

022435/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 18/10/07

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.10.2007  
SEC(2007) 1322

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

*Annexe à la*

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT  
EUROPÉEN**

**Vers un réseau ferroviaire à priorité fret**

{COM(2007) 608 final}  
{SEC(2007) 1324}  
{SEC(2007) 1325}

## **DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

### **Annexe à la Communication "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret"**

**ANNEXE I: Le marche du fret ferroviaire**

**ANNEXE II: Analyse stratégique du fret ferroviaire**

**ANNEXE III: Les politiques communautaires**

**ANNEXE IV: Quelques exemples de réalisations**

**ANNEXE V: Réalisations à effectuer dans les corridors**

**V.1 Création d'un corridor oriente fret**

**V.2 Capacités de l'infrastructure d'un corridor**

**V.3 Allocation des sillons: davantage de coordination**

**V.4 Règles de priorité en cas de saturation du réseau**

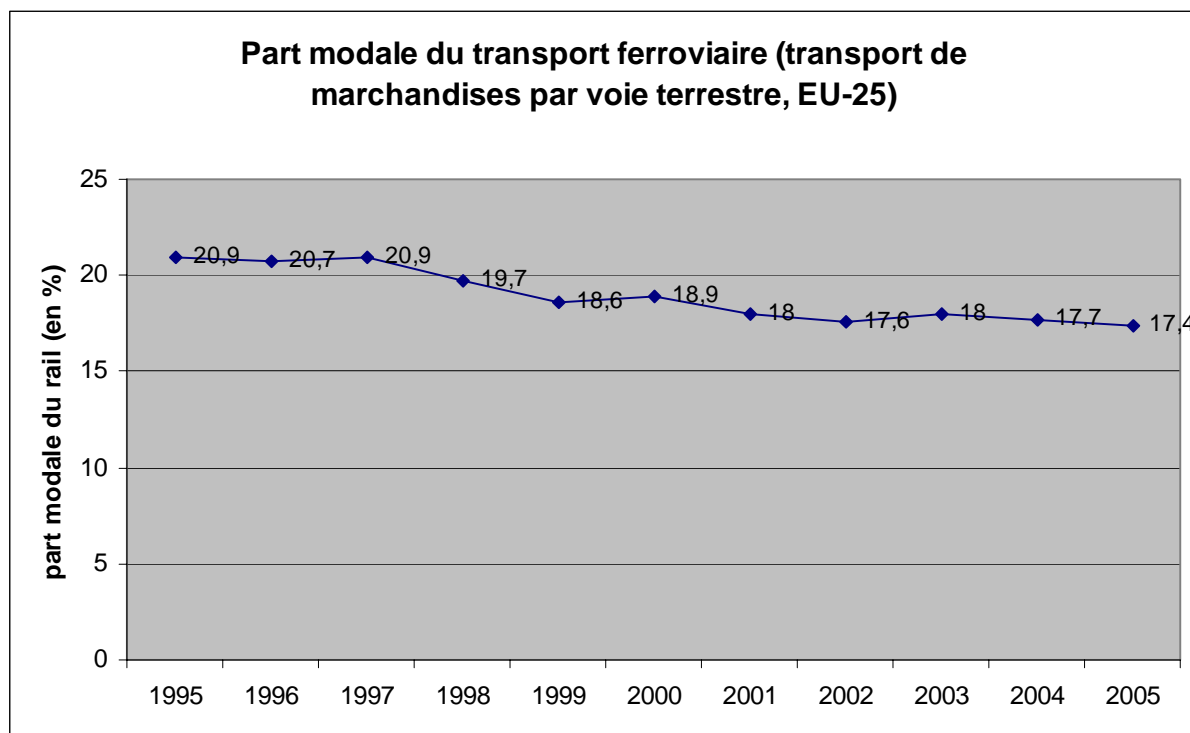
**V.5 Services ferroviaires annexes: terminaux, gares de triage, ...**

**V.6 Mesure de la qualité du service le long d'un corridor**

**V.7 Operations transfrontalières**

## ANNEXE I: LE MARCHE DU FRET FERROVIAIRE

### Parts de Marché du Fret Ferroviaire



Source : Eurostat

## Les principaux segments de marché du fret ferroviaire aujourd'hui

Segment	Type de marchandises transportées	Part de marché (en volume)	Environnement concurrentiel
Train complet	Charbon, acier, matériaux de construction	35 %	- concurrence du fluvial - concurrence intra-modale - déclin des prix et des marges
Wagon isolé	Produits chimiques, véhicules et machines	50 %	- concurrence de la route - processus de production complexe - peut être très rentable; est plus souvent très déficitaire - marché plutôt fermé
Intermodal	Produits finis, conteneurs	15 %	- forte concurrence de la route - subventionné dans de nombreuses zones - marché en croissance

### Evolution de la ponctualité des trains de Transport combiné 1999-2006:

Year	Trains ayant moins de 30 minutes de retard sur l'arrivée prévue
1999	60%
2000	48%
2001	43%
2002	48%
2003	57%
2004	64%
2005	60%
2006	53%

*Source: UIRR*

### Taux d'utilisation des corridors par le fret

Corridor	Longueur des voies (km)	% Fret/Unités totales de transport (incluant voyageurs)
<i>Corridors ERTMS</i>		
A Rotterdam-Bale-Genova	2574	59%
B (Naples)-Bologna-Verona-Munchen (ext vers Berlin-Hamburg-Copenhagen-Stockholm)	3467	51%
C Antwerpen-Basle/Lyon	1680	67%
D Valencia-Barcelona-Lyon-Torino-Trieste-Ljubljana	2220	47%
E Dresden-Prag-Brno-Wien-Budapest	1621	75%
F Aachen-Berlin-Warsaw	1934	76%
<i>Autres</i>	33814	53%
<b>Total</b>	<b>47309</b>	<b>56%</b>

Source: ERIM

## ANNEXE II: ANALYSE STRATEGIQUE DU FRET FERROVIAIRE

### LES OPPORTUNITES

- **L'augmentation prévue de la demande de transport de marchandises** : la croissance des volumes de marchandises au sein de l'Union est estimée, pour la période 2000-2020, entre 50% et 80% (selon les estimations).
- **La conteneurisation croissante du transport** : l'augmentation rapide des échanges mondiaux favorise le transport maritime et le transport par conteneur, notamment (croissance annuelle de 8,5 % entre 1980 et 2002; estimée à 7,5 % entre 2002 et 2010<sup>1</sup>).
- **Le développement du marché unique européen devrait conduire à l'allongement des distances de transport** : sur la période 2000-2020, les échanges entre l'UE15 et l'UE12 devraient croître de 50 %. Le marché unique européen va se développer et se consolider, ce qui devrait conduire à un allongement des distances parcourues par les marchandises.
- **La congestion routière** : en augmentation constante, elle coûtera de plus en plus cher à l'économie de l'Union. Certains analystes estiment son coût entre 1 % et 2 % du PIB de l'Union<sup>2</sup>.
- **L'augmentation de certains coûts pour la route** : les coûts relatifs au carburant et à l'utilisation de l'infrastructure routière devraient continuer d'augmenter dans les prochaines années.
- **Le développement de la préoccupation environnementale** : tant au niveau de l'opinion publique européenne que parmi les décideurs politiques de l'Union, le réchauffement climatique, et les risques liés à la pollution en général, représentent des enjeux de premier ordre.
- **L'efficacité énergétique**: fortement dépendante de l'approvisionnement énergétique sur les marchés des pays tiers, l'Union a fait de l'efficacité énergétique une de ses priorités. Pour une même charge transportée, le rail consomme environ deux tiers d'énergie en moins que le transport routier.
- **Le développement de la concurrence et l'émergence de nouveaux opérateurs** : l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire européen, complète depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, devrait conduire à une dynamisation du secteur et à l'arrivée de nouveaux investisseurs.
- **La libération de capacités supplémentaires sur certains grands axes grâce à la mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse** : en 2007, de nouvelles lignes à grande vitesse seront exploitées aux Pays-Bas, en France, en Italie, en Espagne et en Allemagne.

---

<sup>1</sup> Atkins, Etude d'impact  
<sup>2</sup> Atkins, Etude d'impact; UNITE

## LES MENACES

- **Les nuisances causées par le rail** : la sensibilité accrue des populations à l'égard de toute pollution n'épargne pas le rail, qui peut être une source importante de bruit.
- **La parcellisation des envois et la réduction du vrac** : les besoins continuent de migrer vers des modèles où la route est la plus compétitive.
- **La faiblesse des moyens financiers consacrés à la maintenance et au développement des infrastructures** : le réseau européen est très développé mais trop peu entretenu. Selon les informations recueillies par la Commission auprès des Etats membres, 17,5 milliards € ont été dépensés en 2004 pour la maintenance, le renouvellement et la construction des voies ferroviaires. Par ailleurs, les gestionnaires d'infrastructures ont réalisés 7,5 Mds € de recettes relatives aux charges d'infrastructure. Il convient de noter que la contribution des redevances à la couverture des coûts d'infrastructure reste toutefois très variable entre les Etats membres (de 10% pour les pays bas à 100% pour les pays baltes). D'autre part, l'apport financier de l'état est souvent défini année après année ce qui limite les capacités de programmation des dépenses de maintenance du réseau.
- **La situation financière de nombreux opérateurs historiques demeure fragile** : la plupart des opérateurs de fret ferroviaires réalisent des déficits financiers depuis plusieurs années et certains d'entre eux manquent de fonds propres.
- **Le retard dans la définition et la mise en œuvre d'une internalisation des coûts externes.**
- **Les marges potentielles de diminution du coût du transport routier** : la route serait en mesure de diminuer ses coûts de 10 à 20 % à court-moyen terme. Cette menace deviendrait encore plus concrète si le projet d'introduire des poids lourds d'une capacité de 60 tonnes était mis en œuvre<sup>3</sup>.
- **La pénurie de main d'œuvre spécialisée** : les entreprises ferroviaires ont parfois difficulté à recruter le personnel dont elles ont besoin, en particulier les conducteurs de train. Ce problème pourrait s'aggraver à court terme en raison de la pyramide des âges de certaines entreprises et de l'impact des temps et des coûts de formation du personnel ferroviaire.

## LES FORCES

- **Plus rapide et moins coûteux sur longue distance pour des quantités importantes de marchandises** : c'est sur longue distance que le rail présente le plus d'atouts face à la route 25% des tonnages transportés à l'intérieur des Etats membres franchissent plus de 150 km. Le rail transporte 2% des tonnages parcourant moins de 50 km, tandis qu'il transporte 19% des tonnages parcourant plus de 500 km.
- **Faiblement nuisible à l'environnement, au niveau des émissions, par rapport à la route** : le bilan environnemental des deux modes penche nettement en faveur du ferroviaire

---

<sup>3</sup> CER/McKinsey, The Future of Rail Freight in Europe



(le ferroviaire pollue plus de quatre fois moins l'air que la route; la proportion est à peu près la même pour l'ensemble des coûts externes<sup>4</sup>).

- **Un transport en toute sécurité** : le rail demeure un mode parmi les plus sûrs.

## LES FAIBLESSES

- **Le partage des infrastructures avec le trafic de voyageurs** : le fret ferroviaire est rarement prioritaire par rapport au transport de passagers. Cela nuit à ses performances.
- **Une productivité trop faible et des besoins capitalistiques importants**
- **Une rigidité causée par l'infrastructure et la difficulté du porte à porte** : le rail est confronté à des contraintes structurelles, comme le manque de flexibilité dû au tracé fixe des voies et le manque de capillarité de l'infrastructure pour atteindre le client final.
- **Une culture client trop faible** : un changement culturel reste à opérer dans ce domaine.
- **Une interopérabilité technique et administrative insuffisante** : la coexistence de nombreux systèmes différents et, parfois, incompatibles, freine le développement des services ferroviaires internationaux. Héritage de l'approche nationale, les problèmes d'interopérabilité technique comprennent des différentes largeurs des voies (4 normes sur le réseau principal) et des différents systèmes de signalisation et de l'électrification (5 normes différentes), notamment.
- **Un manque d'intégration dans la chaîne logistique** : cela explique l'insuffisance de terminaux dans les zones de génération de la demande et/ou leur capacité réduite. Les liens entre opérateurs ferroviaires et organisateurs de fret (chargeurs) restent trop faibles.

---

<sup>4</sup> Railpag. Pollution de l'air par un poids lourd : 38,3 €/1000 t.km; d'un train : 8,3 €/1000 t.km.

## ANNEXE III: LES POLITIQUES COMMUNAUTAIRES

### Extraits du Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010

Le Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 prévoit en effet la création de "corridors multimodaux à priorité fret". Il précise "*qu'à défaut de pouvoir réaliser dans l'immédiat un réseau ferroviaire complet réservé au fret, les investissements doivent encourager la mise en place progressive de corridors transeuropéens à priorité, voire à exclusivité fret. Ceux-ci seront constitués majoritairement de lignes existantes mais parcourues en priorité par des trains de fret, voire exclusivement dédiées au fret*". [...] dans les autres zones, la mise en place progressive de corridors à priorité fret se concrétisera par des améliorations de capacité, [...] ou encore par des systèmes de gestion du trafic (Contrôle, commande et signalisation). Il ajoute que "*les accès ferroviaires des ports constituent un chaînon essentiel des corridors multimodaux à priorité fret [...] Les terminaux assurant les acheminements et les dessertes finales des marchandises ou permettant de recomposer les trains constituent des goulets d'étranglement majeurs*".

### Extraits du Livre Blanc sur les transports révisé à mi-parcours

#### **Pour une Europe en Mouvement: Mobilité durable pour notre continent.**

*La co-modalité, c'est-à-dire l'utilisation efficace des différents modes de transport indépendamment les uns des autres ou en combinaison débouchera sur une utilisation optimale des ressources. Cette approche offre les meilleures garanties d'atteindre simultanément un niveau élevé de mobilité et un niveau élevé de protection de l'environnement.*

*La Commission examinera la possibilité d'un programme visant à promouvoir un réseau de fret ferroviaire dans un cadre plus large d'une nouvelle politique de la logistique du transport de marchandises. Pour que ces possibilités débouchent sur du concret, il faudra adapter les services de fret et la gestion des infrastructures en termes de qualité, de fiabilité, de souplesse et d'approche de la clientèle.*

*Transports terrestres: Actions: examiner la possibilité d'un programme visant à promouvoir un réseau de fret ferroviaire dans le cadre plus vaste d'une politique de la logistique des transports.*

## ANNEXE IV: QUELQUES EXEMPLES DE REALISATIONS

### IV.1 LES CORRIDORS

#### Corridor A : Rotterdam-Gènes

Sur le corridor Rotterdam-Gènes, les objectifs sont de doubler le volume transporté d'ici à 2020, par une augmentation de la ponctualité de 26% et par une diminution du temps de parcours de 20%. Concrètement, ces mesures permettront que, chaque année, 28 milliards de tonnes.km de marchandises transitent par le rail et non par la route : ceci représente, en chaque point des 1300km de ce corridor, 1 camion chargé de 26t de marchandises passant toutes les 37s, 24h sur 24, tous les jours de l'année.

#### Corridor C : Anvers-Lyon/Bâle

Sur le corridor Anvers-Lyon/Bâle, les objectifs sont d'accroître le volume transporté de 55% d'ici à 2020, en diminuant notamment le temps de parcours de 15%, et en divisant par quatre le nombre de trains en retard sur la branche Anvers-Lyon et par deux sur la branche Anvers-Bâle. Ces mesures permettraient, sur ces axes très denses où le rail peut disposer d'un avantage compétitif, d'assurer qu'environ 7 milliards de tonnes.km de marchandises utilisent le rail et non la route.

### IV.2 RAIL NET EUROPE (RNE)

Des gestionnaires d'infrastructure coopèrent depuis 2001 au sein de RailNetEurope(RNE). Cette association rassemble entre autres les gestionnaires d'infrastructures et organes de gestion des sillons de 22 États membres. RNE essaye d'harmoniser et de développer les processus et les outils employés par les gestionnaires d'infrastructure afin de faciliter et d'augmenter l'efficacité du trafic ferroviaire international. Parmi d'autres mesures entreprises par RNE, mérite d'être mentionné : un réseau de guichets uniques, la désignation de 10 gestionnaires de corridors, une échéance commune des demandes internationales de sillons, un manuel sur les processus internationaux de gestion des sillons, un formulaire commun de demande de sillon, un format commun de document de référence du réseau. Actuellement, RNE développe une stratégie autour des technologies de l'information visant à soutenir les processus relatifs au trafic ferroviaire international. *Pathfinder*, un système de communication pour l'optimisation de l'octroi international de capacités, et *EICIS*, un système d'information sur les charges d'infrastructure sont ainsi mis en place par RNE. Les clients potentiels semblent ignorer ce que RNE a réalisé et semblent avoir parfois une réticence à utiliser les procédures mises en place. Les opérateurs historiques utilisent peu ces nouveaux outils. Une autre difficulté pour RNE est le manque le pouvoir de forcer ses membres à utiliser les procédures et les outils mis en place ainsi que les différences en droit interne. RNE a l'expérience de la coopération et des difficultés rencontrées. Certaines questions concernant la façon dont la transparence des processus mis en place pourrait être assurée restent toutefois ouvertes.

### **IV.3 LES DÉVELOPPEMENTS TECHNOLOGIQUES**

#### **EUROPTIRAILS**

Parmi les initiatives de la Commission dans le domaine des nouvelles technologies, Europtirails, système de gestion du trafic ferroviaire international sur les principaux couloirs ferroviaires transeuropéens, mérite d'être mentionné. Ce système, qui est actuellement en service sur le corridor Rotterdam-Milan ainsi que sur la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Francfort, fournit des données en temps réel sur le parcours des trains aux expéditeurs nationaux de trafic, renforçant leur potentiel dans la gestion des services ferroviaires internationaux et permettant la collecte d'informations sur ce type de service. L'adoption récente d'Europtirails comme système opérationnel de référence par RailNetEurope (RNE) devrait permettre d'accélérer et d'étendre son déploiement à d'autres régions de la Communauté.

#### **TAF TSI**

En parallèle, l'adoption de la spécification technique sur la demande télématique de fret (TAF TSI) en 2006 lance la création d'une "e-Europe" dans le secteur du fret ferroviaire à l'horizon 2013, grâce à la mise en réseau des équipements technologiques nationaux existants afin de fournir des informations fiables sur la chaîne de valeur du transport ferroviaire en Europe. La réalisation de cet objectif procurera aux chemins de fer pour adresser des moyens supplémentaires de compétitivité. Cette réalisation n'est toutefois pas seulement une question de technologie. Elle exige également des changements importants des activités de base actuelles et des pratiques opérationnelles, impliquant une "révolution culturelle" du secteur.

## ANNEXE V: REALISATIONS A EFFECTUER DANS LES CORRIDORS

### V.1 CRÉATION D'UN CORRIDOR ORIENTE FRET

#### *Contexte*

L'approche nationale démontre toutes ses limites lors du franchissement des frontières. La multiplicité des intervenants, des règles et des procédures à respecter est une source de fragmentation, d'insécurité et d'inefficacité. Certaines expériences ont été déjà faites afin de surmonter ces difficultés et de promouvoir une gestion coordonnée entre Etats membres et avec les gestionnaires d'infrastructure et les autorités de régulation corridor par corridor. C'est déjà le cas des corridors Rotterdam-Genova et Antwerpen-Lyon/Bâle, tant au niveau des décisions d'investissements et de l'homogénéisation de l'infrastructure que pour une organisation commune de l'exploitation, mises en place dans le cadre de l'introduction d'ERTMS.

La structure adoptée dans les corridors ERTMS A (Rotterdam-Genova) et C (Antwerpen/Lyon-Bâle) est un bon exemple. Elle se compose d'un Comité exécutif,<sup>5</sup> chargé de superviser le projet et de coordonner les décisions des Etats en matière de financement ainsi que d'un Comité de gestion, chargé de la mise en œuvre du projet au jour le jour et qui devrait être dirigé par un chef de projet; il pourrait évoluer vers une structure de Groupement européen d'intérêt économique (GEIE). Ces structures sont à ce stade chargées de coordonner les investissements dans les infrastructures. La structure des corridors C et D<sup>6</sup> a été dotée du statut de GEIE, ce qui renforce l'approche coordonnée, notamment pour des appels d'offres communs et des plans de financement. Les corridors A et E<sup>7</sup> se préparent au GEIE.

#### *Problèmes à résoudre*

- Nécessité d'une organisation et d'une coordination par corridors, avec des structures de décision claires et d'implémentation efficaces pour coordonner l'amélioration des procédures et les investissements; les bénéfices des investissements dans un Etat membre ne doivent pas être annihilés par l'absence d'actions dans d'autres pays du corridor.
- Les centres de contrôle du trafic n'ont actuellement pas d'informations sur la situation des trains et de leurs éventuels retards dans les réseaux voisins.

#### *Objectifs*

- Rendre les corridors plus efficaces, en fluidifiant le trafic de fret, par la mise en place d'une structure organisationnelle pour chaque corridor et de mesures pour mieux coordonner l'exploitation du corridor.
- Les compétences des structures de corridors pourraient être élargies pour devenir à terme les pilotes uniques des corridors.

---

<sup>5</sup> Le Comité exécutif représente les Ministères et les autorités publiques impliquées et associe la direction des gestionnaires d'infrastructure. Le comité de gestion est composé de représentants des ministères et des gestionnaires d'infrastructure.

<sup>6</sup> Valencia-Barcelona-Lyon-Torino-Trieste-Ljubljana

<sup>7</sup> Dresde-Prague-Bratislava(Wien)-Budapest

- Les équipes de projets des corridors doivent être soutenues au plus haut niveau pour assurer la réussite de ces corridors.
- Parvenir à une information meilleure et plus rapide sur le trajet des trains et leurs retards.
- Une gestion commune ou même unique d'un train tout au long d'un corridor contribuera à améliorer le parcours des trains.
- Aboutir à une coordination plus importante des opérations au sein du corridor (réallocation des sillons en cas de retards qui devrait pouvoir être effectuée pour tout le sillon, maintenance... )
- Rendre le logiciel Europtirails plus transparent et l'étendre aux autres corridors, sous la gestion de RNE ou d'une éventuelle autre entité, qui doit disposer des moyens nécessaires à sa consolidation, son exploitation, sa maintenance et son développement. Un 'corridor statement' devrait être défini, à côté des 'network statements' nationaux. Les OSS (One Stop Shop) devraient disposer d'une structure plus opérationnelle et leurs fonctionnalités devraient être étendues; il faudrait recourir davantage au logiciel d'allocation Pathfinder.
- Parvenir à une plus grande coordination des centres de contrôle du trafic. Ceci pourrait conduire à un centre de contrôle du trafic pour le corridor qui pourra réallouer immédiatement un sillon complet pour un train de fret en cas de retards ainsi qu'allouer à court terme des sillons pour le trafic international de fret.

## V.2 CAPACITES DE L'INFRASTRUCTURE D'UN CORRIDOR

### *Contexte*

Les caractéristiques du réseau sont très variées surtout en termes de paramètres d'infrastructure, tels la longueur du train, le gabarit, la charge à l'essieu, la vitesse, tout au long d'un corridor.

### *Problèmes à résoudre*

- On observe de nombreux goulets d'étranglement ponctuels. Ce sont essentiellement les nœuds dans les zones urbaines, les voies uniques et les accès aux ports et grands terminaux, mais aussi quelques ponts et tunnels.
- Sous-systèmes techniques différents: écartement des voies différent au-delà des Pyrénées (Espagne et Portugal), et dans les Etats Baltes), différents types et niveaux de tension électrique pour la traction, des systèmes différents de signalisation, et de nombreuses règles techniques différentes au sein des Etats membres. L'installation d'ERTMS et de ETCS permettra de disposer à terme d'un système commun de contrôle du trafic et de signalisation sur les principaux axes. Les STI (spécifications techniques d'interopérabilité) constituent également une étape importante dans l'harmonisation.
- Paramètres d'infrastructure différents à travers l'Europe et également le long d'un corridor: longueur des trains, gabarit, charge à l'essieu, vitesse, poids des trains, puissance électrique disponible. Les objectifs de paramètres d'infrastructure pour les principales lignes ferroviaires internationales, agréés par l'accord européen (26 pays) sur les grandes lignes de chemin de fer (AGC) en 1995 à Genève, sous l'égide du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies sont loin d'être en vigueur partout. Ainsi, la longueur de 750 m des trains, qui est un des paramètres les plus importants et les moins coûteux à implanter, n'est supportée que sur 37% du réseau ERIM<sup>8</sup>. D'autre part, des expériences sont toutefois en cours sur des trains plus longs (1000 m et 1500 m).

### *Objectifs*

- Accroître la capacité des corridors par des investissements ou des modalités d'exploitation plus contraignantes pour supprimer les goulets d'étranglement.
- Harmoniser les paramètres d'infrastructure pour faire circuler des trains de plus grande capacité, pour pouvoir utiliser tout au long du corridor toutes les potentialités de transport de chaque train. La capacité de transport du corridor est également accrue, tant par une meilleure utilisation des sillons que par la nécessité de moins de trains pour le même volume.
  - Une longueur de trains de 750m doit devenir rapidement un standard minimal.
  - Etudier le passage à des trains de 1500m de long.

---

<sup>8</sup> European Rail Infrastructure Master Plan (ERIM). Rapport 2006 par UIC (Union Internationale des Chemins de Fer)

- Le gabarit C devrait devenir le gabarit standard le long des axes orientés fret, (exception France et UK) et à tout le moins lors de la construction de nouvelles voies ou du réaménagement de voies destinées principalement au fret.
- Une charge à l'essieu de 22,5 tonnes, une vitesse de 100km/h, une charge brute de 2000 tonnes, devraient devenir des standards minima sur les corridors.
- Doubles voies

### **V.3 ALLOCATION DES SILLONS: DAVANTAGE DE COORDINATION**

#### *Contexte*

Le fret utilise les mêmes voies que les voyageurs, ce qui engendre de nombreux conflits dans l'allocation des sillons lors de l'établissement des horaires qui privilégie les trains de voyageurs; les trains de fret se retrouvent souvent contraints d'utiliser les sillons restants.

L'allocation d'un sillon international, qui s'effectue lors de la planification annuelle, est la résultante de l'addition des sillons alloués au niveau national, souvent octroyés sur base de règles de priorité entre les types de trains. Ces règles peuvent varier de pays à pays.

#### *Problèmes à résoudre*

- Règles de priorité défavorables au fret.
- Règles d'allocation des priorités différentes entre les pays
- Utilisation non optimale des capacités par différents types de trains aux vitesses différentes; les trains régionaux de passagers s'arrêtent souvent et freinent le fret.
- Seules les entreprises ferroviaires peuvent demander des sillons, et non pas les clients.
- Pouvoir aussi répondre à des demandes non planifiées de sillons dans de courts délais (3 à 5 jours).

#### *Objectifs*

- Afin de mieux prendre en compte le fret ferroviaire international, il faut redéfinir les critères d'allocation de capacité pour l'octroi de sillons ainsi que les règles de priorité pour la réallocation quotidienne de sillons (cfr fiche suivante). Une harmonisation des règles le long d'un corridor est nécessaire.
- Allouer une plus grande priorité au trafic de fret et harmoniser ces règles de priorité le long d'un corridor, pour rendre plus efficace la coexistence des trains passagers et fret.
- Proposer des mesures pour la circulation des trains qui permettent d'augmenter la capacité des lignes. Quelques principes seraient:
  - uniformiser les critères d'allocation des capacités le long d'un corridor, tout au moins ceux relatifs au fret, en accordant une priorité suffisante au fret.
  - maintenir le sillon attribué au fret en cas de retard d'un train voyageurs.
  - mieux prendre en compte les trains de fret lors des opérations de maintenance des voies.
  - examiner la séparation des trafics, chacun à une même vitesse, selon des créneaux horaires.



- Le régulateur devrait disposer des compétences et des ressources suffisantes pour arbitrer les conflits dans l'allocation des sillons. Une coordination entre les différents régulateurs d'un corridor est également nécessaire.
- L'opportunité devrait être accordée aux demandeurs autres que les entreprises ferroviaires d'introduire directement eux-mêmes les demandes de sillons.

## V.4 REGLES DE PRIORITE EN CAS DE SATURATION DU RESEAU

### *Contexte*

En plus de la planification de l'allocation des sillons, élaborée au cours d'un processus s'étalant sur près d'un an, la réallocation en temps réel de sillons en cas de retards ou d'incidents engendre de nombreux conflits.

### *Problèmes à résoudre*

- En cas de retard, les règles de réallocation des sillons sont défavorables au fret. En cas de retard d'un train voyageurs, celui-ci peut souvent récupérer un sillon attribué au fret.
- Les règles de réallocation ne sont pas harmonisées tout au long d'un corridor.
- Les règles de réallocation ne sont pas toujours cohérentes avec celles utilisées lors de la planification des sillons.

### *Objectifs*

- Les mêmes règles de réallocation du trafic devront être utilisées dans tout le corridor.
- En cas de retards ou d'incidents, réallouer les sillons sur base de règles bien définies et harmonisées afin de pénaliser le moins possible les trains de fret, maintenir la fluidité du trafic et la fiabilité du service, et si possible pour tout le restant du sillon.

## V.5 SERVICES FERROVIAIRES ANNEXES: TERMINAUX, GARES DE TRIAGE...

### *Contexte*

Les terminaux multimodaux (terminaux ferroviaires, ports, plateformes multimodales et logistiques...) ainsi que les gares de triage et de formation des trains sont un élément essentiel dans la chaîne logistique du transport et un maillon-clé du transport multimodal.

### *Problèmes à résoudre*

- Capacités insuffisantes des terminaux et des voies d'accès
- Accès non transparent et parfois discriminatoire aux terminaux et gares de triage, surtout lorsqu'ils sont gérés par l'entreprise dominante. Des opérateurs éprouvent des difficultés à accéder aux terminaux et aux gares de triage, pour des raisons<sup>9</sup> fondées ou non, de discrimination dans leur traitement. Les opérations de chargement et de déchargement, ainsi que le triage des wagons, sont traitées moins rapidement que pour l'entreprise dominante. Toutes ces difficultés se rencontrent moins et la productivité augmente de 5 à 10% lorsque ces terminaux sont gérés par le gestionnaire du terminal indépendant de l'entreprise dominante<sup>10</sup>.
- Trop longs temps d'attente dans les terminaux et gares de triage, par manque de capacités et d'efficacité, et horaires d'ouverture réduits.

### *Objectifs*

- Développer un réseau de terminaux et de gares de triage indépendants et efficaces le long des corridors et à proximité des centres de consommation. Ils doivent également servir comme hubs de concentration et d'éclatement du trafic régional sur les voies secondaires.
- L'accès et l'utilisation des terminaux de marchandises (plateformes multimodales, installations portuaires), des gares de formation et de triage, ainsi que les embranchements et les dépôts, doit être assuré de façon transparente et non-discriminatoire. Les Régulateurs devraient disposer des compétences nécessaires pour veiller à une réelle ouverture du marché.
- Les gestionnaires de terminaux devraient se pencher sur l'amélioration de leur fonctionnement dont l'extension des jours et heures d'ouverture.
- Les Documents de référence de réseaux ('Network Statement') devraient faire référence (mention ou lien vers le site internet) aux règles d'accès aux ports maritimes et intérieurs, et terminaux, et gares de triage, y compris pour l'accès au dernier kilomètre. ('last mile access'.)

---

<sup>9</sup> Servrail

<sup>10</sup> Best practices for the management of combined transport terminals. Diomis Workpackage 4 UIC février 2007

## V.6 MESURE DE LA QUALITE DU SERVICE LE LONG D'UN CORRIDOR

### *Contexte*

Les statistiques de l'UIRR montrent que seulement 53 % des trains fret arrivent dans les délais, c'est-à-dire avec moins de 30 minutes de retard. Afin d'inciter à une meilleure fiabilité, plusieurs Etats membres ont introduit de régimes de surveillance des performances. La seule façon pour un client de se protéger contre ce problème consiste à introduire des clauses de qualité dans ses relations contractuelles avec l'entreprise ferroviaire.

### *Problèmes à résoudre*

- Les clients déplorent le manque de fiabilité du rail et son manque de ponctualité, qui constituent un des principaux obstacles à son attractivité.
- Mesures déjà prévues par les directives et rejet des propositions du 3<sup>ème</sup> paquet.
- Effets en cascade des retards
- Réticence du secteur à des compensations financières. Les régimes de performance sont obligatoires, comme faisant partie des charges d'accès.
- Manque d'indicateurs simples et fiables
- Les retards et leurs causes sont enregistrés par le personnel des centres de contrôle du trafic et sont transférés à partir des systèmes nationaux dans le logiciel Europtirails, parfois avec un manque de précision. Il y a aussi un risque à imputer la cause à une autre société que la sienne.

### *Objectif*

- Inciter les entreprises ferroviaires à améliorer la ponctualité.
- Enregistrer les retards avec précision et déterminer sans contestation les responsabilités des retards, avec toutefois une procédure simple d'appel contre les décisions prises par les gestionnaires d'infrastructure.
- Importance d'un suivi, d'une localisation (tracing) des trains.
- Favoriser l'introduction de régimes de suivi des performances.
- Publication d'indicateurs de qualité au niveau du corridor.

## V.7 OPERATIONS TRANSFRONTALIERES

### *Contexte*

Le transport ferroviaire de fret ne connaît pas un passage optimal des frontières. Les trains sont immobilisés, souvent de l'ordre de 1 à 2 heures, alors que la durée de passage pourrait être réduite à quelques minutes. Pour y parvenir, les entreprises ont mis en œuvre diverses mesures, à des niveaux variés de coordination et d'intégration. Ces 'Best Practices' devraient être étendus à tous les passages transfrontaliers.

### *Problèmes à résoudre*

- Changement de matériel et de conducteurs, par manque de locomotives interopérables et de conducteurs habilités à conduire sur les deux réseaux et parce que les procédures de sécurité d'exploitation d'une société ferroviaire ne sont pas admises de l'autre côté de la frontière.
- Trop d'opérations administratives, souvent répétées de part et d'autre de la frontière. Il y a l'exemple très intéressant et efficient du Centre Interopérabilité Fret Franco-Allemand” qui est un centre commun d'opérations et de dispatching, à Woippy, qui permet de raccourcir le temps de passage à la frontière franco-allemande à trois minutes.

### *Objectifs*

- Eviter la répétition aux frontières de contrôles effectués précédemment, généralement au départ du train.
- Tous les acteurs devraient optimiser leurs opérations transfrontalières en vue de réduire le plus possible la durée du temps de passage à la frontière, pour parvenir à un certain niveau de performances sur un corridor donné.
- Recourir à des systèmes d'information efficaces et qui procurent une information fiable, pour arriver à une information sans papiers.
- Plus de transparence et d'informations sur les temps d'attente aux frontières.