

FLASH

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

Le 18 janvier 2013

Introduction

Le comité de gestion introduit la réunion : le corridor de fret 2, ainsi que cinq autres corridors de fret, sera mis en œuvre le 10 novembre 2013. Depuis la création du corridor en 2007 pour le déploiement de l'ERTMS, un travail important a été fourni pour coordonner les politiques entre les gestionnaires d'infrastructure / organismes de répartition et ces derniers mois, pour permettre la mise en place du corridor de fret 2. Cependant, le corridor ne sera un succès que grâce à un échange constructif avec les entreprises ferroviaires.

Mise en œuvre du corridor et prochaines échéances – Itinéraires du corridor

Le comité de gestion présente la mise en œuvre du corridor et les prochaines échéances qui portent sur :

- la mise en place de la gouvernance ;
- l'étude de marché ;
- la gestion des capacités et le guichet unique ;
- la gestion du trafic ;
- la coordination des travaux ;
- le document d'information du corridor (CID) ;
- les caractéristiques du corridor.

Les possibilités d'extension des routes du corridor sont présentées, sachant que le projet de connexion entre la France et l'Allemagne sera porté par le corridor 4.

Ce projet d'extension vers l'Allemagne est accueilli de façon très positive par la SNCF et l'ERFA. Le Comité de gestion insiste sur l'importance de la coordination entre les corridors, notamment pour la construction des sillons préétablis et l'allocation des capacités.

Organisation de la consultation pour le Plan de mise en œuvre

Le comité de gestion présente le processus de consultation du plan de mise en œuvre et décrit sommairement le contenu de ce plan :

- introduction ;
- caractéristiques et mesures nécessaires pour créer le corridor de fret 2 ;
- éléments essentiels de l'étude de marché ;
- objectifs du corridor ;
- plan d'investissement ;
- mise en œuvre des articles 12 à 19 du Règlement 913/2010.

Concernant la notion de candidat autorisé, le comité de gestion informe que sur le corridor de fret 2, toute entité qui souhaite être candidat autorisé pourra l'être sans restriction juridique, bien que cette possibilité n'existe pas aujourd'hui dans chaque pays du corridor. Les

modalités d'application de ce principe restent à préciser.

A la demande de la CER, le représentant du comité exécutif est favorable à ce que les commentaires des entreprises ferroviaires sur le cadre pour la répartition des capacités, publié le 20 décembre 2012, se fasse dans le cadre de ce groupe consultatif.

Présentation des sillons du corridor pour le service annuel 2014

Le comité de gestion présente le catalogue de sillons pour l'horaire de service 2014:

- le processus de construction de ces sillons ;
- le planning de publication ;
- une vue d'ensemble des sillons proposés (origine/destination et nombre) ;

Il recueille l'avis des participants sur ce catalogue et informe ensuite les participants du processus d'allocation des capacités qui sera modifié, conformément au règlement 913/2010, pour les sillons de l'horaire de service 2015. Ces sillons seront tracés sous la forme de « sillons élémentaires » de façon à permettre une plus grande flexibilité.

Concernant les sillons réservés par un candidat autorisé, CFL indique qu'il est nécessaire de ne pas obliger le candidat autorisé à choisir l'entreprise ferroviaire dès la demande de sillon, car il a besoin de flexibilité.

Mise à jour du déploiement d'ERTMS ; implication pour les entreprises ferroviaires

Le comité de gestion présente la mise à jour du déploiement de l'ERTMS et les implications pour les entreprises ferroviaires. Pour ce qui est des investissements d'interopérabilité, il indique que le corridor se focalise pour l'instant sur le déploiement d'ERTMS. En effet, le problème principal en termes d'interopérabilité sur le corridor de fret 2 porte sur le contrôle commandes et l'hétérogénéité des systèmes de signalisation.

Sibelit informe que le débranchement des systèmes ancien est un point essentiel pour

les entreprises ferroviaires et souhaite pouvoir connaître, pour la France, les dates officielles de débranchement des systèmes nationaux. Le comité de gestion indique que ces dates ne sont pas encore officielles.

Présentation du plan d'investissement

Le comité de gestion présente le plan d'investissement et les principales caractéristiques des projets. Le plan d'investissement est constitué de 409 projets ou sous projets représentant une enveloppe globale de 6 milliards d'euros, sur dix ans.

Ce plan inclut des projets de résorption de goulets d'étranglement mais n'inclut pas de projet d'augmentation du gabarit.

CFL, Fret SNCF et Sibelit s'accordent à dire qu'il est indispensable d'augmenter le gabarit du corridor au niveau P400, ce qui permettrait le transport de semi-remorques. Le comité de gestion et le RAG conviennent donc de la mise en place d'un premier groupe de travail à cet effet.

Point d'étape sur l'étude de marché

Le comité de gestion présente l'étude de marché :

- son état d'avancement et les étapes à venir ;
- les principales caractéristiques du marché (concurrence, barrières, perspectives) ;
- les actions qui permettraient d'améliorer la qualité de service sur le corridor.

L'étude de marché, qui est basée sur l'étude des origines / destinations, donc sur les zones de chalandise, montre l'importance des interconnexions et la nécessité de la construction d'un réseau européen.

L'étude de marché a aussi montré que les entreprises ferroviaires souhaitent pouvoir disposer facilement du prix global des sillons internationaux. Sibelit et CFL souhaitent une adaptation du prix du sillon qui conviendrait au marché du fret et Sibelit souhaite également une plus grande harmonisation de la tarification entre les différents gestionnaires d'infrastructure. Le comité de gestion et le RAG conviennent de mettre en place un

second groupe de travail intitulé « transparence, simplification et harmonisation de la tarification ».

Sibelit indique que les entreprises ferroviaires se heurtent au problème d'accès dans des terminaux qui se situent immédiatement de l'autre côté d'une frontière, dû au manque de reconnaissance mutuelle des autorisations d'accès nationales. Les participants s'accordent pour que ce sujet soit traité dans le cadre d'un troisième groupe de travail « interoperability light ».

Enfin, CFL évoque l'importance de la coordination des travaux, qui est source de problème quotidien pour les entreprises ferroviaires. Les gestionnaires d'infrastructure sont en effet conscients qu'ils doivent améliorer la coordination des travaux par axe pour qu'il n'y ait pas, par exemple, à la fois des

travaux sur la ligne principale et sur la ligne de contournement. L'information des entreprises ferroviaire est aussi un point perfectible. Ces deux axes d'amélioration seront l'objet du groupe de travail « Amélioration de la coordination des travaux et l'information des entreprises ferroviaires à court terme sur ceux-ci ».

Mot de conclusion

Les débats fructueux de cette réunion ont permis de montrer une très bonne collaboration entre les entreprises ferroviaires et le comité de gestion du corridor de fret 2, essentiel pour la réussite de la construction du corridor. Afin de prolonger la dynamique de la réunion de ce jour, la mise en place de ces groupes de travail se fera dès la prochaine réunion du RAG.

Participaient à cette réunion des représentants de :

RAG du RFC 2: SNCB-Logistics, CFL Cargo, Sibelit, Fret SNCF, ERFA et CER ;

Comité exécutif de RFC2: ministères belge et français ;

Comité de gestion du RFC2 : Infrabel, Sillon Suisse, CFF, ACF, CFL, RFF, ProRail, GEIE RFC 2.