



www.cargorail.ch

Wettbewerbsfähige Güterbahn – vom Wunschtraum zur Wirklichkeit

Festschrift zum 100-Jahr-Jubiläum des VAP

Pour un transport ferroviaire transfrontalier économique, fluide, efficace: Le credo de l'ERFA!

Le VAP fête ses 100 ans! Qu'il reçoive nos plus respectueuses et cordiales félicitations et nos plus vifs souhaits d'une encore très longue vie bénéfique à ses membres et à la Suisse, pays plus que jamais conscient de son importance au sein de l'Europe.

L'ERFA quant à elle fête ses 10 ans et se sent honorée de participer à l'anniversaire de son Membre centenaire qui, à travers de multiples initiatives en commun (la création de la «House of Rail», une même culture de collaboration avec les clients chargeurs, la réflexion et les actions en faveur des embranchements particuliers, la relation étroite entre Entreprises Ferroviaires et détenteurs de wagons, ...), n'a cessé d'enrichir, de soutenir et de promouvoir l'ERFA.

L'ERFA est née en juillet 2002, dans la foulée du 1er paquet ferroviaire. Elle est devenue en quelques années un partenaire incontournable de la construction Européenne d'un espace ferroviaire unique en y associant les nouveaux entrants, pionniers de la première heure du transport transfrontalier longue distance de marchandises. Elle regroupe aujourd'hui 30 Membres (entreprises individuelles, groupes et associations nationales) à l'origine – au seul niveau de ses membres individuels – de plus 10.000 emplois nouveaux, d'une flotte de 800 locomotives interopérables et de 55.000 wagons, ce qui en fait au niveau Européen «L'association représentative» des nouveaux opérateurs de l'ouverture du marché.

En résumé

➤ L'ERFA a pour objet (extrait de l'article 3 des statuts révisés – 16 avril 2007) «de promouvoir le transport européen de marchandises par voie ferrée et les parties prenantes actives dans ce domaine, par la libéralisation complète du marché».

Dans la poursuite de son objectif, l'association a plus particulièrement pour mission:

- de favoriser le développement d'un contexte économique propice au renforcement de l'efficacité du transport ferroviaire dans l'ensemble de la chaîne logistique et d'approvisionnement;
- d'améliorer la position concurrentielle du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport, plus particulièrement dans un contexte politique et législatif;
- de supprimer les entraves juridiques et matérielles aux services de transport transfrontaliers et internationaux;

- de favoriser la croissance du transport ferroviaire par une véritable libéralisation visant à un marché totalement transparent, indépendant et ouvert;
 - d'œuvrer au développement de l'interopérabilité et à la mise en œuvre de normes de sécurité communes proportionnées aux modes concurrents;
- L'ERFA, par son offre de nouveaux services, rencontre à la fois
- les intérêts de ses membres et clients nationaux et transfrontaliers et
 - les objectifs européens exprimés à travers le livre blanc des transports, la révision du 1er paquet ferroviaire et la préparation du 4^{ème} paquet.
- L'ERFA soutient donc et participe activement aux initiatives de la Commission Européenne et promeut ainsi, sur base du vécu de terrain de ses opérateurs nouveaux entrants, indépendants et/ou privés:
- La certification de sécurité unique pour EF
 - L'autorisation unique de mise en service de véhicule
 - La constitution d'un ensemble cohérent de STI amenées à se substituer au mieux à l'ensemble disparate des spécifications techniques nationales
 - La mise en place d'une version unique de l'ERTMS
 - La transformation de l'ERA en une autorité européenne du système ferroviaire
 - La réalisation d'une gestion Européenne unifiée de l'infrastructure basée sur:
 - Un modèle unique de gouvernance des corridors ferroviaires
 - La transformation des GI nationaux en entités indépendantes assurant les fonctions essentielles – équitables et non-discriminatoires – que sont:
 - La production des capacités et l'allocation des sillons
 - La promotion et la tarification des sillons
 - La gestion du trafic et son contrôle en temps réel
 - L'accès aux services (terminaux, gares, ateliers, installations diverses)

- La sécurité du réseau
 - L'entretien et la modernisation du réseau
 - Le développement de nouvelles capacités
- En conclusion, l'ERFA
- Veille aux conditions nécessaires pour offrir au client le meilleur service possible
 - Promeut l'excellence en sécurité du personnel de ses membres ainsi qu'en productivité dans le respect des règles sociales
 - Contribue activement à la mise en œuvre d'un cadre réglementaire Européen soucieux des réalités industrielles et du vécu de terrain
 - Contribue de manière pragmatique – et non dogmatique – à la mise en œuvre de conditions structurelles favorisant l'ouverture du marché prônée par l'Europe depuis plus de 20 ans.

Quelques enjeux et prises de position d'actualité

2012/2013 – Une période cruciale pour le transport ferroviaire Européen

Malgré une crise Européenne et mondiale qui se prolonge, les trafics de marchandises ont tendance à retrouver les niveaux de 2008. L'ERFA reste cependant prudente et insiste donc régulièrement sur une mise en œuvre beaucoup plus rapide des décisions européennes d'unification et donc de simplification du marché ferroviaire, encore trop souvent entravé par de puissants conservatismes nationaux. L'ERFA s'est montrée très active dans la révision du 1^{er} paquet ferroviaire en voie de finalisation et l'est dans la préparation du 4^{ème} paquet. Elle suit avec la plus grande attention le processus en cours des plaintes en Cour de Justice Européenne dont certaines décisions influentes tomberont dans cette période. Quels que soient les thèmes abordés, l'ERFA reste viscéralement attentive à tout ce qui pourrait grever l'impérative obligation de compétitivité des services de traction. Tout ce qui peut porter atteinte économiquement aux 5 composantes du prix de traction – à savoir le conducteur (= les ressources humaines), la locomotive, les wagons,

l'énergie et les sillons – fait l'objet de sa plus grande surveillance. Notre marché ferroviaire reste en effet d'une faible rentabilité absolument à préserver!

La révision du 1^{er} paquet et la préparation du 4^{ème} paquet

En ce qui concerne le 1^{er} paquet, l'ERFA a fortement œuvré en faveur de sa révision qui s'avérait indispensable, le marché restant en effet relativement bloqué dans son ouverture. Avec un certain succès, elle a substantiellement influencé aux moments ad hoc la teneur des articles 6 (l'indépendance du GI), 7 (l'indépendance des fonctions essentielles), 13 (l'ouverture des services ferroviaires connexes), 32 (les exceptions au principe de tarification (pour l'ERTMS)), 55 et 56 (la relation de contrôle à établir entre le régulateur et l'Autorité de sécurité nationale et la constitution d'un réseau de régulateurs). Ses actions lui ont permis d'établir de nouveaux liens constructifs avec de vrais artisans de la construction européenne que sont les députés européens.

En ce qui concerne le 4^{ème} paquet, en parfait accord avec la CER, l'UNIFE et l'UIP, nous poussons de manière cohérente et convergente au renforcement du rôle de l'ERA pour accélérer le processus européen d'harmonisation. Nous veillons aussi à l'émergence du meilleur modèle structurel possible assurant l'indépendance du GI, sujet qui n'a pu aboutir lors de la révision du 1^{er} paquet.

Le livre blanc du transport Européen et l'ERFA

L'ERFA a œuvré pour et partagé la décision du Parlement Européen votée en décembre 2011 en faveur d'un objectif intermédiaire en 2020 de réduction de 20% des émissions de CO₂ et autres GES par rapport à 1990. C'est un accélérateur de progrès.

L'ERFA appuie totalement les initiatives relatives au secteur ferroviaire reprises dans le livre blanc et pousse activement l'Europe et ses institutions à s'y tenir, à savoir:

- L'ouverture à la concurrence du marché domestique de passagers
- La mise en place de l'autorisation unique de véhicule et la certification unique de sécurité d'EF en renforçant le rôle de l'ERA
- La garantie d'accès réel et non-discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services ferroviaires connexes, en assu-

rant notamment la séparation structurelle entre la gestion des infrastructures et la fourniture des services

- Le renforcement du rôle de l'ERA dans le domaine de la sécurité, notamment en ce qui concerne la supervision des mesures nationales arrêtées par les autorités de sécurité nationales et l'harmonisation et/ou la suppression progressive de ces mesures
- L'amélioration des procédures de certification et de maintenance des composants critiques pour la sécurité servant à fabriquer le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires
- La rationalisation des règles pour le transport intermodal des marchandises dangereuses afin d'assurer l'interopérabilité des différents modes de transport
- Le déploiement à grande échelle du système ERTMS afin d'optimiser la capacité et l'utilisation des infrastructures
- La création des corridors de fret multimodaux pour des services ferroviaires sur moyenne et longue distance
- Le soutien du transport multimodal et de l'acheminement par wagon isolé
- L'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires

Les situations en Allemagne, Belgique, France, Italie, UK

Dans des contextes totalement différents, chacun de ces pays est amené à revoir sa structure d'organisation ferroviaire dans le nouveau cadre européen. L'ERFA se manifeste clairement à différents niveaux en rappelant les intérêts de ses membres opérateurs industriels ferroviaires et de leurs clients toujours demandeurs de plus d'équité, de transparence, de réactivité, ... pour assurer des services compétitifs. L'ERFA, cohérente dans ses messages, demande dans chacun de ces pays une vraie indépendance du GI – dans le contexte des trafics transfrontaliers – face à toutes les EF locales ou internationales, historiques ou nouvelles entrantes, privées ou publiques, de passagers ou de marchandises et roulant principalement de jour ou de nuit. L'ERFA, toujours en recherche d'homogénéité des conditions de marché, recommande avec force une harmonisation des modèles structurels dans les pays traversés par les grands corridors.

La certification unique de sécurité des EF

L'ERFA soutient sans hésitation le processus de migration proposé par la Commission et l'ERA pour aboutir à un certificat unique d'ici 10 ans. Ce délai déjà très important n'est cependant pour certains pas recevable. L'harmonisation des spécificités nationales de sécurité ne le permettrait pas. L'ERFA, au nom des exigences du marché et de l'attente de ses clients n'accepte pas ce point de vue. Le travail d'harmonisation déjà accompli par l'ERA est énorme sans même compter les résistances quasi institutionnelles des autorités de sécurité nationales.

L'autorisation unique de mise en service de véhicules

L'ERFA soutient les recommandations émises en juin 2012 par le groupe de travail (rassemblant les Etats, les ANS, l'industrie, les associations représentatives, les opérateurs, l'ERA et la Commission DG MOVE) sur l'autorisation unique. Des recommandations précises ont été émises en 4 catégories: 1) la mise en œuvre des réglementations européennes 2) les rôles et responsabilités 3) les règles 4) les procédés. A nouveau, l'obtention d'un accord unanime et la mise en œuvre effective seront de longue haleine et l'ERFA maintiendra la pression pour asseoir l'ERA dans son rôle d'autorité autorisatrice et d'appel par rapport aux ANS.

Les Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et autres contraintes d'harmonisation technique

Une Europe interopérable se construit non seulement politiquement et de manière organisationnelle mais aussi et surtout par l'harmonisation technique qui seule permet les opérations transfrontalières dans des conditions économiques acceptables. L'ERFA suit donc avec la plus grande attention et participe activement aux travaux d'élaboration de nombreuses STI, à savoir: les STI opérations, wagons, télématique (TAF), bruit. Sont aussi pris en compte les enseignements des accidents et celui de Viareggio en particulier. L'ERFA reste très attentive à éviter d'excessives décisions discrétionnaires dans les nouvelles mesures qui en découlent, en particulier concernant les programmes d'inspection des essieux, la mise en place des ECM et les transports des marchandises dangereuses.

L'ERTMS, le nouveau «MoU» et le financement des équipements à bord

Le Président de l'ERFA a signé le 16 avril passé à Copenhague le nouveau «Memorandum of Understanding – ERTMS» avec la Commission Européenne, l'ERA et les principales Associations représentatives du secteur. Ce nouveau Memorandum consacre le référentiel «baseline 3» et son déploiement dans toute l'Europe. Mais il soulève aussi les problèmes rémanents d'incompatibilités entre des versions différentes existantes géographiquement parlant ou entre équipements de voies et embarqués que ce soit au niveau hardware ou software. Cette reconnaissance d'incompatibilité, exigée par l'ERFA, permettra de compenser financièrement les propriétaires et utilisateurs de locomotives déjà équipées et qui devront être malheureusement remises à jour. La Commission s'est engagée à mettre au point des formules d'aide financière adaptées aux nouveaux entrants pour faire face au surcoût d'investissement à bord engendré par la superposition pendant de nombreuses années encore entre différents système de sécurité nationaux encore obligatoires en fonction des pays traversés et le nouvel ERTMS (baseline 3). L'ERFA intervient dans ce dossier avec la plus grande détermination.

Le renforcement des pouvoirs de l'ERA

Il se concrétisera avec l'adoption du 4^{ème} paquet ferroviaire. L'ERFA veille en permanence aux excès de comportements protectionnistes nationaux au niveau technique et qui ne peuvent qu'entraver la marche commerciale des services européens offerts. Elle continuera à faire le maximum pour installer l'ERA dans son rôle de «Railway System Authority» à 2 conditions, à savoir: 1) Intégrer totalement les aspects interopérabilité et sécurité en tenant compte des contraintes économiques 2) Tenir compte des besoins des clients et utilisateurs et installer un conseil (consultatif?) les représentant, alimenté en permanence du retour d'expérience des mesures mise en œuvre.

La mise en œuvre opérationnelle des corridors

La réglementation européenne 913/2010 de Septembre 2010 définit la constitution d'un réseau européen de 9 corridors pour un

transport de marchandises compétitif. Ce réseau se combine bien sûr avec les 6 corridors ERTMS, les projets TEN-T et nouveau core network.

Le déploiement opérationnel de ces corridors est proche. En effet les 2 corridors les plus avancés et touchant aussi la Suisse – à savoir le 1 (ERTMS A) et le 2 (ERTMS C) – doivent être opérationnels au 10 Novembre 2013. Les structures de gouvernance se mettent en place et l'ERFA avec plusieurs de ses membres impliqués veille particulièrement à la mise au point d'organisations efficaces. Elle participe officiellement aux réunions du RAG (RUs Advisory Board) et aux réunions conjointes avec le TAG (Terminals Advisory Board). L'ERFA veille particulièrement à l'obligation d'ouverture opérationnelle et efficace des terminaux et gares de triage. Elle est parfaitement consciente que l'économie d'un trajet peut très vite se perdre dans des opérations inefficaces et des pertes de temps dans ces installations.

Une approche non dogmatique des modèles de gouvernance du système ferroviaire

Il est important pour les membres de l'ERFA – principalement des opérateurs de trafic transfrontalier de longue distance pouvant traverser jusqu'à 4 frontières – d'être en relation dans leur trajet avec des GI successifs coordonnés et habités d'une même culture d'indépendance, d'équité et de performance pouvant comprendre et répondre aux exigences commerciales de nos propres clients industriels. Pour l'ERFA le souci de non-discrimination ne se limite pas aux actuelles fonctions essentielles de l'article 7 et l'annexe II de la révision du 1er paquet que sont la production des capacités et l'allocation des sillons d'une part et tarification des sillons et la collecte des charges d'autre part ; Tout aussi essentiels sont les planification, régulation et contrôle du trafic en temps réel, accès aux installations de services (terminaux, gares, triages, ateliers, stations de gazole, ...), sécurité et signalisation du réseau, entretien et modernisation et développement des nouvelles capacités. Bref c'est l'ensemble du trajet qui doit se trouver dans un état non-discriminatoire sous le contrôle du régulateur de marché et d'un directoire des clients utilisateurs. L'ERFA est arrivé à la conclusion que le modèle qui permet le mieux de combiner efficacité opérationnelle,

sécurité et ouverture du marché est celui de la séparation totale entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

L'ERFA contribuera toujours avec détermination à l'ouverture du marché ferroviaire et à l'indispensable amélioration de sa compétitivité.



Ir. Pierre Tonon
Secrétaire Général de l'ERFA

Liste abrégées

ANS	Autorité Nationale de Sécurité (ferroviaire)
DG MOVE	Direction générale des transports (Commission européenne)
ECM	Entité en charge de la Maintenance
EF	Entreprise ferroviaire
ERA	European Railway Agency
ERFA	European Rail freight Association
ERTMS	European Rail Traffic Management System
GES	Gaz à effet de serre
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
TAF	Telematic Application for freight
TEN-T	Trans Europe Network-Transport