

Réunion du groupe consultatif
des Entreprises Ferroviaires
Corridor de Fret 2

18 janvier 2013

Liste des participants

Groupe consultatif des Entreprises Ferroviaires

Marc BIZIEN, Sibelit
Régis VIRCONDELET, Fret SNCF
Dominique LE HONG, Fret SNCF
Eric LAMBERT, CFL Cargo
Pierre BLAISE, B-Logistics
Johan VANDAMME, B-Logistics
Pierre TONON, ERFA
Jacques DIRAND, CER

Comité exécutif du Corridor de Fret 2

Julie BUY, ministère belge
Brigitte JACQUEMONT, ministère français

Comité de Gestion du Corridor de Fret 2

Matthieu CHABANEL, RFF
Luc ROGER, RFF
Sylvain MOSMANN, RFF
Philippe GALLEY, RFF
Claire HAMONIAU, RFF
Ann BILLIAU, Infrabel
Michel GEUBELLE, Infrabel
Peggy ESSELDEURS, Infrabel
Daniel THULL, CFL
Maurice FARAMELLI, ACF
Daniel HALTNER, Sillon Suisse
Peter DANSE, ProRail
Paul MAZATAUD, GEIE RFC2
Thomas VANBEVEREN, GEIE RFC2
Eric GUENTHER, GEIE RFC2

Sommaire

INTRODUCTION	4
Mise en œuvre du corridor de fret et prochaines échéances	5
Organisation de la consultation pour le plan de mise en œuvre	7
Présentation des sillons du corridor pour le SA2014	10
Mise à jour du déploiement de l'ERTMS ; implications pour les EF	12
Présentation du plan d'investissement	15
Point d'étape sur l'étude de marché	20
Mot de conclusion	31

Introduction

Matthieu CHABANEL

Bonjour à tous. Je vous souhaite, au nom de RFF, la bienvenue. Nous sommes réunis aujourd'hui à l'occasion de la deuxième réunion du groupe consultatif des entreprises ferroviaires du Corridor n°2 (Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Lyon/Bâle). Réseau Ferré de France est un membre actif de ce corridor, aux côtés de ses six partenaires européens dont cinq sont ici présents : ProRail, Infrabel, Sillon Suisse, ACF et CFL. Il collabore avec eux de manière très constructive et dans un très bon état d'esprit depuis la création du corridor en 2007 pour le déploiement de l'ERTMS et dans la perspective de son lancement effectif en 2013. Un travail important a été fourni pour coordonner les politiques des gestionnaires d'infrastructure. De nouveaux résultats doivent encore être apportés en matière de publication de sillons, de guichet unique, de coordination de travaux et de planification des investissements.

Au-delà des obligations fixées au Corridor 2 par le Règlement européen 913/2010, nous souhaitons mettre en place une politique d'axe avec les gestionnaires d'infrastructure pour améliorer le service offert aux entreprises ferroviaires. C'est bien entendu inconcevable sans un échange avec ces dernières, dans l'optique de l'accroissement de la part modale du rail et d'un meilleur service aux clients finaux que sont les chargeurs. C'est tout le sens des réunions du groupe consultatif. Ces objectifs nous guideront pour définir les bons projets à conduire sur le corridor. J'espère donc que les discussions de ce jour seront constructives et qu'elles permettront de mettre en place des processus de coopération.

Anne BILLIAU

Bienvenue à tous. Je me félicite de la présence parmi nous de quelques femmes, car cela prouve que le monde des chemins de fer n'est plus réservé aux hommes. Je remercie RFF de nous accueillir aujourd'hui.

L'année 2013 sera une année très importante pour nous, puisqu'à la fin novembre six des neuf corridors prévus par la législation européenne vont devenir une réalité. Nous avons déjà accompli beaucoup de travail au cours des derniers mois au sein de l'équipe permanente du Corridor C appelé à devenir le Corridor 2 :

- le lancement d'une étude de marché, dont il vous sera rendu compte ;
- la définition des bases du guichet unique ;
- l'engagement de débats approfondis sur les futurs sillons préétablis ;
- le changement de la structure de gouvernance du corridor (GEIE) ;
- la rédaction d'un plan de mise en œuvre du corridor ;
- la rédaction d'un premier projet de plan d'investissement, dont il sera débattu ici.

Nous avons déjà eu l'occasion de nous rencontrer tous à Bruxelles en juin. Nous nous félicitons de cette nouvelle opportunité d'échanger avec vous, car cela va nous permettre de préciser ce qui est le plus important à vos yeux et aux yeux de vos clients. Le Corridor 2 ne sera pas un succès si les gestionnaires d'infrastructures travaillent seuls de leur côté. Nous avons besoin de vous comme vous avez besoin de nous.

Il est procédé à un tour de table de présentation.

Mise en œuvre du corridor de fret et prochaines échéances

Paul MAZATAUD présente la mise en œuvre du corridor de fret et les prochaines échéances (Cf. document joint).

Paul MAZATAUD

Pour mémoire, le prochain Comité exécutif du Corridor 2 aura lieu le 14 février 2013.

Luc ROGER

Certains d'entre vous ont participé à la première réunion du Groupe consultatif du Corridor 4, le corridor Atlantique qui relie le Portugal et l'Espagne à la France jusqu'à Metz. L'un des points forts qui en est ressorti est l'attente d'une liaison facilitée entre la péninsule ibérique et l'est de la France, vers l'Allemagne, en harmonie avec les flux de marchandises. Le projet d'une extension du Corridor 4 de Metz vers l'Allemagne dont la destination précise serait déterminée en fonction de l'attente des professionnels que vous êtes, sera donc porté lors du prochain Comité exécutif du corridor. Il faut savoir que nos amis et voisins allemands ont adopté à cet égard une posture relativement attentiste, bien qu'ils aient conscience qu'à ce stade aucun corridor ne relie la France à l'Allemagne. En pratique, ils attendent un retour d'expérience du Corridor 1, qui est cher à leurs yeux, avant d'envisager une démarche d'ouverture sur les autres. L'importance du trafic routier entre l'Espagne et le reste de l'Europe et les problèmes de congestion qui en résultent, qui appellent le développement d'un report modal, nous incitent malgré tout à porter le projet d'extension du Corridor 4 vers l'Allemagne.

Régis VIRCONDELET

En tant que membre du groupe consultatif du Corridor 4, je suis heureux d'apprendre que la jonction avec l'Allemagne sera défendue. En effet, la sortie de France par Forbach ou Apach génère beaucoup de trafic, et celui-ci va encore se développer avec Kombiverkehr, une filiale de DB Schenker, qui attend l'extension de l'itinéraire pour intensifier ses flux vers le nord de l'Europe. A Apach on rejoint par la vallée de la Moselle le Corridor 1 à Coblenz, alors qu'à Forbach on traverse le Palatinat pour rejoindre le Corridor 1 dans la vallée du Rhin à Mannheim. Vous pouvez donc faire valoir à DB Netz que le second de ces deux itinéraires au moins sera équipé en ERTMS du fait du TGV et de l'ICE.

Pierre TONON

On ne peut pas raisonner qu'en tant que gestionnaire d'infrastructure. Les représentants des entreprises ferroviaires vont énormément pousser pour obtenir ce que veulent les entreprises ferroviaires, y compris au niveau de l'Europe. Le point de sortie de Forbach est effectivement crucial, puisqu'il faut pouvoir y accoupler le lestage et le délestage.

Paul MAZATAUD

La question de la coordination entre les corridors va être essentielle dans la construction des catalogues sillons et l'allocation des sillons. Il est important qu'une entreprise ferroviaire puisse réserver un sillon passant par deux ou trois corridors aussi facilement que s'il n'en empruntait qu'un seul.

Pierre TONON

La mise en œuvre de six corridors avant la fin de l'année marquera la première opération « *gagnant-gagnant* » que nous pouvons réaliser ensemble, en marge des discussions institutionnelles sur le quatrième paquet ferroviaire. Elle marquera le lancement de la première opérabilité européenne. Je plaide pour qu'à l'image de ce qui s'est fait dans le cadre du Corridor 1, les entreprises ferroviaires désignent un porte-parole au sein du Comité de gestion du Corridor 2.

Paul MAZATAUD

Nous sommes très favorables à cette proposition. Je vous suggère de choisir votre porte-parole d'ici à la prochaine réunion du groupe consultatif des entreprises ferroviaires.

Pierre TONON

C'est d'accord.

Organisation de la consultation pour le plan de mise en œuvre

Paul MAZATAUD présente la consultation pour le plan de mise en œuvre (Cf. document joint).

Marc BIZIEN

Au vu de ce qui s'est passé en France et au Luxembourg, et bientôt en Belgique, on constate que la directive n'est pas transposée de manière identique dans les différents pays. Comment traiterez-vous une société comme Sibelit, qui souhaite être candidat autorisé dans certains pays mais pas dans d'autres ? La notion de candidat autorisé sera-t-elle opérante pour le GEIE Corridor 2 ?

Paul MAZATAUD

Le Règlement 913/2010 prévoit explicitement que les candidats autorisés pourront réserver des sillons sur la totalité du corridor. Comme il s'agit d'un règlement, il n'a pas besoin d'être transposé en droit national pour être applicable. L'article 15, qui traite de ce sujet, est extrêmement large, puisqu'il n'impose pratiquement aucune limitation à la notion de candidat autorisé, mise à part l'obligation pour ce dernier de faire appel à une entreprise ferroviaire, pour qu'il puisse y avoir circulation. Dans ce contexte - nous en avons longuement débattu avec les ministères impliqués et cela fait l'objet d'un article dans le cadre de la répartition des capacités -, toute entité qui souhaite être candidat autorisé sur le Corridor 2 pourra l'être sans restriction juridique. Les modalités d'application de ce principe général restent à préciser, notamment au niveau du calendrier de désignation de l'entreprise ferroviaire par le candidat autorisé. Il peut aussi être souhaitable que celui-ci se manifeste auprès du corridor un petit peu avant de réserver un sillon, afin que l'on puisse l'identifier. Ces modalités seront décrites dans le plan de mise en œuvre.

Marc BIZIEN

La reconnaissance du candidat autorisé interviendra-t-elle spécifiquement par rapport aux gestionnaires d'infrastructure du Corridor 2 ?

Paul MAZATAUD

Oui, et cela indépendamment de la reconnaissance de candidats autorisés qui peut exister au sein des états. Pour permettre aux candidats autorisés de connaître les entreprises ferroviaires qui circulent sur le corridor, une liste des entreprises ferroviaires habilitées à circuler sur le Corridor 2 sera établie et actualisée en permanence. Elles sont d'ailleurs toutes invitées à participer aux réunions de ce groupe consultatif.

Michel GEUBELLE

Il faut savoir que la tarification et la facturation ne sont pas harmonisées au niveau européen. Ce sont en effet toujours les gestionnaires d'infrastructure qui facturent au niveau national. On peut donc très bien envisager qu'un gestionnaire d'infrastructure demande à avoir un contrat précisant les modalités de sa collaboration avec un candidat autorisé avant même la demande de sillon. Cet exercice doit résulter d'un travail en commun entre le gestionnaire d'infrastructure et le GEIE. Bien que la notion de candidat autorisé soit très ouverte en principe il faudra dans les faits, compte tenu du manque d'harmonisation évoqué, contractualiser certains éléments opérationnels.

Jacques DIRAND

Il faudrait prévoir une réunion du groupe consultatif à la fin de la période de consultation.

Paul MAZATAUD

Nous en parlerons en assemblée, mais je serais très surpris que cela pose le moindre problème. S'il y a bien une année au cours de laquelle nous devons avoir de multiples réunions avec les entreprises ferroviaires, c'est bien en 2013, et sans doute d'ailleurs en 2014. En tout état de cause, nous adresserons aux entreprises ferroviaires un e-mail dès que la première version du catalogue des sillons sera disponible sur le site Internet du Corridor 2. Les candidats autorisés pourront le commenter.

Jacques DIRAND

J'aimerais comprendre pourquoi vous distinguez, à la page 9 de votre présentation la problématique des goulots d'étranglement à la fois au niveau du chapitre « Description du plan » et du chapitre « Gestion des capacités » ?

Paul MAZATAUD

Dans première partie « Description du plan », nous allons évoquer d'une manière générale tous les types de projets susceptibles d'améliorer la qualité du service (suppression des goulots d'étranglement, ERTMS, renouvellement, électrification, suppression des passages à niveau, etc.). Dans la troisième partie « Gestion des capacités » nous allons faire un zoom sur les goulets d'étranglement. Par exemple, nous analyserons dans ce cadre le nœud d'Anvers, l'ampleur de la saturation de ce nœud et les projets mis en place pour supprimer ce goulet d'étranglement.

Jacques DIRAND

Un accord-cadre sur les capacités d'allocation a été signé pour les corridors 1 et 2. Je crois que certaines entreprises ferroviaires ont déjà réagi à son sujet. Pensez-vous aborder la question aujourd'hui ?

Paul MAZATAUD

Cette question m'a été posée par Régis VIRCONDELET avant la réunion. C'est un sujet qui est traité par les comités exécutifs, qui ont eu la courtoisie d'impliquer les comités de gestion dans ce texte. Je ne vois pas de difficulté à ce que nous abordions ce sujet. Une représentante du Ministère des Transports belge, qui préside le comité exécutif du corridor 2, étant ici présente, je me tourne vers elle.

Marc BIZIEN

Avant qu'elle n'intervienne, je précise que la question est de savoir si tous les gestionnaires d'infrastructure au niveau national auront le même type d'accord-cadre.

Paul MAZATAUD

Ce dont nous parlons n'a rien à voir avec un accord-cadre qui serait passé au plan national. Il s'agit ici d'un texte assez général qui indique, plus précisément que dans le Règlement 913/2010, ce que les ministères souhaitent au sujet de l'allocation de la capacité sur les corridors 1 et 2. Je ne suis pas sûr que le présent forum soit le meilleur lieu pour aborder ce sujet.

Jacques DIRAND

Dans la mesure où l'accord-cadre n'est pas signé depuis longtemps, je pense que les entreprises ferroviaires pourraient profiter du fait d'être réunies dans ce groupe consultatif pour exprimer des commentaires communs. Je pense que la balle est désormais dans leur camp.

Daniel THULL

Je suggère de ne pas utiliser le terme d'accord-cadre, pour ne pas prêter à confusion.

Jacques DIRAND

Dans la présentation il est question de « *framework for capacity allocations* ».

Julie BUY

Je traduis cela en français par « cadre pour l'allocation des capacités ». Il a été signé le 20 décembre 2012 par six ministres compétents pour les corridors 1 et 2 et a fait l'objet d'une lettre de soutien de la Suisse. Ce n'est qu'une première version, qui est appelée à évoluer. A l'heure actuelle, il concerne principalement les articles 13, 14 et 15 du règlement. Les articles 16 et 17, qui concernent la gestion du trafic, n'ont pas encore été pris en compte. Cet accord est issu de plus d'un an de négociations entre les sept états concernés et une dizaine de gestionnaires d'infrastructure et d'organismes d'allocation de capacités. Nous sommes tout à fait prêts à recueillir un avis des groupes consultatifs à son sujet, puisque ce cadre fera partie du plan de mise en œuvre des corridors. Il est d'ailleurs également débattu au sein du corridor 8. Nous avons besoin dans les meilleurs délais d'un texte qui permette aux gestionnaires d'infrastructure d'avancer dans leurs plans de mise en œuvre.

Pierre TONON

Nous souhaitons que l'information circule le plus vite possible, dans le respect bien entendu des hiérarchies. Les entreprises ferroviaires ont intérêt à s'exprimer et les états ont intérêt à recevoir l'expression des entreprises européennes. Notre demande vise plutôt à ce que ce recueil d'avis soit officiel.

Paul MAZATAUD

Je crois pouvoir dire que votre approche convient à tout le monde ici. Il reste à en définir les modalités.

Julie BUY

Nous avons pris connaissance de remarques formulées par différentes entreprises ferroviaires dans le cadre du corridor 1. Un communiqué de presse sur certains sujets concernant les corridors avait par ailleurs été publié par ces entreprises ferroviaires. En tant que représentante du Ministère belge je pense que la meilleure façon de recueillir les avis des entreprises ferroviaires sur le cadre pour l'allocation des capacités est via le présent groupe consultatif, voire un groupe qui rassemblerait les entreprises ferroviaires des différents corridors.

Paul MAZATAUD

Je vous propose que nous traitons ce sujet à l'occasion de la prochaine réunion du groupe consultatif des entreprises ferroviaires.

Présentation des sillons du corridor pour le service annuel 2014

Thomas VANBEVEREN présente les sillons du corridor pour le service annuel 2014 (Cf. document joint).

Eric LAMBERT

Vous avez indiqué dans votre présentation le nombre de sillons par section. Mais existe-t-il des sillons de longue distance ?

Thomas VANBEVEREN

Notre objectif est effectivement de vous proposer des sillons longue distance, comme par exemple entre Anvers et Bâle ou Rotterdam et Lyon. Pour l'instant cependant tous les sillons ne sont pas harmonisés et il nous reste beaucoup de travail pour y parvenir. C'est pourquoi nous ne pouvons pas encore afficher des temps de parcours sur longue distance.

Marc BIZIEN

Le petit nombre des sillons sur le tronçon Thionville/Bettembourg est-il lié uniquement aux goulots d'étranglement ?

Thomas VANBEVEREN

C'est le cas entre Aubange et Bettembourg, mais RFF nous a fourni entre Thionville et Bettembourg trois sillons pré-construits. Ce nombre doit être accru d'ici à l'année prochaine. Le manque de sillons est une faiblesse à laquelle nous nous sommes heurtés lors de l'élaboration de notre catalogue.

Paul MAZATAUD

J'avais cru comprendre, Monsieur BIZIEN, que vous souhaitiez disposer de sillons situés plutôt du côté de Mont-Saint-Martin que du côté de Zoufftgen ? Est-ce à dire que vous auriez aimé en avoir davantage entre Bettembourg et Thionville ?

Marc BIZIEN

Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je constate que le petit nombre de sillons est lié davantage à un problème d'offre qu'à un problème technique lié aux goulots d'étranglement.

Thomas VANBEVEREN

Il n'est pas prévu pour l'instant d'aller au-delà de trois sillons entre Bettembourg et Thionville.

Peter DANSE

Je recherche des sillons de petites distances, car il me semble qu'il n'est pas possible de construire un sillon allant de Rotterdam à Anvers dans le cadre du Corridor 2.

Thomas VANBEVEREN

Nous avons prévu 18 sillons entre Anvers et Rotterdam.

Daniel HALTNER présente le processus pour l'allocation des sillons et l'utilisation de l'outil PCS (Path Coordination System).

Michel GEUBELLE

A la différence du premier concept de corridor, les sillons ont été découpés en tronçons opérationnels.

Eric LAMBERT

Votre outil ne permet-il que de réserver les sillons préétablis ?

Maurice FARAMELLI

Non, vous pouvez réserver les autres sillons. La seule différence est qu'un sillon préétabli en 2014 aura un statut protégé. Les sillons préétablis seront gérés par le Corridor 2 alors que les autres sillons le seront par les gestionnaires d'infrastructures nationaux.

Daniel HALTNER

L'absence de protection d'un sillon vous met en compétition avec les autres entreprises ferroviaires.

Eric LAMBERT

Nous verrons à l'usage ce que donnera l'outil RailNetEurope PCS, mais au vu de votre présentation il semble convenir.

Maurice FARAMELLI

Au Luxembourg, nous gérons 90 % du trafic international avec cet outil.

Marc BIZIEN

L'interface entre le candidat autorisé et l'entreprise ferroviaire tient-elle compte du fait que le candidat autorisé doit prévenir du choix de l'entreprise ferroviaire au plus tard 30 jours avant la circulation ? Comment gérez-vous le fait que nous soyons un an et demi avant la circulation ?

Daniel HALTNER

Ce point est encore ouvert.

Michel GEUBELLE

Cette règle des 30 jours n'existe pas en Belgique.

Paul MAZATAUD

Les modalités de réservation et la finalisation de PCS restent à accomplir. RailNetEurope travaille très dur pour que tous ces aspects soient au point en novembre 2013.

Eric LAMBERT

Actuellement il se passe un laps de temps de l'ordre de quelques mois entre le moment où l'on fait une étude en vue de la mise en place d'un train et celui où l'on choisit l'entreprise ferroviaire qui va le tracter, ce qui implique des négociations commerciales. Le fait de devoir préciser l'entreprise ferroviaire choisie dès la réservation du sillon nous ferait perdre cette flexibilité.

Mise à jour du déploiement de l'ERTMS ; implications pour les EF

Sylvain MOSSMANN présente la mise à jour du déploiement de l'ERTMS et les implications pour les entreprises ferroviaires (Cf. document joint).

Peter DANSE

A ma connaissance, la grande section de 40 kilomètres qui part du port de Rotterdam vers Anvers est équipée en ERTMS.

Sylvain MOSMANN

C'est en effet le cas, et la logique d'exploitation voudrait qu'elle soit équipée en 230D.

Pierre TONON

Il faut que ce soit le cas.

Sylvain MOSMANN

Certes, mais il faut prendre en compte le fait qu'en 2022 beaucoup de matériels seront équipés en Baseline 3.

Peter DANSE

Le port de Rotterdam sera certainement accessible dès l'année prochaine avec une locomotive ERTMS.

Sylvain MOSMANN

Je n'ai pas d'information à ce sujet. Pour l'instant, c'est du 230D. On peut penser que les instances de décision feront en sorte que ce soit cohérent.

Marc BIZIEN

Parle-t-on du niveau 1 avec Eurobalise ?

Sylvain MOSMANN

Je n'ai pas de certitude à cet égard pour le tronçon Rotterdam/Anvers. Il est possible que cela évolue sur le tronçon Nord en Belgique. C'est du niveau 1 sur le tronçon Sud de la Belgique et en France. Pour l'instant, c'est de l'*overlay*. Le but final est d'enlever les systèmes nationaux existants. Ce sera le cas au Luxembourg en 2017. La Belgique n'a encore rien officialisé dans le cadre de son *masterplan*, mais on peut raisonnablement penser qu'il n'y aura plus que de l'ETCS. La France ne pourra pas basculer intégralement sur l'ETCS. Notre approche théorique consiste à dire que 10 ans après l'équipement d'un axe, c'est-à-dire en 2028, on enlèvera le KVB et l'on y rendra la circulation en ETCS obligatoire.

Marc BIZIEN

Le débranchement des anciens systèmes est un point essentiel pour les entreprises ferroviaires. Vous serait-il possible de faire une communication officielle annonçant que la circulation en ETCS sera obligatoire sur un axe 10 ans après son équipement ?

Sylvain MOSMANN

Ce point n'est pas encore officiel, bien qu'il soit cohérent à nos yeux. Nous ne pourrions prendre cet engagement qu'après avoir mis en service le tronçon. Néanmoins, de manière non officielle mais assez claire nous nous engageons sur cette notion de 10 ans. Lorsque nous aurons rendu obligatoire la circulation ETCS en Alsace, nous n'attendrons pas 10 ans pour enlever le KVB sur ces tronçons, puisque les trains qui les emprunteront seront équipés d'ETCS.

Peter DANSE

Il faudra aussi harmoniser le voltage électrique sur le corridor, car il existe de grandes disparités dans ce domaine.

Paul MAZATAUD

A nos yeux, le problème principal en termes d'interopérabilité sur le Corridor 2 porte sur le contrôle commandes et l'hétérogénéité des systèmes de signalisation. Nous focalisons notre attention sur le déploiement d'ERTMS. Il existe d'autres obstacles à l'interopérabilité, dont celui des différences de systèmes de tension électrique, mais leur impact financier sur les entreprises ferroviaires est moins important. La ré-électrification d'une ligne impliquant un investissement extrêmement lourd, elle n'est pas envisagée à court terme.

Jacques DIRAND

Avez-vous fait une demande de subvention pour financer les infrastructures du Corridor 2 ?

Paul MAZATAUD

Nous ne l'avons pas fait et nous ne le ferons probablement pas, car la procédure d'appel à subvention que j'ai présentée porte uniquement sur les années 2013, 2014 et 2015, alors que nous sommes déjà couverts sur ce plan pour cette période. Nous aurions certainement postulé si nous avions des échéances s'étendant jusqu'à 2018 ou 2020, mais ce n'est pas le cas en l'occurrence.

Jacques DIRAND

L'appel à subvention peut être intéressant pour les entreprises ferroviaires, mais il faut avoir déposé son dossier de candidature avant la fin février.

Paul MAZATAUD

La date limite officielle est effectivement fin février, mais dans le cas de l'appel à subvention pour l'ERTMS il est probable que vous pourriez bénéficier d'une extension de ce délai jusqu'à la fin mars.

Jacques DIRAND

Cette possibilité de financement est intéressante pour les entreprises ferroviaires.

La séance est suspendue de 12 heures 20 à 13 heures 50.

Paul MAZATAUD présente le site Internet de l'Agence Exécutive TEN-T et la procédure de dépôt de dossier de subvention qui s'y trouve.

Julie BUY

En Belgique, certains des projets cofinancés avec l'appui de l'Etat pour le compte des gestionnaires d'infrastructure et des GEIE impliquent aussi une coopération avec les entreprises ferroviaires.

Paul MAZATAUD

En 2009, le GEIE a porté un projet concernant l'équipement ERTMS à bord et la plupart de vos maisons ont candidaté conjointement.

Jacques DIRAND

Dans le cadre des projets européens, il est effectivement bien perçu que les demandes de subvention émanent de plusieurs acteurs en même temps.

Présentation du plan d'investissement

Daniel THULL présente le plan d'investissement (Cf. document joint).

Daniel THULL

Sur les 409 projets que comporte notre liste, 69 sont déjà financés. Parmi ces derniers, 45 sont déjà en cours de réalisation.

Jacques DIRAND

Cela représente quelle part de l'enveloppe globale de 6 milliards d'euros ?

Paul MAZATAUD

On est autour de 290 millions d'euros de projets.

Daniel THULL

Les principaux projets en matière de goulots d'étranglement se situent au niveau d'Anvers, Lille et Strasbourg. Nous allons consolider ces données. En réponse à une question posée ce matin, j'ajoute qu'il n'y a pas de projet d'extension de gabarit. Nous avons cependant l'intention d'engager une étude à ce sujet, car nous savons être mal placés dans ce domaine vis-à-vis du Corridor 1. Cette étude nous permettra de savoir ce que l'on a à entreprendre.

Paul MAZATAUD

Je souhaite que nous creusions cependant ce point aujourd'hui, afin de préciser ce qui selon vous est essentiel en matière de gabarit sur le Corridor 2. D'après ce que je comprends, le fait de ne pas disposer d'un gabarit P400 sur la totalité du tronçon Anvers-Bâle constitue un obstacle important. Cela concerne, semble-t-il essentiellement des tunnels français entre Metz et Strasbourg, ainsi qu'au niveau de Bâle. Les axes Lille-Metz et Lille-Thionville, avec leurs extensions vers l'Allemagne, constituent un autre sujet gabarit. Y a-t-il autre chose, ou est-ce bien de cela dont nous parlons ?

Eric LAMBERT

Nous parlons effectivement de cela. Il faut savoir que dans le domaine du transport combiné l'axe de développement le plus important est celui du transport des semi-remorques. Le transport combiné de fret est appelé à poursuivre sa montée en puissance. A l'heure où nous souffrons du fait qu'Arcelor ferme beaucoup de sites situés le long du Corridor 2, puisque nous opérons essentiellement au Luxembourg et en Lorraine, le combiné constitue pour nous un axe de développement prioritaire, auquel correspond un plan d'investissement important, avec la mise en place d'un nouveau terminal et d'une plate-forme logistique au centre de Bettembourg dotée de deux voies d'autoroutes ferroviaires. Comme vous le savez, nous avons déjà une autoroute ferroviaire en commun avec la SNCF entre Bettembourg et le Boulou. Régis VIRCONDELET a précédemment parlé de la connexion reliant Lille à l'Allemagne via une connexion vers Bettembourg. L'axe de développement des autoroutes ferroviaires est important pour l'avenir, et plus largement les chargements de semi-remorques. Aujourd'hui, les principaux investissements réalisés par les transporteurs concernent spécifiquement les semi-remorques préhensibles par pinces. Afin de faire baisser leur coût d'achat, ils en achètent par lots de cent ou deux cents, à l'image de Norbert Dentressangle. Or le développement du transport combiné

dépend de l'existence de gabarits correspondants, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Sur l'axe Bettembourg-Bâle, certains ouvrages d'art n'ont déjà pas le gabarit minimal pour assurer les circulations de semi-remorques existantes. Cela explique que tous les flux de ce type entre la Belgique et l'Italie empruntent le Corridor 1, et que celui-ci soit saturé. Il y aura donc un transfert de trafic du Corridor 1 vers le Corridor 2 dès que le Corridor 2 aura le gabarit P400. Cela donnera une plus grande flexibilité au marché. Pour l'instant, c'est un non-sens d'aller de Zeebrugge à Milan en passant par Aix-la-Chapelle, en allant engorger l'axe du Rhin. Et je le répète : qu'on le veuille ou non, l'axe de développement des semi-remorques préhensible représente l'avenir, comme le confirment toutes les communications du gouvernement relatives aux autoroutes ferroviaires.

Régis VIRCONDELET

Les entreprises de transport routier réalisent des investissements de renouvellement de leur parc tous les 5 à 7 ans, ce qui correspond à la durée de vie d'une semi-remorque. Ils ont donc une capacité d'adaptation aux nouvelles technologies et aux variations des dimensions en poids et en longueur des unités de transport routières qui est beaucoup plus rapide que les évolutions que nous connaissons dans le domaine ferroviaire. Il nous faudra cependant être capable de présenter des solutions permettant rapidement un transfert à la voie ferrée des semi-remorques, sans quoi les transporteurs vont s'orienter vers des dimensions encore plus inaccessibles à la voie ferrée, comme le 25,5 mètres, les *High Cube* ou les *Mega Trucks*. Il sera très difficile de leur faire marche arrière. Nous avons encore une opportunité d'éviter cet écueil, qui est loin d'être périmée.

Je tiens à signaler qu'à ma connaissance, et contrairement à ce qu'a dit Eric LAMBERT¹, on ne peut pas aller de Belgique en Italie en P400 par le Corridor 1, puisque la Suisse n'est pas encore équipée. Un milliard de francs suisse vont d'ailleurs être dépensés à cette fin, mais ce ne sera pas immédiat. Dès lors les corridors 1 et 2 ne sont pas en concurrence aussi frontale que cela a été dit. Les entreprises ferroviaires de tous les corridors, abstraction faite de toute concurrence attendent avec impatience la mise au gabarit P400. Cela ne nécessite pas obligatoirement le percement de tunnel. Il existe des itinéraires où les investissements à réaliser sont modestes. C'est le cas de l'artère Nord-Est entre Lille et Metz. Le marteau-piqueur n'est pas obligatoire. Ce point peut faire l'objet d'une étude de marché, laquelle peut n'être qu'un volet de celle qui a déjà été engagée.

Eric LAMBERT

Il faut surtout éviter de calibrer les investissements en fonction du potentiel actuel de trafic au gabarit P400, qui est assez limité. Il faut les envisager dans l'optique d'un indispensable accroissement de la flexibilité du marché, dans un contexte où le Règlement UE n°1230/2012 de la commission du 12 décembre 2012 sur les poids et mesures est entré en vigueur et où il est fait référence à l'ajout d'appendices aérodynamiques aux camions, pour améliorer leur pénétration dans l'air de 20 %, ce qui rendra leur compatibilité avec le rail plus complexe.

Régis VIRCONDELET

On peut aussi évoquer les projets de trains de camions sur les autoroutes allemandes, qui reviennent à recréer le chemin de fer.

¹ Eric Lambert nous a indiqué après cette réunion avoir eu la confirmation de l'opérateur Interferry boats de la possibilité de circuler en P400 entre Zeebrugge et Novara via la Suisse.

Eric LAMBERT

C'est dommage que de tels projets voient le jour alors que les infrastructures ferroviaires existent et qu'il suffirait d'investissements modestes pour les adapter.

Paul MAZATAUD

Je suis heureux que nous ayons eu ce débat et que vous ayez pu remonter ce sujet, qui était déjà ressorti à plusieurs reprises à l'occasion de l'étude de marché. Il est intéressant de noter qu'il y a clairement unanimité des entreprises de transport présentes autour de la table.

Marc BIZIEN

Je formule effectivement le même message, qui est également celui de l'ensemble de nos entreprises partenaires qui opèrent dans le sens Nord-Sud, qu'il s'agisse des Suisses, des Français ou des Luxembourgeois. Du côté belge, on a clairement observé un basculement des volumes du côté de la rive droite du Rhin. Certains au sein de Sibelit parlent même de transfert modal sur des extensions possibles. Encore une fois, il y a un potentiel réel, qui nécessiterait, *a minima*, une analyse des points de blocages existant.

Paul MAZATAUD

La prochaine étape va consister à bien identifier les restrictions, afin d'imaginer des solutions. Il faut évaluer l'ampleur des bénéfices que l'on peut attendre de la levée de ces restrictions.

Eric LAMBERT

Je vais vous donner un exemple concret. VIIA, une société du groupe SNCF Geodis active dans le transport combiné, et plus spécifiquement dans les autoroutes ferroviaires, a mis en place depuis septembre une relation ferroviaire entre Bettembourg (L) et Helsingborg (SE), avec une connexion depuis Bettembourg vers Le Boulou (FR) par une autoroute ferroviaire. Entre Bettembourg et Helsingborg on utilise des wagons de transport combiné traditionnels, puisque les wagons utilisés aujourd'hui sur les autoroutes ferroviaires ne sont pas utilisés en Allemagne. Comme un client potentiel avait à transporter des caisses de PC 350, c'est-à-dire de hauteur intermédiaire, VIIA a investi dans des wagons à poches surbaissés de 23 centimètres. Par la suite, RFF a fait une étude à la demande du client dont il est ressorti qu'il était possible de poursuivre le parcours entre Bettembourg et Le Boulou avec les mêmes wagons, alors qu'*a priori* il fallait impérativement transférer les caisses sur des Wagons Modalohr. Grâce à une petite étude de contrôle de dix jours, on a évité des coûts supplémentaires et des risques accrus pour la marchandise. Ce qui était un « non » est devenu un « oui ».

Jacques DIRAND

Comment pourrait-on sensibiliser les Etats sur le sujet de l'adaptation des gabarits ? Quand je vois des plans d'investissement qui intègrent des améliorations des minimaux, il est étonnant qu'il n'y soit pratiquement pas question jusqu'à présent des gabarits.

Régis VIRCONDELET

Cela s'explique parce qu'il n'existait pas auparavant d'instances d'échanges entre les pays et les entreprises ferroviaires.

Jacques DIRAND

Comme vous êtes tous, entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures, manifestement foisonnants d'idées, il faudrait, pour convaincre les états membres d'étudier le sujet des gabarits, construire un dossier commun, par exemple dans le cadre d'un groupe de travail. Peut-être arriveriez-vous ainsi à trouver des solutions que les Anglais appellent « *low hanging fruits* ».

Paul MAZATAUD

Michel GUEBELLE et Eric GUENTHER vont vous présenter les premiers résultats de l'étude de marché. La question des gabarits étant remontée dans ce cadre, en position assez haute dans la liste des attentes, nous pensions effectivement créer un groupe de travail pour y réfléchir ensemble. Pour être efficace, il ne faudrait pas qu'il comporte trop de membres.

Eric LAMBERT

J'aimerais savoir sur quel laps de temps va être réalisé le plan d'investissement qui nous a été présenté.

Eric GUENTHER

Il s'agit d'une échelle de dix ans. En dehors des 69 projets qui sont déjà approuvés et financés, les autres sont en phase d'étude préliminaire mais ne sont pas financés.

Marc BIZIEN

S'agissant des investissements, je tiens également à aborder la question de l'extension des faisceaux en vue de garantir la solidité des schémas de production en cas d'incidents. Nous avons en effet été confrontés en 2012 à plusieurs accidents ayant occasionné une coupure complète du corridor, sans parler de l'incident majeur du Saint Gothard. Le programme de travaux peut aussi pénaliser le trafic, à commencer par la mise en place de l'ERTMS. Il est essentiel dans ces situations de disposer de faisceaux pouvant absorber le flux, étant entendu que le Corridor 2 est connecté avec la traversée de la Suisse, qui est pré-cadencé et dispose de capacités de stockage très limitées sur le faisceau de Muttenz (impossibilité de faire stationner les rames plus de deux heures). Quelle est donc la capacité du corridor à nous offrir des itinéraires de contournement ? On sait que la ligne 162, en Belgique, est saturée par les problèmes de voyageurs. Que prévoient vos études pour la solidité des schémas de production ? A cet égard, il est à noter que l'on observe plutôt un désarmement des faisceaux en raison de leur sous-utilisation en régime normal.

Eric GUENTHER

Parmi la longue liste des investissements prévus par les gestionnaires d'infrastructure, on trouve des programmes de renouvellement de voies, mais ceux-ci n'incluent pas les faisceaux de voies de service. Pour corriger le tir, RFF réfléchit à des schémas directeurs de maintenance, afin de maintenir au moins l'existant. Aujourd'hui en effet beaucoup de voies sont surveillées mais ne sont pas maintenues au sens strict du terme, de sorte qu'elles ne sont pas immédiatement utilisables. Pour ce qui est des itinéraires alternatifs, on se heurte, en dehors des problématiques voyageurs et travaux, à un problème de poids autorisés et de profils qui est assez pénalisant pour le fret.

Michel GEUBELLE

Il n'est donc pas prévu d'aplanir les Ardennes...

Marc BIZIEN

J'insiste sur l'importance de la gestion des aléas, car pour avoir été en contact avec le marché des chargeurs, je sais que l'image du fret ferroviaire est pénalisée par le fait qu'en dehors des problématiques classiques de compétitivité et de flexibilité on se heurte à des aléas liés à des conflits sociaux ou des défaillances d'infrastructures. Ces éléments amènent parfois les chargeurs à prendre des décisions irréversibles. Il faut que la taille des *buffers* nous permette d'absorber les aléas. C'est essentiel pour fiabiliser notre offre.

Paul MAZATAUD

Nous allons sans doute créer un groupe de travail sur ce sujet, avec l'objectif de trouver des idées de nouveaux itinéraires que nous pourrions proposer au fret, en tirant partie du fait que certaines voies sont parfois très peu utilisées. Cette démarche aura le double mérite de créer des itinéraires de contournement en cas de problèmes sur l'itinéraire principal, mais aussi d'offrir des capacités supplémentaires pour contourner des goulots d'étranglement. A ma connaissance, il existe une ligne entre Epinal et Belfort, à travers les Vosges, qui n'est pas électrifiée, mais qui permet d'aller de la Lorraine jusqu'à Mulhouse sans traverser la plaine d'Alsace. Il faut étudier sa remise en service, mais en gardant à l'esprit le fait que les budgets d'investissement en infrastructure seront très modestes. Dans certains cas des choses pourraient être faites à très peu de frais, et qui pourraient avoir un impact considérable sur la capacité à faire face à des situations dégradées. Je vous renvoie donc au point sur l'étude de marché qui va suivre : c'est peut-être un des sujets sur lesquels nous allons devoir travailler plus en détail dans le cadre d'un groupe de travail. En tout état de cause, je vous remercie pour tous vos commentaires, car ils sont très constructifs. Nous en garderons la trace dans le compte-rendu de séance.

Point d'étape sur l'étude de marché

Michel GEUBELLE et Eric GUENTHER présentent un point d'étape sur l'étude de marché (Cf. présentation jointe).

1) Analyse de la situation actuelle

Peter DANSE

Est-ce qu'il existe une matrice présentant les origines et les destinations du fret à l'intérieur des différents pays ? Cela permettrait de rendre compte du fait que dans certains cas lorsqu'un train arrive au port d'Anvers, on transfère son fret sur un autre train pour aller sur Rotterdam, ou l'inverse, sans doute parce que le train ne peut pas circuler de Rotterdam vers la France en traversant la Belgique.

Eric GUENTHER

C'est toute la difficulté, parce qu'il faut tenir compte dans l'organisation du transport des entreprises ferroviaires qui travaillent parfois en *open access* et parfois en partenariat, qui parfois changent le numéro d'un train ou qui orientent parfois un bout de train dans un sens et un autre à l'opposé. C'est pourquoi l'on parle des origines et des destinations et de zones de chalandise. Pour convertir ces origines et ces destinations en trains, nous les avons comparées avec les circulations constatées. Parfois nous avons trouvé des résultats cohérents, mais parfois nous avons constaté que nous avons complètement manqué une zone de chalandise et qu'il nous manquait en conséquence des trains. Notre approche ne reflète donc pas précisément la circulation, d'un point de vue ferroviaire et opérationnel. En revanche, cela donne une bonne idée du marché. C'est un bon indicateur marketing, au sens où il rend compte de qui expédie et de qui reçoit, et des zones géographiques concernées par le Corridor 2. Notre source, c'est ETIS Plus, une base établie à partir des données des gestionnaires d'infrastructures. La photographie n'est pas pour autant très précise. Nous avons pris comme référence un niveau régional NUTS 2, c'est-à-dire un maillage qui correspond aux régions administratives identifiées au niveau européen, et dont la taille est proche de celle des régions françaises.

Michel GEUBELLE

Il est clair que l'on ne va pas utiliser la matrice de l'étude de marché pour définir les sillons du Corridor 2, sans quoi la destination finale de ces sillons serait la Pologne. Il apparaît en effet qu'au-delà du tracé théorique des différents couloirs, il existe une interconnexion totale entre les différentes routes. Un super Guichet unique (OSS) européen serait nécessaire pour gérer l'ensemble. En pratique, il n'y a pas une route théorique absolue entre le Nord et le Sud de l'Europe, ou entre l'Est et l'Ouest, mais plutôt des trajets qui, par le biais de connexions, permettent de combiner avec cohérence les entreprises ferroviaires et les chargeurs.

Régis VIRCONDELET

Parfois, on est contraint à un détour faute de disposer sur un trajet direct du service voulu. Le fait de rejoindre Metz avec l'Allemagne par le biais du Corridor 4 s'appuie sur ce type d'analyse.

Julie BUY

Les interconnexions sont cruciales, dans la mesure où l'on vise la construction d'un réseau européen. Les corridors ne sont que des fragments de ce réseau. C'est pourquoi nous essayons au niveau des ministères et des gestionnaires d'infrastructures de faire circuler au maximum les informations, dans une approche constructiviste et en vue d'une harmonisation. Il est très important pour les groupes consultatifs d'avoir cette vision, puisque certains d'entre vous utilisent plusieurs corridors.

Eric LAMBERT

Je vous incite à aller sur le site internet de l'UIC, car notre GTC (Groupe Transport Combiné) dont je suis le président, vient de publier, comme tous les deux ans, son rapport du transport combiné. C'est un document d'une cinquantaine de pages qui comporte de nombreux graphiques qui ne manqueront pas de vous intéresser. Je me permettrai d'ailleurs de vous l'adresser par e-mail. Ce rapport montre que le transport combiné a retrouvé, malgré un tassement global du transport de fret ferroviaire, son niveau d'avant 2009. Le taux de croissance du transport combiné européen est de 19 % par an depuis 2005.

Eric LAMBERT

Il faut tenir compte de la concurrence des voies navigables, par exemple entre Liège et Anvers.

Eric GUENTHER

Certes, mais les voies navigables ne sont pas, à mon sens, un concurrent direct. Des modèles se développent qui relient le port d'Anvers par barge, avant d'emprunter le transport ferroviaire pour couvrir de plus longues distances. Il s'agit plutôt de prendre des parts de marché à la route.

II) Retour des entretiens des parties prenantes

Jacques DIRAND

Vous nous présentez-là une vision très marketing. L'essentiel est de travailler sur les sujets concrets qui émergent pour atteindre nos objectifs.

Michel GEUBELLE

Cette approche ne nous empêche pas de prendre en compte vos demandes, par exemple au sujet des gabarits. Si vous voulez que nous soyons plus flexible sur – et je prends volontairement un exemple caricatural – la peinture des caténaires, c'est à vous de nous le dire.

III) Identification d'une liste d'actions pour améliorer le service

Daniel HALTNER

Notre étude a montré que les entreprises ferroviaires demandent aux gestionnaires d'infrastructures de mettre à leur disposition un outil précis d'estimation des prix de circulation, un domaine dans lequel nous avons conscience d'avoir de réelles lacunes. Nous avons testé le CIS (Charging Information System), mais il ne tient pas compte des

spécificités nationales. Pour l'instant, nous ne pouvons pas afficher un prix de circulation à l'euro près valable pour tous les gestionnaires d'infrastructures.

Marc BIZIEN

Il existe une grande disparité des règles de tarification entre les différents pays. Dans certains cas, cela peut pénaliser extrêmement les circulations d'unités multiples avec des tonnages importants alors que la compétitivité des trajets longue distance est déterminante pour elles.

En France, le gestionnaire d'infrastructure doit traiter l'échéance de 2015, date après laquelle il n'y a plus de compensations en pied de facture. Les règles de coût marginal ont été calculées de manière très globale, sur la base de l'étude réalisée par l'Inspection générale des Finances en 2007. Elles n'ont pas du tout été établies dans la perspective de la création d'un corridor international. J'ai bien conscience que ce n'est pas ici que nous pourrions trancher ce sujet, puisqu'il relève du domaine réglementaire, mais est-il possible d'envisager de prévoir dans les espaces nationaux des gestionnaires d'infrastructures un sous-espace correspondant au corridor et dont les règles de tarification seraient adaptées à son activité de fret lourd ou encombrant ? Il existe un risque énorme, du fait de l'échéance 2015, de voir la suppression des compensations pénaliser nos marchés. Cet enjeu représente, selon les entreprises ferroviaires, entre 15 à 20 % du total des coûts. Est-il possible que le Comité exécutif du Corridor 2 porte ce type de projet au plan international ? Il faut créer un espace disposant de règles de tarification harmonisées, avec ces coûts marginaux qui ne soient pas pénalisants pour l'activité. Prétendre aligner le coût marginal sur le Corridor 2 avec celui d'une voie de service très peu utilisée (9SV) n'a pas grand sens.

Michel GEUBELLE

Je vous rappelle qu'au plan des règles de tarification, le rôle des gestionnaires d'infrastructure consiste à facturer ce qui n'est pas payé par l'Etat. Or les différents états membres sont plus ou moins généreux. Par exemple, le Ministère belge des Transports alloue à Infrabel 20 % des coûts opérationnels du réseau, contre 50 % pour le Ministère néerlandais des Transports. Les gestionnaires d'infrastructures ne peuvent pas ne pas couvrir ce type de coûts. Ce seul élément biaise le débat.

Jacques DIRAND

C'est typiquement le genre de sujet que gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires peuvent porter ensemble vers les états membres. Sachant que le Corridor 1 sert un marché similaire à 50 % à celui du Corridor 2, et que leur marché serait identique si nous arrivions à mettre en place du gabarit P400, l'enjeu des péages est crucial. A nous de monter un dossier pour le porter aux états membres.

Michel GEUBELLE

Comme la redevance est fixée en Belgique par des décrets royaux, le gestionnaire d'infrastructure n'a aucune prise sur elle. Le Ministère en a à peine plus. Je suis d'accord pour que nous réfléchissions ensemble à ce que serait un monde idéal, afin que le Comité exécutif du Corridor porte notre proposition vers les gouvernements et l'Europe. Mais je doute fort que ce point puisse être réglé d'ici au 10 novembre 2013.

Eric LAMBERT

La tarification relève d'une véritable stratégie. Une modification très importante est intervenue cette année sur le réseau belge et désormais il existe une grande disparité de

prix entre des trains tractés sur l'axe par des unités simples et ceux qui sont tractés par des unités multiples.

Michel GEUBELLE

Je l'apprends, et je serai curieux de connaître le détail de cette tarification. A ma connaissance, seuls les frais de garage (*parking fee*) ont évolué.

Eric LAMBERT

En tant qu'utilisateur, nous sommes incités à affréter des trains plus légers pour profiter d'un prix plus bas. Il faut que nous construisions une stratégie de tarification compatible entre les besoins des marchés et le niveau de financement dont vous bénéficiez, en tant que gestionnaires d'infrastructures, sans quoi la tarification va remettre en cause la structure même des transports.

Julie BUY

Il serait utile que le groupe consultatif adresse sur ce sujet une note au Comité exécutif, puisque ce sujet concerne les états membres. Si je laisse libre cours à ma réflexion, c'est-à-dire en abandonnant un instant ma casquette de représentante de mon ministère, je pense que les corridors pourraient bénéficier d'un régime particulier au plan du règlement. Un juriste m'a un jour même suggéré la possibilité de créer un vide juridique par rapport au règlement, considérant que celui-ci est une *lex specialis* qui ne s'applique que sur les corridors.

Michel GEUBELLE

En tant que gestionnaire d'infrastructures, je réponds que c'est une très belle idée, mais que je vais devoir récupérer le manque à gagner qui en découlera sur les autres lignes.

Peter DANSE

Depuis la Directive 2001-14, tous les coûts de gestionnaires d'infrastructures doivent être facturés aux transporteurs à un prix imposé. Le prix n'est pas le même selon que l'on circule sur la rive gauche ou sur la rive droite du Rhin. Pour un train de 5 000 tonnes, on doit payer en Hollande 11 euros par tonne/kilomètre, contre 60 centimes sur le Rhin. Pour éviter cela nous avons changé de « systématique » et fait en sorte que pour le même train on paie 2,9 euros par tonne/kilo.

Jacques DIRAND

L'objet de notre lobbying consiste à faire en sorte que les états membres respectent la loi. Vous avez dit Michel GUEBELLE que les gestionnaires d'infrastructures devaient récupérer les coûts non couverts par l'Etat, alors que la Directive 2001-14 stipule au contraire que l'on doit pratiquer des prix supportables par le marché et que l'Etat doit s'assurer de l'équilibre économique des gestionnaires d'infrastructure.

Peter DANSE

Le gestionnaire d'infrastructure doit facturer au minimum, c'est-à-dire au coût marginal.

Marc BIZIEN

Il est déjà difficile d'évaluer le coût marginal d'utilisation des différentes natures de voies au plan national, comme l'on montré les études réalisées sur le sujet en France. Or ce qui est déjà complexe au niveau d'un pays le sera encore davantage au niveau de plusieurs.

A propos de ce que disait Julie BUY, on peut dire que si les corridors internationaux existent c'est parce qu'il a un intérêt, c'est-à-dire de trafic. On constate qu'en matière de prix comme en matière de priorités les logiques nationales se télescopent avec la logique transverse. Nous pouvons effectivement essayer, dans le cadre d'un groupe de travail de plaider pour la création, sinon d'un « vide juridique », d'un espace à part ayant ses propres règles de coût. Je vous rappelle que ce qui intéresse avant tout nos clients, c'est que la solution qu'on lui propose ne soit pas chère.

Paul MAZATAUD

J'ai bien compris l'intérêt que vous portiez à la question de la tarification, mais il ne s'agit pas de nous transformer dès aujourd'hui en groupe de travail. Je vous propose d'intituler notre action dans ce domaine : « transparence, simplification et harmonisation des prix ». Et l'on pourrait presque mettre un point d'interrogation au sujet de l'harmonisation, car nous ne sommes pas sûrs qu'elle soit juridiquement possible. Il incombera aux techniciens d'analyser la question de manière beaucoup plus précise.

Peter DANSE

Il faut aussi parler de l'harmonisation des normes de coûts des opérateurs au plan des locomotives et des personnels. En effet, lorsque vous allez en camion de Rotterdam à Lyon, il vous faut un permis à 100 euros et un chauffeur, ce dernier n'ayant même pas besoin de parler hollandais, alors que lorsque l'on affrète un train de Rotterdam à Lyon, on doit payer un permis de 1 000 euros en Hollande, en Belgique et en France et changer de matériel et de personnel à chaque frontière.

Michel GEUBELLE

Ces éléments empêchent le développement du marché.

Marc BIZIEN

Il s'agit cependant de problématiques européennes que l'on ne pourra traiter au sein d'un GEIE de corridor.

Eric LAMBERT

Il faut cependant remonter cette problématique d'acceptation croisée (*cross-acceptance*) aux pays membres.

IV) Un monde ferroviaire plus orienté service client

Eric GUENTHER

Un des acteurs du marché s'est plaint du fait que l'on peut s'adresser à une entreprise de transport routier lorsque l'on veut affréter un camion, alors que l'on ne sait pas à qui s'adresser pour affréter un train. Faut-il s'adresser au gestionnaire d'infrastructures, à l'entreprise ferroviaire, à l'entreprise de transport combiné ou au syndicat professionnel ? Notre fonctionnement n'est pas orienté client.

Régis VICONDELET

Le problème que vous soulevez est lié à l'essence même du transport ferroviaire. Le transport routier profite d'une infrastructure gratuite et du fait que l'unité de transport et l'unité de chargement sont les mêmes. Pour pallier ce handicap, il nous incombe de construire, grâce à une meilleure coopération entre gestionnaires d'infrastructures et

entreprises ferroviaires, une réponse adaptée aux besoins de nos clients, c'est-à-dire pratique et lisible au niveau du prix. Quand on propose quelque chose de concret, les clients viennent naturellement, ce qui n'est pas le cas si on fait de la politique.

Jacques DIRAND

L'absence du tronçon reliant Paris à Lille dans le Corridor 2 est une carence, car elle empêche de faire la jonction, pourtant nécessaire pour des raisons géographiques évidentes, entre l'Espagne et la Belgique.

Paul MAZATAUD

Je ne pense pas cependant que ce point doive faire l'objet d'une action, car le GEIE Corridor 2 a déjà fait passer ce message aux différents ministères des transports.

Julie BUY

Une décision sera prise dans quelques jours à ce sujet.

Régis VICONDELET

A propos du guichet unique, il a été annoncé par RFF dans le cadre du groupe consultatif du Corridor 4, que le *One-stop shop* (OSS) prendra commande des réservations si le sillonn demandé est entièrement sur le corridor. Pouvez-vous confirmer ce point ?

Paul MAZATAUD

Il faut éviter la confusion entre les sillons préétablis, qui seront à 100 % sur les itinéraires du corridor, et le fonctionnement de l'OSS, qui a vocation à traiter toute demande en provenance d'un candidat incluant, entre autres, un sillonn préétabli. L'OSS sera le point de contact et se débrouillera avec les gestionnaires nationaux pour les segments hors corridor. Si le catalogue de sillons relève à 100 % du corridor, ce n'est pas le cas des échanges sur la construction des sillons par le biais du guichet unique.

Régis VICONDELET

C'est logique et je vous remercie de le confirmer.

Julie BUY

A ce sujet, je suggère à Jacques DIRAND de prévoir lors de la réunion des membres de la CER une présentation par RailNetEurope de l'outil PCS.

Jacques DIRAND

Cela a déjà été fait.

Julie BUY

Il y a encore manifestement des malentendus.

V) Fiabilité

Eric GUENTHER

Le sujet de fiabilité porte sur la remontée des informations, l'interopérabilité, la notification des travaux. Il faut introduire autant de transparence que possible dans la gestion du corridor.

Eric LAMBERT

Qu'en est-il de la coordination des travaux entre gestionnaires d'infrastructure ?

Eric GUENTHER

Pour l'heure la gestion des travaux entre les différents gestionnaires d'infrastructures n'est pas homogène. Après la notification des travaux 24 mois à l'avance, on procède à leur ordonnancement en concertation avec les maîtres d'œuvre. On décide par exemple s'ils doivent être réalisés de nuit et/ou sur une voie sur deux. C'est dans ce laps de temps que la discussion entre gestionnaires d'infrastructures a lieu, pour éviter que des travaux soient engagés simultanément sur les deux branches autour d'un point frontière comme Strasbourg - ce qui n'arrive jamais, bien entendu...

Peter DANSE

La notification des travaux précise-t-elle des fenêtres de temps pendant lesquelles le trafic sera possible ?

Eric GUENTHER

Les gestionnaires d'infrastructures essaient de donner autant de précisions que possible à ce stade, mais cela a ses limites.

Michel GEUBELLE

Il faut enfermer dans une pièce les gestionnaires de travaux et leur demander quels travaux ils comptent engager dans les deux prochaines années. Cela ne se faisait pas par le passé. Lorsque l'on se fixe comme objectif « d'établir des procédures écrites sur la gestion du trafic aux points frontières », il ne s'agit pas de les harmoniser, mais seulement de les décrire. Il ne s'agit pas de réinventer la roue et d'harmoniser les accords bilatéraux existants, mais de procéder à un travail d'inventaire des procédures existantes. Bien entendu l'ambition initiale était de créer une procédure unique pour l'Europe entière. Il s'avère en pratique que, si des harmonisations partielles sont parfois possibles, chaque point frontière est spécifique.

Eric GUENTHER

L'article 16 du Règlement impose une gestion du trafic aux points frontière, sans préconiser l'adoption des mêmes consignes d'exploitation. Un travail administratif de cadrage des procédures a été mené en Belgique et en France, mais il n'a pas encore abouti. Nous savons déjà que les consignes d'exploitation ne sont pas les mêmes à Nancy et à Lille. Il faudrait commencer par faire en sorte que les postes se parlent, car ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui.

Marc BIZIEN

On se heurte aussi au problème de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité sur la section frontière, afin que l'on puisse ne serait-ce que garer un train sur le faisceau situé de l'autre côté de la section frontière sans avoir le certificat de sécurité du pays concerné.

Jacques DIRAND

Ce point a été l'objet d'une discussion approfondie dans le cadre du Comité exécutif du Corridor 1. Les autorités nationales de sécurité européennes (ANS) demandent désormais une certification pour autoriser la moindre incursion de 500 mètres au-delà de la frontière.

Un accord exemple a été passé entre Allemagne et Pologne, au terme duquel la gare située de l'autre côté de la frontière soit considéré comme faisant partie du même territoire. Ce type de solution fait partie des « *low hanging fruits* » évoqués précédemment, et il doit faire l'objet d'une « contamination positive ».

Marc BIZIEN

Pour mémoire, la France a accepté les pénétrations courtes sur l'ensemble des sections frontière en 2008, mais nous n'avons pas obtenu la réciprocité de la part des pays limitrophes.

Julie BUY

L'Allemagne a présenté l'accord évoqué par Jacques DIRAND lors du Comité exécutif du Corridor 8 qui s'est tenu il y a deux jours à Berlin. Il a été traduit en anglais. Il sera bientôt mis sur la table du Corridor 2. Les choses sont donc lancées.

Paul MAZATAUD

Sur la question des pénétrations courtes, soit nous choisissons de laisser les autres corridors avancer, pour s'inspirer ensuite de leurs solutions, soit nous estimons que l'on sera plus efficace si tout le monde travaille ensemble. Nous travaillons étroitement avec le Corridor 1 sur le sujet, dont beaucoup de membres participent également au Corridor 2.

Régis VIRCONDELET

Ce type de collaboration a le mérite de souligner le fait que les problèmes de pénétration courte sont partagés par tous les corridors.

Paul MAZATAUD

Il est évident qu'il y a là des gains faciles, rapides et pas cher à réaliser.

Marc BIZIEN

Les problèmes évoqués découlent du fait que lors de l'arrivée de nouveaux pays en Europe, on leur a refusé l'application des accords transfrontaliers existants.

Je souhaite par ailleurs que l'accent soit mis sur l'utilisation des formats d'échange, car on constate que trop de trains, dont des transports exceptionnels ou de matières dangereuses, restent bloqués dans un pays pour des problèmes de codifications ou de compatibilité des logiciels informatiques des gestionnaires d'infrastructures.

Michel GEUBELLE

L'interface commune XRMTS qui sera créée sous l'égide de RailNetEurope sera la solution à ce problème, mais elle ne verra le jour qu'en 2016 ou 2017, Nous dépendons aussi des avancées sur les sujets opérationnels de l'uniformisation au niveau européen du « *train ready message* » et identifiant des trains.

Eric LAMBERT

Je tiens à insister sur l'importance de la coordination des travaux, car elle nous pose un problème quotidien. Si la notification des travaux intervient 24 mois à l'avance, il faut mettre en place des procédures de travail afin de les coordonner. Pour mémoire les solutions que nous avons prévues, grâce à une longue concertation très en amont avec les gestionnaires d'infrastructures, pour pallier les travaux réalisés entre Mont Saint-Martin

et Bettembourg ont été anéantis parce que des travaux non programmés ont été initiés à Jarny.

Michel GEUBELLE

Nous sommes tellement conscients de cette problématique qu'un groupe de travail spécifique a déjà démarré. Il reste à gérer la question de l'information sur les travaux spécifiques au Corridor 2.

Eric GUENTHER

Nous avons déjà utilisé les outils RailNetEurope de gestion des travaux programmés à échéance de deux ans. Vous pouvez le constater sur le site Internet de Rail Net Europe.

Eric LAMBERT

Très franchement, les programmes de travaux à deux ans ne m'intéressent pas d'un point de vue opérationnel. Je veux savoir ce qui se passera le mois prochain.

Eric GUENTHER

Nous avons fait figurer les travaux prévus pour les années 2013, 2014 et 2015. Les données sont remises à jour deux fois par an.

Jacques DIRAND

Comme en gestion de production, il faut aux entreprises ferroviaires des données de long, moyen et court terme.

Eric GUENTHER

L'information figurant sur le site de RailNetEurope précise l'échéance des travaux, la section, le type de travaux, la durée des interventions, le fait qu'ils sont réalisés de nuit ou de jour, et s'ils entraînent une fermeture complète ou partielle.

Jacques DIRAND

Le fait est que l'ordonnancement coordonné des travaux le long d'un corridor n'a jamais été mis en place. Il nous faut une politique d'axe.

Michel GEUBELLE

Jusqu'à présent chacun se débrouillait pour refiler au voisin la « patate chaude ». Désormais il s'agit que nous portions ensemble la « patate chaude ». Cela implique un changement d'état d'esprit total.

Paul MAZATAUD

J'ai noté quatre grands sujets sur lesquels nous devons travailler de façon commune :

- transparence, simplification et harmonisation des prix ;
- gabarit ;
- interopérabilité;
- l'amélioration de la coordination des travaux et l'information des entreprises ferroviaires à court terme sur ceux-ci.

Marc BIZIEN

Nous n'avons encore jamais parlé, en ce qui concerne le Corridor, de « performances régime ». Le fait est que des travaux imprévus peuvent avoir des impacts très importants sur nos clients. Il faut envisager des possibilités d'indemnisation à cet égard. J'ai conscience que ce point ne figurait pas à notre ordre du jour, mais je tenais à l'aborder.

VI) Délivrance de l'information

Michel GEUBELLE

Il faut combler le lien manquant entre la localisation du container et celle du train, car le client final veut savoir où est son container et quel est son temps estimé d'arrivée. Il s'agit d'une exigence très forte de la part des ports et des transporteurs.

Eric LAMBERT

Cela me surprend car il incombe à l'opérateur du transport combiné de prendre le risque financier d'affréter un train entre deux terminaux. A cette fin, il achète de la traction et un sillonnage dans un terminal. Chaque client réserve un train dans le système informatique de l'opérateur. Il dispose dès lors d'une référence de wagon, lequel est placé sur un train qui circule. Le système USIT permet aux entreprises ferroviaires de collecter de l'information nécessaire aux opérateurs et leurs clients afin qu'ils sachent à quelle heure il sera possible de récupérer le container dans le terminal, pour le charger sur un camion.

Michel GEUBELLE

Il est naturel que les professionnels que sont les transporteurs attendent le même niveau de service que lorsque l'on passe une commande pour son compte personnel sur Internet.

Jacques DIRAND

Certes, mais je ne suis pas sûr que ce point doive faire partie des priorités immédiates. Pour localiser un container, il faut d'abord savoir où est le train. Or l'entreprise ferroviaire doit connaître la composition et l'ordonnancement de ses trains. Ce n'est donc pas uniquement un problème du gestionnaire d'infrastructure. Celui-ci doit s'assurer qu'il donne la bonne information à l'entreprise ferroviaire, charge à elle de déterminer avec l'opérateur la façon dont on va répercuter cette information au client, afin qu'il connaisse la localisation de sa marchandise.

Michel GEUBELLE

Sans être une priorité absolue, ce principe de localisation des containers par les clients participe de l'objectif d'être plus attractif au plan commercial.

Eric GUENTHER

C'est un des retours de notre étude de marché : les chargeurs ont beaucoup de difficultés à localiser leurs wagons.

Eric LAMBERT

Dans le domaine routier des systèmes GPS permettent de localiser les camions en permanence.

Eric GUENTHER

Ce type de dispositif n'existe pas dans le ferroviaire.

Peter DANSE

En Hollande, nous avons lancé depuis 2 à 3 ans le projet Localisation en temps réel (*Real time detection*) consistant à équiper les locomotives d'un GPS. Cela répond à un besoin des opérateurs qui ne souhaitent pas savoir où est leur train, mais où est leur container. Pourquoi ne pas utiliser ce type de dispositif pour le trafic au sein des corridors ?

Eric LAMBERT

Il existe un grand nombre de systèmes de géolocalisation. Celui que nous avons déjà utilisé était accouplé à un boîtier solaire et il envoyait une information sur la position du wagon toutes les deux heures. Si, le problème de géolocalisation n'est pas spécifique au corridor, nous devons en revanche définir comment l'information doit arriver.

Eric GUENTHER

Cette problématique est remontée des entretiens réalisés dans le cadre de notre étude de marché.

Paul MAZATAUD

J'ai peur néanmoins qu'elle soit très générale et trop ambitieuse. Je serais d'avis de ne pas la faire figurer tout de suite parmi notre liste d'actions à entreprendre.

Maurice FARAMELLI

Ce point, qui concerne de nombreuses parties prenantes du transport, a déjà fait l'objet d'une conférence à Prague en 2004.

Marc BIZIEN

La géolocalisation est effectivement une demande ancienne du marché, et il n'est pas simple de lui trouver une réponse, notamment en raison de problèmes de confidentialité. Ce sujet sera difficilement traité au niveau du corridor.

Paul MAZATAUD

Encore une fois, je préfère que nous nous orientions vers les « *low hanging fruits* ». Quant au sujet de la capacité des faisceaux, nous n'allons pas le traiter dans le cadre d'un groupe de travail, mais dans le cadre de la définition du plan d'investissement.

Marc BIZIEN

Peut-être faut-il que nous débattions néanmoins de la question du positionnement des faisceaux.

Paul MAZATAUD

Je vous propose que nous en restions aux quatre actions que j'ai citées, quitte à ce que vous nous fassiez part d'autres demandes dans les prochaines semaines. Elles seront à l'ordre du jour de la prochaine réunion du groupe consultatif entreprises ferroviaires, afin que nous fixions la composition et les leaders des différents groupes de travail.

Mot de conclusion

Paul MAZATAUD

Je vous remercie pour la qualité de nos échanges aujourd'hui. Comme je vous l'avais dit ce matin, je voulais placer cette réunion sous le signe du dialogue, et je crois que nous avons énormément dialogué. Je me félicite du fait que plusieurs propositions concrètes aient été évoquées. Nous avons su éviter d'entrer dans des discussions idéalistes consistant à proposer, par exemple, de construire pour après-demain 300 kilomètres de lignes nouvelles de fret. On verra bien dans le cadre du groupe de travail sur le gabarit si le passage au P400 est un objectif réaliste.

En ce qui concerne l'avenir de très court terme, vous trouverez sur le site du Corridor 2 toutes les présentations de ce jour, ainsi que le compte-rendu de nos échanges. Ceux-ci sont d'ailleurs tellement riches que l'on pourrait presque les rapprocher des actes d'un colloque. La publication finale du catalogue de sillons dans PCS devrait intervenir à la fin janvier ou au début du mois février, avec une légère modification des sillons en Belgique. Enfin, des décisions seront prises prochainement sur les itinéraires, les messages que vous nous avez faits passer ayant été relayés auprès des ministères.

Sur le moyen terme, c'est-à-dire à l'échelle de trois ou quatre mois, nous programmerons la prochaine réunion du groupe consultatif, qui devrait intervenir au cours de la deuxième quinzaine du mois d'avril. Afin de prolonger la dynamique de la réunion d'aujourd'hui nous procéderont à la mise en place de groupes de travail sur les sujets suivants :

- la transparence, simplification et harmonisation des prix ;
- l'amélioration du gabarit (objectif du P400) ;
- *l'interoperability light* ;
- l'amélioration de la coordination des travaux et l'information des entreprises ferroviaires à court terme sur ceux-ci.

Je retiens également l'idée de la désignation d'un porte-parole des entreprises ferroviaires. Sur ce point, la balle est dans votre camp.

La consultation sur le plan de mise en œuvre sera à peu près achevée d'ici à quatre mois, charge à nous de faire la synthèse de tous vos retours.

Enfin, nous pourrions envisager une nouvelle présentation de l'outil PCS, qui serait plus spécifique au Corridor 2.

Je pense que ce programme augure bien de la construction du Corridor. Il nous permettra bien avant son lancement formel en novembre 2013, de pouvoir afficher une collaboration étroite et fructueuse entre les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires.