



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

Office fédéral des transports

Fermetures non planifiées sur les corridors de fret ferroviaire

*Conséquences pour les corridors
européens de fret ferroviaire
du point de vue de l'OFT*

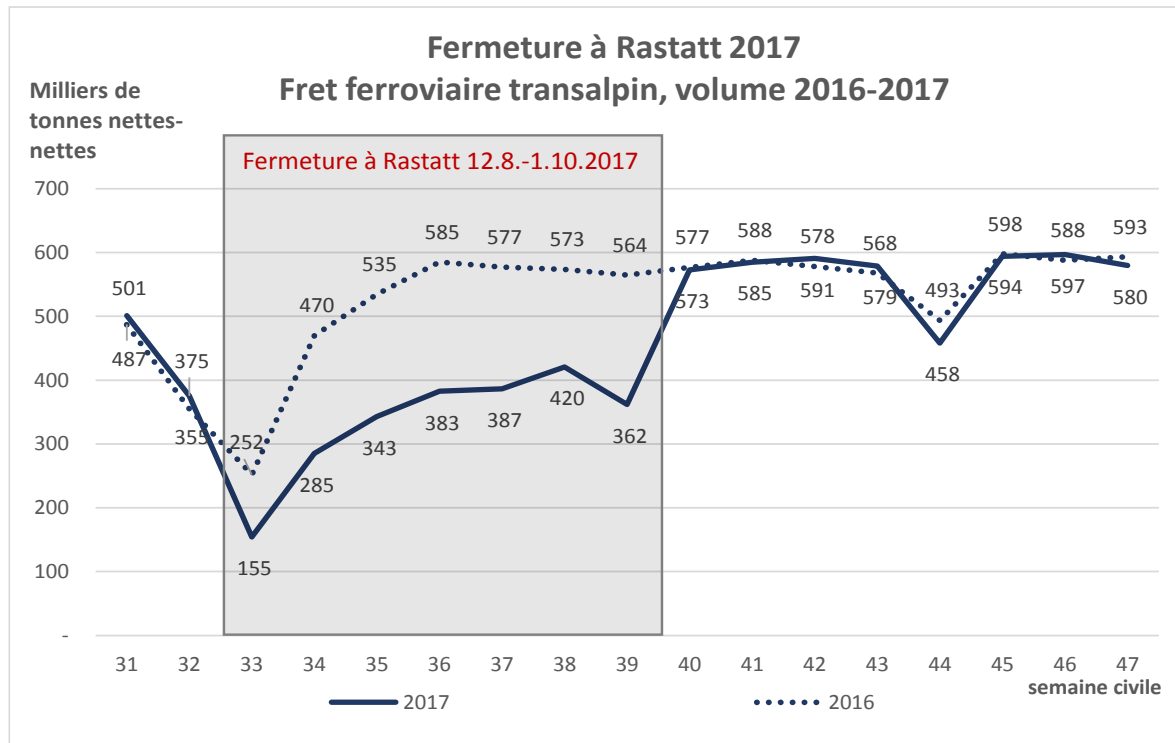
4 mai 2018

Matthias Wagner



Rastatt : conséquences pour les transports

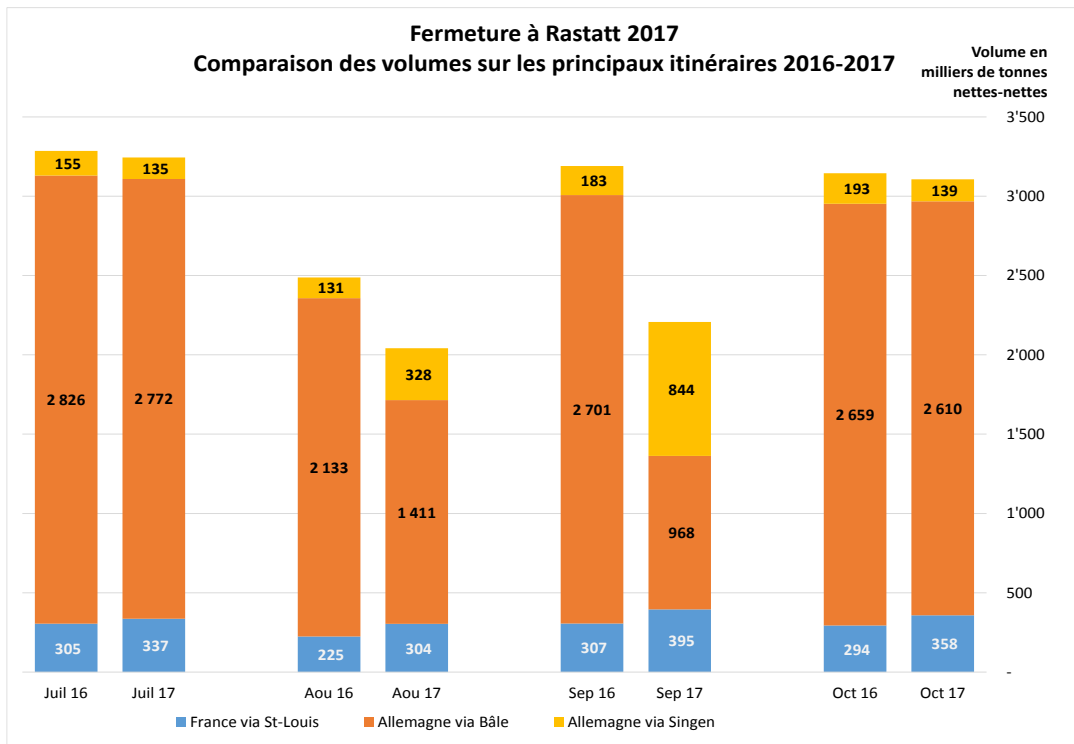
Évolution du fret transalpin





Rastatt : conséquences pour les transports

Volumes sur les principaux itinéraires





Dimension internationale



- Enjeu : l'accident n'a pas eu lieu en Suisse, mais il a eu des répercussions directes en Suisse
- Lourdes conséquences pour le transport international de marchandises
- Conséquences économiques pour les pays de l'UE



Dimension internationale



➔ Un événement d'une telle ampleur ne peut être géré uniquement au niveau national



Dimension internationale

Conséquence du point de vue de l'OFT



- **Travailler à mettre sur pied un système de gestion des accidents graves, coordonné à l'international, pour le corridor Rhin-Alpes (et le corridor Mer du Nord-Méditerranée)**



Gestion internationale des accidents graves

Objectifs du point de vue de l'OFT



- Garantir que l'exploitation puisse reprendre au plus vite
- Désigner des tronçons de remplacement pour la déviation des trains de marchandises
- Établir des plans d'urgence au niveau de l'organisation du corridor



Gestion internationale des accidents graves

Objectifs du point de vue de l'OFT



- Améliorer l'interopérabilité
- Améliorer la redondance opérationnelle entre le corridor Rhin-Alpes et le corridor Mer du Nord-Méditerranée

Manuel de gestion internationale des accidents graves



- Élaboré par les GI en collaboration avec la Commission européenne
- Sera adopté à l'assemblée générale le 16.5.2018
- Satisfait aux exigences de l'OFT
- Enjeu : sa mise en œuvre



Manuel

Adaptation de l'OARF

- Appliquer les règles du Manuel avec la révision de l'OARF

Art. 14²⁹ Perturbations de l'exploitation

4 Si la perturbation entraîne une fermeture du tronçon qui durera vraisemblablement **plus de 30 jours**, le gestionnaire d'infrastructure détermine la part de trafic marchandises des différentes entreprises de transport ferroviaire sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. Il attribue les sillons sur le tronçon d'évitement aux entreprises de transport ferroviaire en fonction de leur part de trafic sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. Il peut retirer des sillons déjà attribués au transport de voyageurs ou au trafic marchandises si cela sert une exploitation optimale des capacités.

- Art. 14, al. 4, OARF : délai pour l'attribution des sillons sur les tronçons d'évitement
30 jours ➡ 3 jours



Déclaration ministérielle, Leipzig, 23.5.2018



***Declaration by transport ministers
on international contingency measures on
Rail Freight Corridors
Rhine-Alpine and North Sea - Mediterranean***

23 May 2018

Introduction

The Rhine-Alpine rail freight corridor is the busiest of all the EU rail freight corridors and acts as a pillar for rail freight transport between key economic centres in the Netherlands, Belgium, Germany, Switzerland and Italy. As a key section of this corridor, the Upper Rhine line between Karlsruhe and Basel is one of Europe's most heavily used rail lines with up to 200 freight trains each day running in addition to a large number of international, long distance and regional passenger trains.

The closure of the line at Rastatt between 12 August and 1 October 2017 as a result of subsidence during construction works to upgrade this line to four tracks to provide additional capacity for rail freight therefore had notable consequences for transport and rail customers in regions adjacent to the corridor. During the seven-week closure, cross Alpine freight movements by rail on this corridor were reduced by almost one third, particularly those between the North Sea ports and destinations in Switzerland and northern Italy, as described in detail in the 2017 Annual Report of the RFC Rhine-Alpine. According to a comprehensive review with stakeholders, one of the causes for the traffic reduction was that not all the deviation routes met the same technical parameters, as well as shortage of both available drivers and authorised locomotives on deviation routes. During the line closure, the use of deviation routes by diverted freight trains had increased over the first five weeks of the incident before levelling off. This indicates that there were several limiting factors including the international management of this incident.

The ministers signing this declaration recognise the joint efforts of all those involved, particularly the infrastructure managers, railway undertakings and (intermodal) operators: we thank them for the fact that a significant number of international freight trains on this route arrived at their destinations during

- Les deux corridors RALP-NSMED
- Compétences des ministères : inciter à procéder à des adaptations
- Soutenir les mesures d'urgence des GI (Manuel de gestion internationale des accidents graves)



Merci !



Matthias Wagner

Office fédéral des transports, division
Financement, section Trafic marchandises
Mühlestrasse 6, CH-3063 Ittigen,
Tél. +41 58 465 56 42

matthias.wagner@bav.admin.ch

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes/liste-alphabetique-des-sujets/transfert.html>