

La SNCB répond aux principes européens



Certaines initiatives prises par les chemins de fer, dont la SNCB, répondent aux principes qui régissent les directives européennes en matière de libéralisation du transport ferroviaire. C'est, par exemple, le cas de BELIFRET ou encore d'une convention récem-

ment signée par la SNCF, la SNCB et les CFL, favorisant l'interpénétration des trains.

En signant, en novembre 1997, un accord-cadre pour la création de BELIFRET, un corridor entre Anvers et Gioia Tauro, à l'extrême sud de l'Italie, via Bruxelles, Luxembourg, Lyon et

Turin, avec une autre branche allant vers Valence, en Espagne, les gestionnaires d'infrastructure belge (SNCB), luxembourgeois (CFL), français (SNCF/RFF), italien (FS) et espagnol (RENFE) relevaient en fait le défi lancé moins d'un an plus tôt par la Commission européenne. En effet, après la publication de son Livre Blanc de 1996 qui suggérerait l'idée des "freightways" ("corridors"),

c'est-à-dire l'idée de sillons de fret ouverts à toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence, la Commission européenne lançait le concept en mai 1997 dans une communication spécifique aux corridors.

Autoroute ferroviaire

"BELIFRET est le premier freightway à offrir au client des sillons internationaux immédiatement disponibles et un suivi des trains en temps réel, grâce au guichet unique qui gère un site Internet (www.belifret.lu)", explique Jean-Claude Lermusiaux, membre du comité de pilotage BELIFRET et chargé des corridors au CA Réseau.

BELIFRET est en effet géré par un comité de pilotage qui prévoit la mise à disposition d'infrastructures pour le transport international (directive européenne 91/440).

Guichet unique

En créant BELIFRET, les gestionnaires d'infrastructure impliqués misent sur une meilleure coopération entre sociétés nationales. L'objectif est avant tout d'améliorer l'offre. BELIFRET suit deux grands principes énoncés dans le Livre Blanc: des passages aux frontières facilités et un "guichet unique" propre à chaque corridor. La gestion des sillons du départ jusqu'à l'arrivée est confiée à un tel guichet ("one-stop-shop") qui collecte également la totalité des droits d'utilisation. Une vitesse minimale est garantie et le suivi des trains par Internet est prévu.

Les entreprises ferroviaires qui sont les "clientes" de cette agence installée à Luxembourg se chargent, chacune dans son secteur d'activité, de commercialiser les trains.

En Belgique

Dans notre pays, c'est B-Cargo qui conclut les contrats pour l'utilisation du corridor de fret au nom de toutes les entreprises ferroviaires européennes concernées. C'est à lui que s'adressent les clients "general cargo" belges. B-Cargo est leur seul interlocuteur.

"Entre Anvers et Lyon, le Belitalia profite sur BELIFRET d'un concept de management plus moderne que celui dont bénéficie l'Interdelta", explique Eric Peetermans, responsable des opérateurs intermodaux et des freightways

chez B-Cargo. "Sur BELIFRET, les trains effectuent le trajet Gand-Milan en 24 heures et 14 minutes, soit une vitesse commerciale de 55 km/h et un gain de temps d'environ trois heures. Ce gain est notamment dû à la disparition des arrêts au passage des frontières. BELIFRET répond au souhait de la Commission européenne d'accélérer le transport ferroviaire."

Réseau transeuropéen

Depuis la création de BELIFRET, d'autres corridors internationaux ont été développés sur le continent. Citons le corridor Nord-Sud qui relie trois axes: Rotterdam-Gioia Tauro, Rotterdam-Vienne et Hambourg-Brindisi. Depuis janvier 1999, une extension de ce corridor Nord-Sud est disponible vers la Scandinavie sous le nom de Scanway. Il faut ajouter le corridor Est-Ouest de Glasgow à Sopron (Hongrie), qui propose des liaisons vers Le Havre et Strasbourg.

Parmi ces liaisons ferroviaires transeuropéennes, BELIFRET est celle qui connaît le plus grand succès. Elle est en effet la seule qui attire des circulations régulières.

Le corridor BELIFRET joue donc un rôle de pionnier dans le cadre du projet de la Commission européenne, adopté en décembre 1999 par le Conseil des ministres européens du Transport, visant à créer un réseau transeuropéen ferroviaire de fret (RETFE). Il est idéalement positionné pour être le premier maillon de ce réseau.

Convention "Fret"

Pour le monde ferroviaire, l'expérience accumulée par BELIFRET profite à l'ensemble du transport de marchandises par rail. Car l'harmonisation réalisée pour BELIFRET entre la Belgique, le Luxembourg et la France, a débouché sur la signature par SNCF Fret, B-Cargo et CFL Transport Rail, en novembre 1999, d'une Convention "Fret" appliquée depuis le 10 janvier 2000. Concrètement, cette Convention permet à tous les trains de marchandises de franchir les frontières communes entre les trois pays sans formalité administrative et sans contrôle technique, et par conséquent, d'augmenter leur vitesse commerciale. Pour ce faire, la SNCB, la SNCF et les CFL ont harmonisé diverses règles de sécurité jusqu'alors propres à chaque réseau et se sont ainsi dotées, pour l'ensemble des

trains qu'elles s'échangent, des outils nécessaires à l'interpénétration: un seul bulletin de freinage et de composition valable sur tout l'itinéraire; les mêmes lanternes en queue du train; les mêmes conditions de composition et de freinage par catégorie de train, sous forme de "profils".

A l'exception des inévitables changements de locomotive (par exemple de type monocourant) ou de contrôles bien spécifiques (tels que pour certains transports exceptionnels...), elles sont donc à même de supprimer, dans de nombreux cas, tout arrêt aux frontières.

La SNCB adopte l'ETCS

Au printemps dernier, le Conseil d'Administration adoptait un plan d'équipement prévoyant le déploiement progressif sur le réseau belge du système européen ETCS (European Train Control System ou "Système européen de contrôle-commande des trains").

Ce plan, qui représente pour la SNCB un investissement de 13,3 milliards, à prévoir dans le programme d'investissements 2001-2010, permettra d'accroître encore le niveau de sécurité tout en contribuant à l'interopérabilité avec les réseaux voisins grâce à un système de contrôle-commande similaire à ceux qui équiperont ces réseaux.

Interpénétration des trains

Accès ou transit de trains sur un réseau étranger.

Freightway

Un freightway ou corridor est une organisation qui, sur un axe ferroviaire international, présente trois caractéristiques principales destinées à augmenter la vitesse commerciale des trains: l'élimination des obstacles administratifs, la simplification du passage des frontières techniques et la réduction des formalités lors de l'entrée dans un autre pays. Le freightway ou corridor est donc une véritable "autoroute ferroviaire pour marchandises".

BELIFRET

Belifret est un accord de collaboration signé en novembre 1997 par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire belge (SNCB), luxembourgeois (CFL), français (SNCF/RFF), italien (FS) et espagnol (RENFE) pour la création d'un corridor entre Anvers et Gioia Tauro, à l'extrême sud de l'Italie, via Luxembourg, Lyon et Turin, avec une autre branche, desservant Valencia, en Espagne. Le nom BELIFRET signifie Belgique-Espagne-Luxembourg-Italie-France-FRET