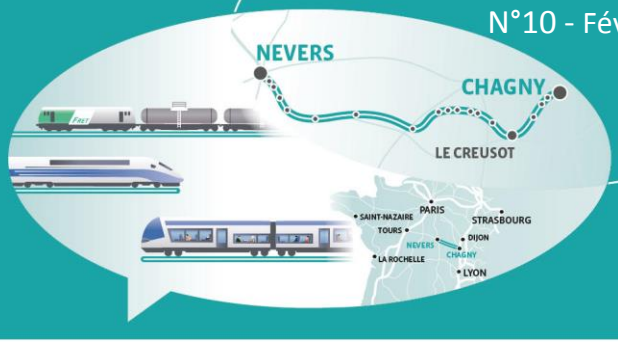
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

CFL multimodal, acteur central du report modal

LE LUXEMBOURG - POINT NODAL

Le Luxembourg est idéalement placé, au croisement des flux de la Mer du Nord vers la Méditerrannée et de la Mer Baltique vers la Péninsule Ibérique.

De plus, 40 % du PIB européen est produit dans un rayon de 500 km autour du Luxembourg, faisant de cet emplacement central un point d'échanges logistiques idéal.

LE REPORT MODAL – UNE NECESSITE ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

L'objectif du gouvernement Français d'atteindre une part de 25% de transport de marchandises en non-routier et non aérien en 2022 est une nécessité tant économique qu'environnementale.(Loi du 3 août 2009)

Les engagements des acteurs économiques Luxembourgeois s'inscrivent également dans cette dynamique ambitieuse, mais indispensable, d'un report modal et de l'utilisation d'énergies plus respectueux de l'environnement.

Or, cet objectif ne peut être atteint qu'en s'appuyant sur des infrastructures ferroviaires adaptées aux exigences techniques actuelles.

C'est pourquoi CFL multimodal soutient l'initiative de modernisation de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) et souhaite y apporter sa contribution en tant qu'acteur de la logisitique européenne.

CFL MULTIMODAL

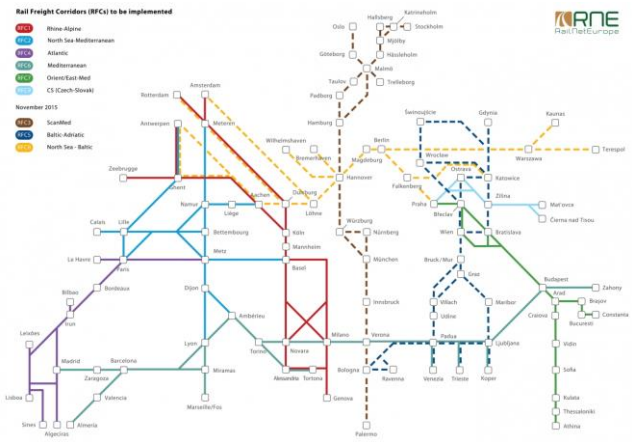
La société CFL multimodal regroupe les activités logisitiques du groupe CFL, autour du fret ferroviaire.

Disposant de 12 sociétés actives dans 6 pays européens, CFL multimodal offre tous les services inhérants à la logistique, de l'entreposage au transport ferroviaire, routier, maritime et aérien, ainsi que les services annexes (douane, etc.)

Contact :
LAMBERT Eric, Senior Business Development Manager
Courriel: Eric.lambert@cfl-mm.lu
Tél: +352 519810 – 630
Mobile: +352 621 371 170
Web: www.cfl-mm.lu

L'AXE ATLANTIQUE
UNE COMPOSANTE EUROPEENNE

Le réseau de fret ferroviaire européen.



Carte des 9 corridors européens de fret ferroviaire

Les échanges économiques intra-européens génèrent des flux de marchandises très importants entre les zones industrielles et les zones de consommation.
Pour une partie du transport, ces flux de marchandises empruntent des axes sur lesquels les ressources sont concentrées.

Ces axes sont, pour leur composante ferroviaire, matérialisés par les Corridors européens de fret, repris dans le Réglement européen (UE) 913/2010.

La carte ci-dessus reprend les 9 corridors de fret dans leur configuration actuelle.

Le Corridor Atlantique (RFC4)

Le Corridor Atlantique (RFC4)

Le RFC4 a été mis en place dès le mois de novembre 2013, à l'instar de 5 autres corridors.
Il relie plusieurs centres industriels de la Péninsule Ibérique à Mannheim et Strasbourg.
A ce titre, il constitue une composante incontournable et de tout premier plan du réseau de fret ferroviaire européen voulu par la Commission européenne.

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

Dans ce cadre général, le rôle de la VFCEA est primordial en ce qu'elle offre une possibilité de délestage de la région Parisienne.

En effet, l'axe principal du corridor 4 passe par Paris alors qu'une part non négligeable du flux de marchandises transportées trouve ses origines / destinations bien au-delà de Paris.
Dans ce cas, le transit par Paris, qui n'est pas indispensable, rend encore plus dense un trafic déjà très important dans cette région.

De même, la VFCE pourrait servir de voie de contournement de la région Parisienne en cas d'incident empêchant la circulation par cet itinéraire.

LE GABARIT FERROVIAIRE DE LA VFCEA

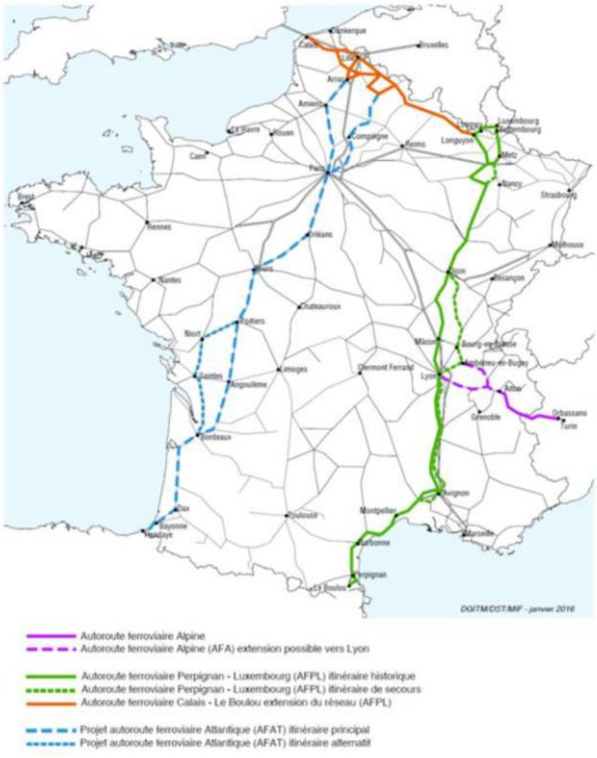
Le déploiement des autoroutes ferroviaires

Une des composantes de l'objectif de report modal est le déploiement d'un réseau d'autoroutes ferroviaires.

Ce point est, par ailleurs, repris dans le rapport annuel de la cour des comptes, daté de février 2017.

A - Le pari des lignes de longue distance

Carte n° 1 : réseau des autoroutes ferroviaires françaises (en service et en projet)



Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

Extrait du rapport annuel 2017 de la cour des comptes (page 3)

B - Des objectifs ambitieux assignés par l'État

Le report sur des autoroutes ferroviaires d'une partie des trajets effectués par des poids lourds est considéré par la puissance publique comme un facteur de diminution des nuisances qui s'attachent au transport routier : bruit, pollution, encombrement des réseaux routiers, risques liés au transport de produits dangereux. La référence reste la politique suisse en la matière, même si le contexte géographique et réglementaire est différent (cf. *supra*).

Le Grenelle de l'environnement et l'Engagement national pour le fret ferroviaire[226] ont défini une politique de report modal qui vise à faire passer de 14 % à 25 % en 2022 la part du transport n'utilisant pas les voies routières et aériennes. Partant de l'expérience de l'autoroute ferroviaire alpine et de l'AFPL, ces textes ont prévu la création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence, comportant dans une première phase le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à la région lyonnaise et la création d'une « autoroute ferroviaire atlantique » entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France.

[226] Loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et Engagement national pour le fret ferroviaire du 16 septembre 2009.

Extrait du rapport annuel 2017 de la cour des comptes (page 5)

Or, dans ce même rapport, on peut lire que le succès économique de l'autoroute ferroviaire ne sera possible, notamment, que par la mise à disposition d'un réseau ferré adapté à ses exigences.

A - Une montée en puissance qui se heurte aux limites du réseau ferroviaire français

À l'inverse de la situation suisse, les seuls leviers des autoroutes françaises pour s'attacher une clientèle volatile de transporteurs routiers sont leurs tarifs, dont l'attractivité est minée par la baisse du prix du gasoil, et une qualité de service satisfaisante.

Cette dernière est fragilisée par les caractéristiques du réseau ferroviaire français – un réseau en étoile, des nœuds ferroviaires importants – et un encombrement lié aux travaux de rénovation en cours, qui amènent à accorder la priorité au transport de passagers par rapport au fret ferroviaire. Les autoroutes ferroviaires sont particulièrement sensibles à ces handicaps du fret, leur modèle économique étant fondé sur un système de navettes hautement cadencées, particulièrement exigeant en termes de régularité et de fluidité du trafic.

Les perspectives de connexions vers les réseaux européens, jusque-là limitées par le gabarit du wagon *Modalohr*, paraissent meilleures avec la dernière génération de ce matériel. Il reste à déterminer si le modèle français d'autoroute ferroviaire sur longue distance pourra susciter l'intérêt d'autres acteurs au niveau européen. Beaucoup ont fait jusqu'à présent le choix du transport combiné par chargement vertical pour ce type d'acheminements.

Extrait du rapport annuel 2017 de la cour des comptes (pages 13 et 14)

La pertinence de la ligne Bettembourg – Le Boulou ne fait plus de doute et CFL multimodal a fait d'un réseau d'autoroutes ferroviaires autour du point nodal de Bettembourg un de ses axes de développement prioritaires.

La conception du nouveau terminal multimodal, mis en service en ce début d'année 2017, avec ses 2 voies d'autoroute ferroviaire équipées de la technologie « Lohr Railway System » et ses 4 voies sous grues, de 700m chacune, en atteste.

Le nouveau terminal de Bettembourg

Les caractéristiques techniques nécessaires

La VFCEA ayant un rôle d'itinéraire complémentaire à celui passant par Paris, les caractéristiques techniques de ces deux itinéraires doivent être comparables si ce n'est identiques.

Il convient donc de dégager le gabarit minimal nécessaire pour permettre de faire circuler des convois d'autoroute ferroviaire économiquement viables.

De plus, l'expérience acquise par l'exploitation de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou montre que la longueur des convois doit être de 850 m et le poids total du train doit être de 2300 tonnes brutes.
A ces conditions, l'exploitation d'une autouroute ferroviaire trouvera toute sa justification et sa rentabilité économique.

Afin que la VFCEA contribue pleinement à l'essor de l'axe Atlantique, il convient de faire en sorte que les convois d'autoroute ferroviaire de minimum 850 mètres et 2300 tonnes brutes puissent y circuler.

CONCLUSIONS

Afin que la VFCEA contribue pleinement à l'essor de l'axe Atlantique, il convient de faire en sorte que les convois d'autoroute ferroviaire de minimum 850 mètres et 2300 tonnes brutes puissent y circuler.

cndp Commission nationale du **débat public**

Commission particulière du débat public VFCEA
28 boulevard Henri-Paul Schneider, 71200 Le Creusot
Tél +33 (0) 9 64 42 71 67
vfcea@debatpublic.fr
https://vfcea.debatpublic.fr