

Explication du règlement UE 913/2010

Objectifs

Le règlement 913/2010 relatif «au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif» traduit la volonté de l'Union européenne de renforcer la compétitivité du fret ferroviaire international et, ce faisant, d'augmenter ses parts de marché. L'Union européenne considère, en effet, ces conditions comme essentielles pour atteindre les objectifs définis dans le Livre blanc de 2011¹. La Suisse a aussi un intérêt à participer à la mise en place de ces corridors et, partant, à promouvoir le transfert du fret vers le rail.

L'Union européenne a défini neuf corridors européens de fret ferroviaire, dont deux d'entre eux la Suisse est impliquée:

Le corridor «Rhin–Alpes»: Zeebrugge/Anvers/Amsterdam/Rotterdam–Cologne–Bâle–St-Gothard/Lötschberg–Simplon–Milan–Gênes

et

le corridor «Mer du Nord–Méditerranée»: Rotterdam/Anvers/Dunkerque/Lille/Liège/Paris–Luxemburg–Metz–Bâle/Dijon–Lyon



¹ «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources». Bruxelles, 28 mars 2011, KOM (2011) 144.

La qualité des produits proposés en transport international de marchandises tient à des horaires attrayants, à la réserve de capacités pour le fret international ainsi qu'à la garantie d'une plus grande fiabilité en matière de planification et d'exécution. Aussi l'offre de sillons internationaux est-elle aujourd'hui mieux adaptée aux exigences du marché et la procédure relative à la commande de sillons est encore simplifiée. La majorité des corridors – y compris ceux dans lesquels la Suisse est impliquée – devait mettre en œuvre le règlement UE en novembre 2013 au plus tard.

Organisation

Non seulement les gestionnaires d'infrastructure et les organes d'attribution des sillons doivent coopérer plus étroitement qu'auparavant entre eux et avec les entreprises de transport ferroviaire (ETF) pour augmenter la compétitivité du fret ferroviaire international, mais les ministères des transports des Etats concernés doivent eux aussi être partie prenante dans l'organisation des corridors. L'attrait d'un corridor de fret dépend de la qualité de l'offre de sillons et de l'efficacité de la procédure d'attribution, mais aussi des conditions-cadres applicables, lesquelles se doivent d'être autant que possible harmonisées.

Chaque corridor de fret est de fait dirigé par un comité exécutif (composé des représentants des ministères) et par un comité de gestion (composé des représentants des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons). Afin de proposer une offre de sillons à la fois attrayante et adaptée aux besoins du marché, les entreprises de transport ferroviaire et les opérateurs de terminaux seront impliqués, pour leur part, par le biais de groupes consultatifs.

Offre de sillons attrayante

Les gestionnaires d'infrastructure et les organes d'attribution des sillons impliqués dans les corridors de fret élaborent conjointement des offres de sillons internationaux pour les trains de marchandises. Pour répondre à l'ensemble des besoins du marché – lesquels sont déterminés et actualisés régulièrement au moyen d'une étude de marché –, ces offres doivent aussi rendre compte des besoins de capacités à allouer aux autres types de trafic, à savoir le trafic voyageurs. Les ETF ont la possibilité de s'exprimer sur les offres ainsi planifiées dans le cadre des groupes consultatifs.

Les offres de sillons «préétablis» sont publiées chaque année avant le début de la procédure de commande dans un catalogue de sillons. Pour la Suisse, l'établissement d'un catalogue de sillons ne constitue en rien une nouveauté. En effet, les CFF, le BLS et sillon.ch élaborent conjointement des catalogues de sillons marchandises sur les axes du Gothard et du Lötschberg-Simplon depuis quelques années déjà. La nouveauté réside cependant dans le fait que ces sillons ont une priorité plus haute lors de l'attribution et de l'exploitation.

Guichet unique pour les demandes de capacités d'infrastructure

Les gestionnaires d'infrastructure et les organes d'attribution des sillons de chacun des corridors ont créé une plate-forme commune – ou guichet unique – de manière à simplifier la procédure de demande de sillons marchandises internationaux sur les corridors pour les ETF et les autres requérants. Sur mandat des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons, le guichet unique est chargé d'attribuer les sillons recensés dans les catalogues et de fournir des informations de base aux ETF et aux tiers.

La demande de sillons de bout-en-bout auprès du guichet unique du corridor s'effectue au moyen de l'outil «Path Coordination System PCS» (autrefois «Pathfinder»). L'utilisation de ce système éprouvé prévient l'émergence de processus parallèles dans le cadre de l'attribution des sillons et facilite la représentation ainsi que l'exploitation des sillons préétablis encore disponibles sur les corridors dans l'horaire sous-annuel.

Coordination des investissements

Au nom d'une utilisation performante des ressources et de la prévention des goulets d'étranglement, les Etats membres et les gestionnaires d'infrastructure sont tenus de coordonner leurs investissements à moyen et à long terme. Le plan d'investissements, qui doit toujours être établi conjointement par les gestionnaires d'infrastructure, doit être soumis pour approbation au comité exécutif composé des représentants des ministères.

Berne, le 4 mai 2015