonnais, congestionné.

Ce train Fret SNCF de bobines relie aujourd'hui Fos à l'Italie en passant par Culoz et Ambérieu (photo). Il sera bientôt re-routé par Valence - Moirans - Grenoble - Montmélian.



Sylvain Meillasson

➤ **Le sillon alpin sud modernisé et électrifié** • Depuis sept ans, le sillon alpin sud, composé de la section nord Gières - Montmélian et de la section sud Valence TGV - Moirans, connaît des travaux de modernisation. Ces derniers ont été phasés et ont fait l'objet d'un certain nombre d'interruptions totales du trafic (l'année 2013 pour la section sud, par exemple). Le sillon alpin sud a également été électrifié. Avec le service annuel 2014 (15 décembre 2013), l'axe est rendu au service commercial notamment TER. L'électrification est quant à elle pleinement opérationnelle depuis le 15 février 2014. 540 millions d'euros ont été investis. Au nord de Montmélian, les trains de fret peuvent rejoindre l'Italie via la ligne de la Maurienne ou les Alpes du nord via le sillon alpin nord.

➤ **Jusqu'à 20 trains de fret par jour** • En 2008, entre deux et quatre trains de fret quotidiens, les deux sens confondus, étaient comptés sur le sillon alpin sud. Les estimations prévoient une vingtaine de circulations après travaux, dont une majorité de transit.

➤ **RegioRail démarre un trafic de bois sur le sillon alpin sud** • En mars 2014, l'opérateur ferroviaire de proximité (OPF) RegioRail Languedoc-Roussillon (RRLR) devait démarrer un transport de bois entre Lapradelle et Pontcharra, au nord de Grenoble, via Miramas. Pour la traction, le recours à une locomotive thermique de type G 1206 de Vossloh est prévu entre Miramas et Pontcharra. Une trentaine de trains devraient être mis en œuvre au cours de l'année 2014. Les Pyrénées-Orientales et Miramas sont reliés par une navette RRLR de lotissement.

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 141 route de Bonsecours, 59163 Condé sur l'Escaut (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.laletterferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Valenciennes B 537 538 878, Siret 537 538 87800019, APE : 5814Z. **Directeur de la publication, rédacteur en chef** : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité** : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **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 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.

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.