



European Rail Freight Association



La restructuration de NMBS / SNCB

Audition de l'ERFA, the European Rail Freight Association
par la
« Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises
publiques de la Chambre » (Parlement Belge)

24 Avril 2012

Ir. Pierre Tonon, Secretary General of ERFA



AGENDA

- 1. ERFA: Qui sommes-nous? Que faisons-nous?**
- 2. Les clients et leurs attentes**
- 3. La Belgique et la NMBS/SNCB: Nos messages et nos attentes**
- 4. Conclusion et perspectives**



1. ERFA: Qui sommes - nous? (1)

President: François Coart, Europorte (F)

General Assembly

Company Members

1. AAE (D)
2. Alpha Trains (B)
3. AWT (CZ)
4. Bertschi (CH)
5. Captrain (F)
6. Crossrail (B)
7. Duisport Rail (D)
8. ERS (NL)
9. Europorte (F)
10. Freightliner Group (UK)
11. Hector Rail (S)
12. Hupac (CH)
13. Interporto Servizi Cargo (I)
14. LTE (A)
15. Metallurgtrans (UA)
16. MEV Eisenbahn-Verkehrsges. (D)
17. Rotterdam Rail Feeding (NL)
18. Samskip (NL)
19. Transachema (LIT)
20. Wascosa (CH)
21. Wiener Lokalbahnen Cargo (A)

Association Members

1. ASSTRA (I)
2. Cargo Rail Europe (CH)
3. Fermed (B)
4. IGTL - Izba Gospodarcza Transportu Ladowego (PL)
5. NetzwerkPrivatbahnen (D)
6. RFG - Rail Freight Group (UK)
7. VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (D)
8. WKO - Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Schienenbahnen (A)
9. ZNPK - Związek Niezależnych Przewoźników (PL)

Board of Directors

1. François Coart (P)	Europorte	F
2. Martin Henke (VP)	VDV	D
3. Tony Berkeley	RFG	UK
4. Beni Kunz	HUPAC	CH
5. Jeroen Le Jeune	Crossrail	B
6. Maria-F. Ricchiuto	ASSTRA	I
7. Frank Schuhholz	ERS Railways	NL
8. Konstantin Skorik	Freightliner	UK
9. Markus Vaerst	AAE	D

Secretary General : Pierre Tonon



1. ERFA: Qui sommes – nous? (2)

- Fondée en Juillet 2002 avec le 1er Paquet ferroviaire
- Organisation reconnue européenne
(... de tous les acteurs-clés de l'ouverture du marché)
- Membres: 30 (entreprises, groupes, associations)
- “Business”: EFs, détenteurs de wagons, sociétés de leasing, prestataires de services, opérateurs et commissionnaires, terminaux/ateliers et associations nationales (21 entreprises et groupes & 9 associations) actifs dans 16 pays
- Impact social: > 10.000 emplois créés chez les membres directs + plusieurs 10.000 via les associations
- Matériel roulant: > 800 locomotives and 50.000 wagons de fret



1. ERFA: Que faisons - nous? (3)

- Les membres d'ERFA offrent:
 - de l'expertise et du trafic transfrontalier, une dimension européenne
 - un investissement élevé en formation, sécurité, innovation
 - 3 types de trafic: combiné(intermodal), trains complets, wagons isolés
- ERFA pousse le fret ferroviaire par l'ouverture totale du marché,
- pousse à l'harmonisation européenne institutionnelle et technique,
- contrôle sur le terrain l'ouverture des marchés nationaux, identifie les situations discriminatoires et introduit des plaintes ad hoc
- Plusieurs de nos plaintes ont déclenché les réactions de la Commission



1. ERFA: Que faisons – nous? (4)



Recast of the 1st Railway package:

Argumentation of ERFA to the European Parliament

- 23rd March 2011 -

Arguments of (integrated) railway undertakings against financial independence of rail infrastructure from operations and comments of ERFA

Within the scope of the discussions in the European Parliament on the Recast of the 1st Railway Package, EP rapporteur Serracchiani has proposed to go beyond the initial proposal of the European Commission and propose full unbundling of infrastructure from operations, instead of a stronger independence between both levels.

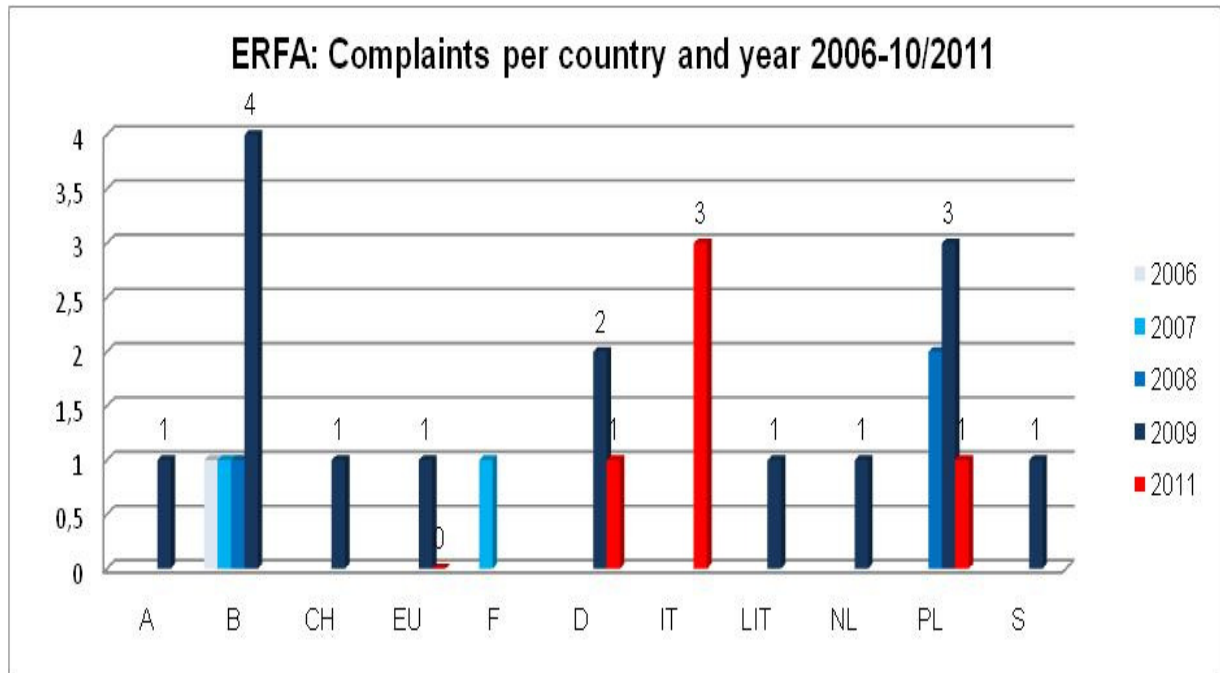
On the subsequent pages, ERFA has commented the most frequent arguments objecting the rapporteur's proposal.

Again, the Recast only becomes a successful instrument for the rail freight market if all elements are tackled:

"unbundling + regulation + charging + independence = open market"

Comment:

Only the combination of all these measures will produce effects, but not individual measures (e.g. regulation only).





2. Les clients et leurs attentes

- Les clients industriels et commissionnaires s'attendent à un service ferroviaire au moins équivalent à celui d'autres modes de transport (en particulier la route, la voie d'eau et l'air)
- Les clients se plaignent régulièrement de nombreux manquements dans l'offre ferroviaire historique.
- Ils désirent clairement bénéficier d'un marché ferroviaire attractif, compétitif et tout à fait ouvert. **Ils soutiennent les objectifs de l'ERFA.**
- Leurs critères de choix d'une EF sont:
 1. La fiabilité / 2. Le prix / 3. La disponibilité de capacité / 4. La gestion de l'information / 5. Le temps de transport et de manutention / 6. La fréquence de transport
- La réussite de l'offre ferroviaire passe par son prix et ses composantes:
 1. Le conducteur (et l'organisation) / 2. La locomotive (et les wagons) / 3. Les redevances d'accès / 4. L'énergie
- L'harmonisation européenne institutionnelle et technique est fondamentale



3. La Belgique et la NMBS/SNCB: Nos messages et attentes (1)

Les membres d'ERFA considèrent la Belgique comme LE pays stratégique au coeur des flux logistiques européens Et donc un marché cible!

Les raisons:

- Une situation centrale et exceptionnelle pour les affaires assurant à la fois un point de départ ou destination pour les chaînes logistiques de longue distance (ses ports + le canal Albert + les plateformes multimodales de Liège et du Hainaut + 3 importants corridors de fret européens)
- Un marché ferroviaire belge dominé par l'opérateur historique qui a un rôle à jouer dans l'ouverture du marché aujourd'hui et demain.
- La SNCB devra faire face à la compétition dans le trafic de passagers et à une compétition accrue dans le secteur du fret (suppression du "modèle de coopération" historique avec une SNCB Logistics se développant à l'international "on its own")



3. La Belgique et la NMBS/SNCB: Nos messages et nos attentes (2)

- De plus en plus d'EFs certifiées et de nombreuses barrières à l'entrée enfin démantelées après plusieurs années d'obstruction
 - La mise en service autonome de SNCB Logistics en février 2011
 - La suppression d'avis de SNCB Holding sur la sécurité des autres EFs
 - L'ouverture du marché des conducteurs de train
 - La création d'autres écoles de formation avec programme européen
 - L'ouverture des subsides au transport combiné
 - L'ouverture des gares de triage et des services de « last mile »
 - L'accès aux ateliers d'entretien
 - L'accès partiel aux terminaux

vont automatiquement revitaliser le marché belge par un accès enfin facilité



3. La Belgique et la NMBS/SNCB: Nos messages et nos attentes (3)

La Belgique a besoin de:

- Une stratégie de mobilité LT claire et cohérente en passagers et fret en ligne avec le livre blanc de l'Europe et le rôle privilégié du ferroviaire.
- Une véritable séparation légale, opérationnelle et financière entre le GI (Infrabel) et l'EF historique (NMBS/SNCB) assurant une indépendance totale en matière de gestion TIC et RH, sans obligation de générer de nouveaux employés statutaires.
- Un GI **totale**ment indépendant offrant TOUTES les fonctions essentielles nécessaires aux EFs pour effectuer des services dans les 3 segments de marché (trains complets, intermodaux, wagons isolés) et
 - Conservant en son sein les fonctions essentielles d'accès au réseau (attribution et tarification des sillons)
 - Liant celles-ci à la fonction de régulation du trafic en temps réel jusqu'à la gestion du sillon de dernière minute



3. La Belgique et la NMBS/SNCB: Nos messages et nos attentes (4)

- Allouant et gérant les terrains (le foncier) dans un but opérationnel et offrant aux EFs et à d'autres prestataires de service la possibilité de construire des installations techniques (entrepôts, entretien et réparation)
- Installant une plateforme de coopération avec les clients

A cet égard, les membres de l'ERFA expriment leur totale satisfaction des services rendus par la direction intégrée de l'accès au réseau du GI.

- La transformation du "Holding faîtier" en une structure légère et non faîtière de service, gérant le statut historique du "cheminot", le secrétariat social et la consolidation foncière et financière.
- Un régulateur vraiment indépendant avec un staff étoffé et à réaction rapide
- Une Autorité de sécurité nationale avec des ressources accrues pour accélérer les processus de migration vers le certificat unique d'EF et l'autorisation unique de véhicule selon la nouvelle stratégie européenne sous la gouvernance de l'ERA (European Railway Agency)



4. Conclusion & Perspectives

- Les déficiences de marché, la rareté des moyens financiers et les exigences y associées, la dynamique innovatrice de l'autre mode de transport, les protectionnismes nationaux toujours existants entravent la compétitivité du système ferroviaire Belge et Européen.
- L'Union Européenne a pris en compte de nombreuses plaintes et défaillances et lancé d'importantes procédures d'infraction tout en engageant un nouveau processus législatif qui conduit au 4ème paquet ferroviaire fin 2012.
- Ce 4ème paquet va conduire à une indépendance beaucoup plus forte des différents acteurs ce qui est aussi impatiemment attendu par les clients.
- **En conséquence, tout modèle de restructuration de la NMBS/SNCF se DOIT d'être en ligne avec le processus législatif européen (passé et futur)**