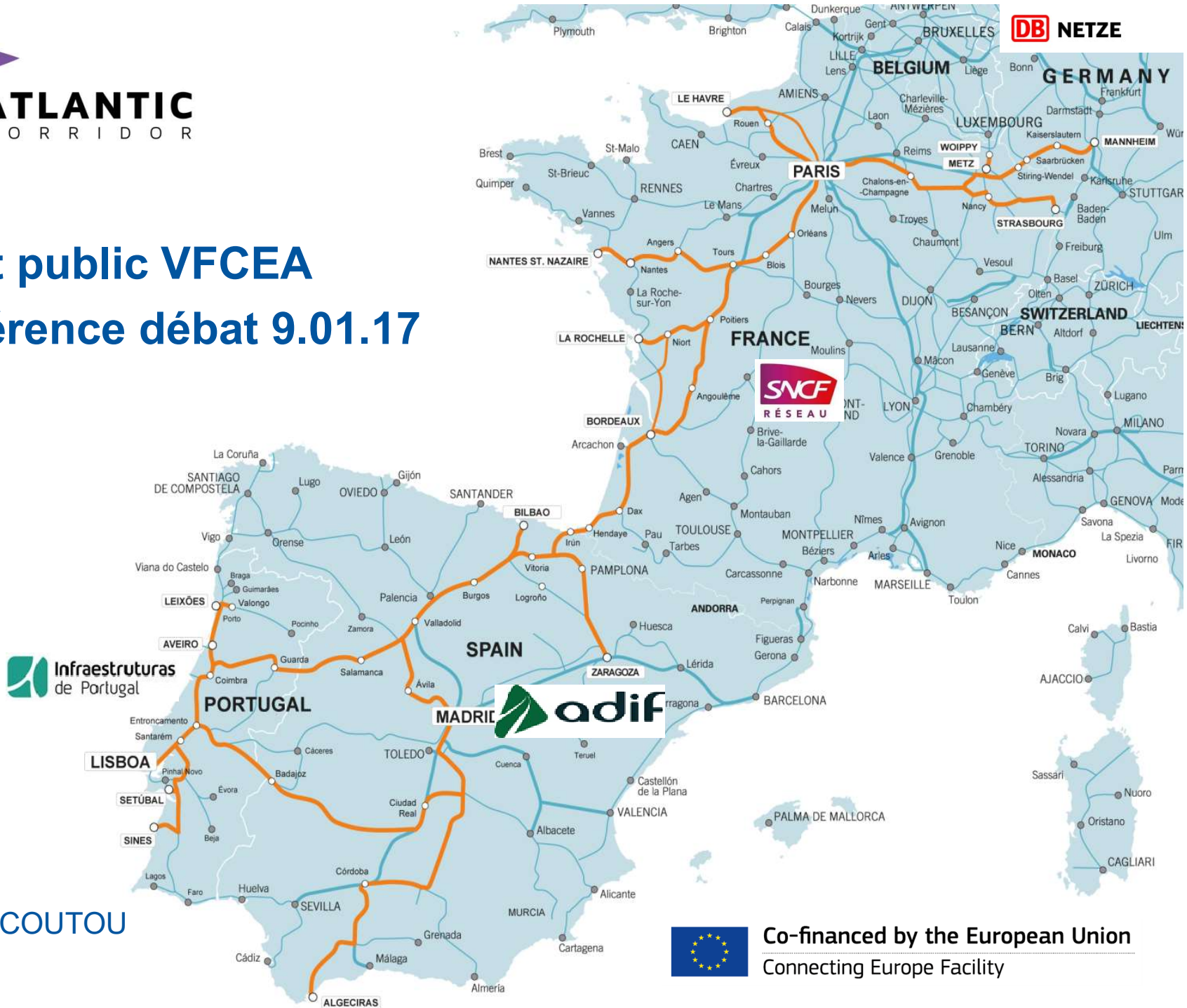




# Débat public VFCEA

## Conférence débat 9.01.17



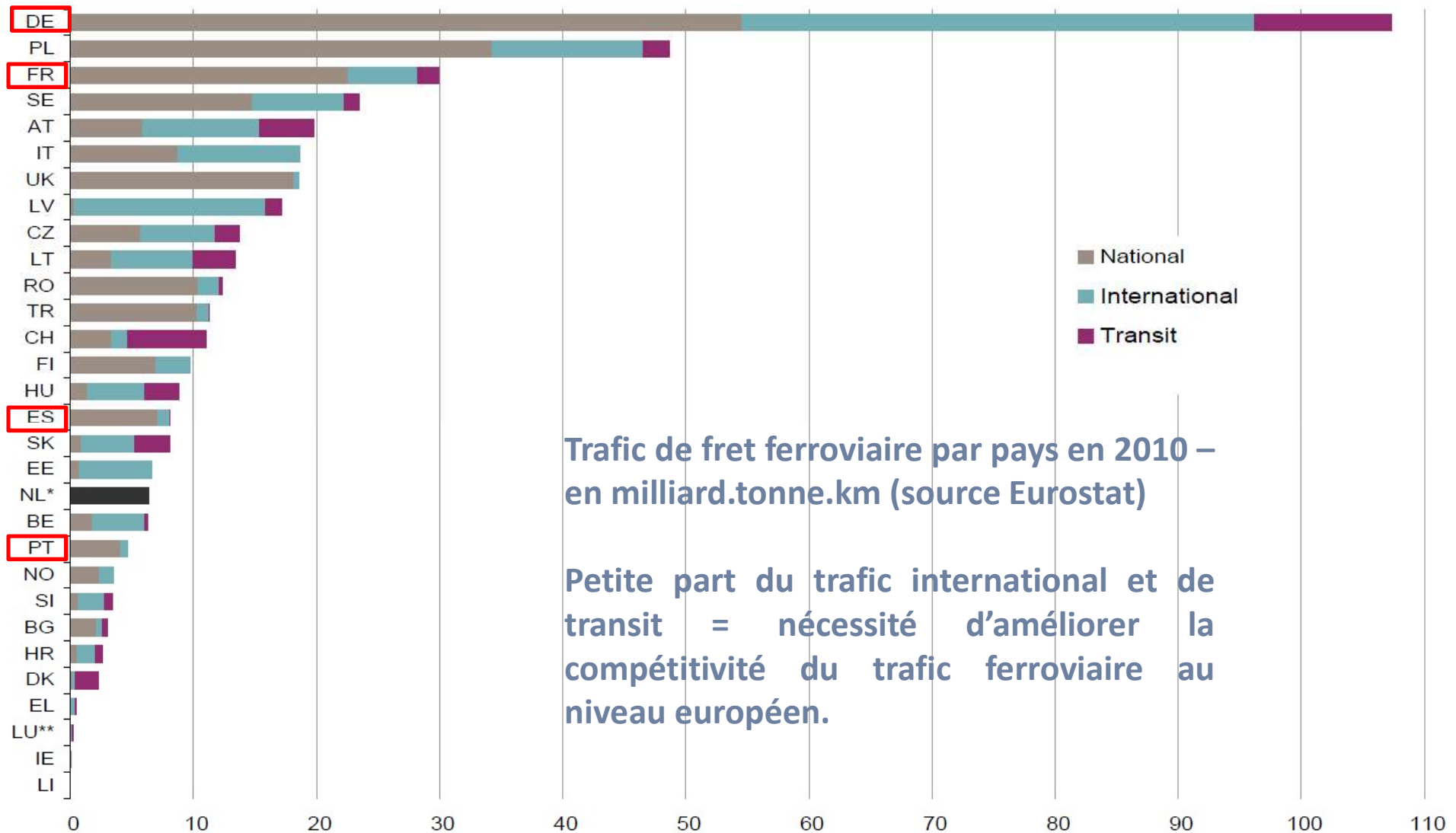
Jacques COUTOU  
Gérant



Co-financed by the European Union  
Connecting Europe Facility

# Atlantic Corridor

## Répartition du trafic fret ferroviaire 2010 en Europe

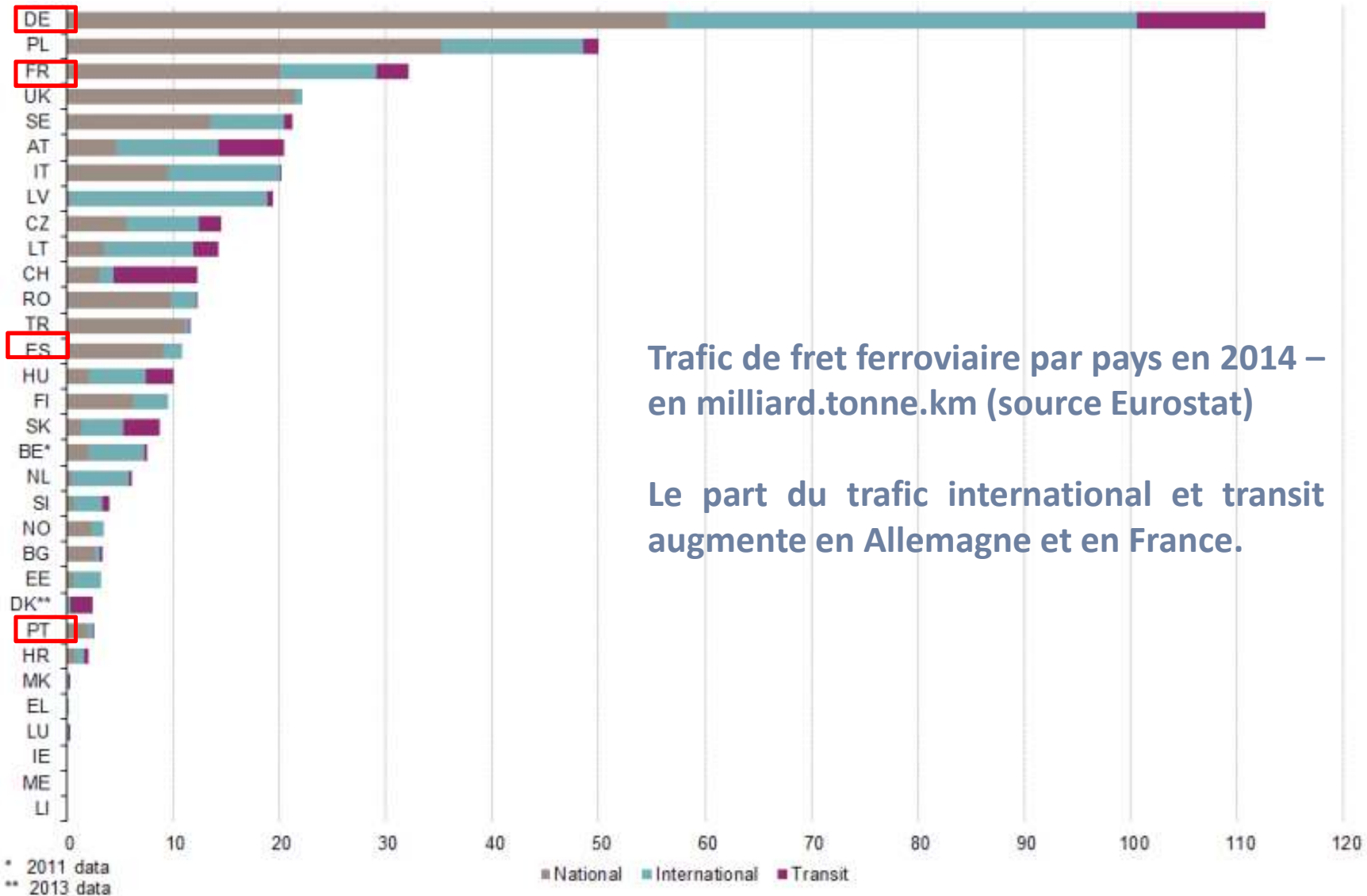


Trafic de fret ferroviaire par pays en 2010 – en milliard.tonne.km (source Eurostat)

Petite part du trafic international et de transit = nécessité d'améliorer la compétitivité du trafic ferroviaire au niveau européen.

# Atlantic Corridor

## Répartition du trafic fret ferroviaire 2014 en Europe



Trafic de fret ferroviaire par pays en 2014 – en milliard.tonne.km (source Eurostat)

Le part du trafic international et transit augmente en Allemagne et en France.

**Baisse du trafic national (4%), croissance du trafic international et de transit (51%)** en milliers de tonnes entre 2009 et 2015.

Trafic fret ferroviaire		2009	2011	2015	Croissance 2009/2015
		Millions de tonnes.km			
<b>National</b>		<b>22 571</b>	<b>25 361</b>	<b>21 373</b>	<b>-5,3%</b>
International	Entrant	3 410	2 532	4 123	20,9%
	Sortant	3 755	4 090	5 412	44,1%
Transit		2 392	2 219	3 345	39,8%
<b>Total</b>		<b>32 128</b>	<b>34 202</b>	<b>34 253</b>	<b>6,6%</b>
<i>dont transport combiné</i>		<i>7 545</i>	<i>8 690</i>	<i>9 010</i>	<i>19,4%</i>

Trafic fret ferroviaire		2009	2011	2015	Croissance 2009/2015
		Milliers de tonnes			
<b>National</b>		<b>63 064</b>	<b>69 381</b>	<b>60 729</b>	<b>-3,7%</b>
International	Entrant	10 077	7 930	13 025	29,3%
	Sortant	9 897	11 750	16 553	67,3%
Transit		3 087	2 728	5 238	69,7%
<b>Total</b>		<b>86 125</b>	<b>91 789</b>	<b>95 545</b>	<b>10,9%</b>
<i>dont transport combiné</i>		<i>11721</i>	<i>14846</i>	<i>15263</i>	<i>30,2%</i>

source : MEEM - SOES







# Règlement européen (EU) 913/2010 & 1316/2013

## Un réseau pour un trafic fret ferroviaire compétitif

### Rail Freight Corridors (RFCs) map 2015

Including extensions expected in 2016 as indicated by the RFCs

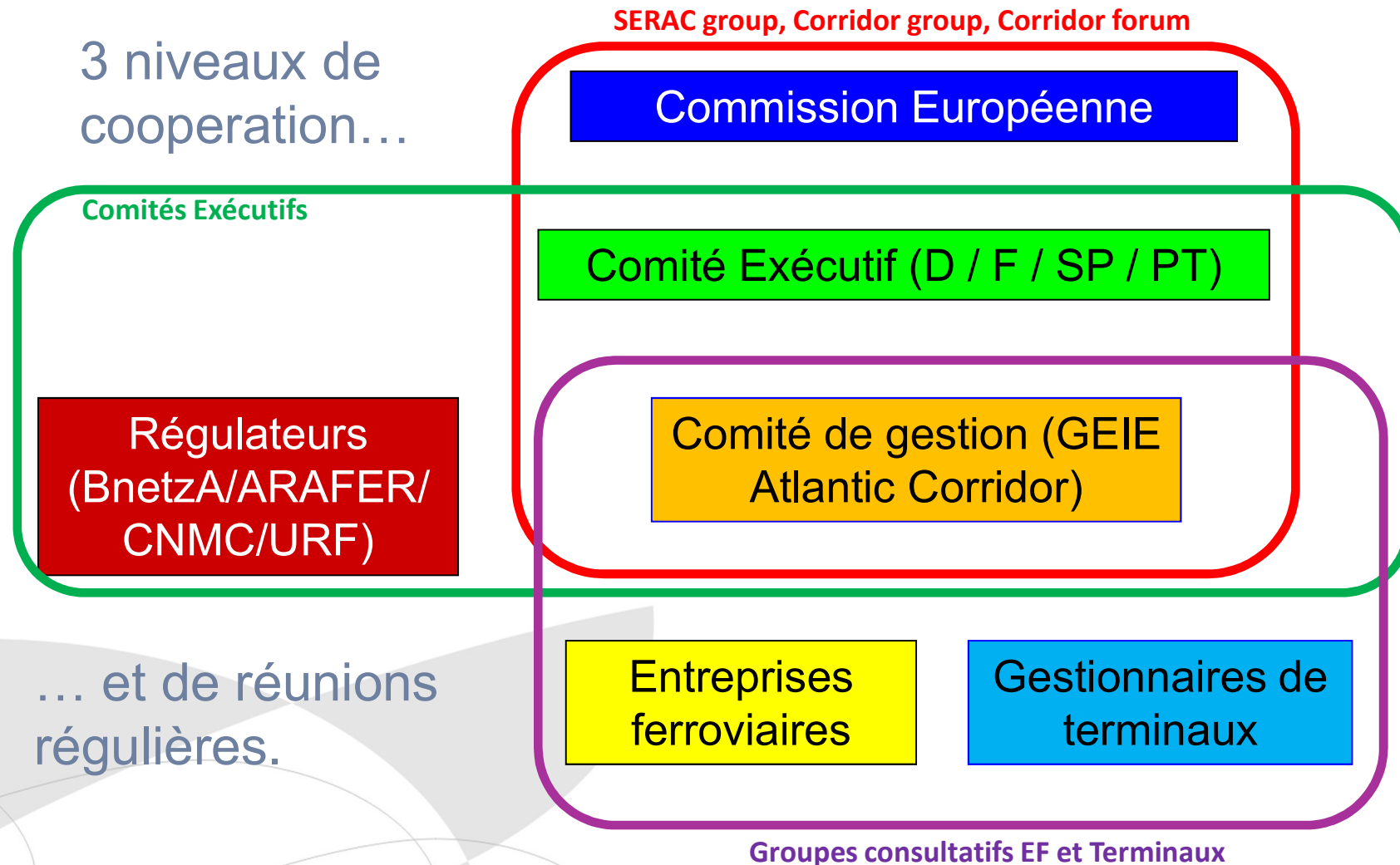
- RFC1 Rhine-Alpine
- RFC2 North Sea-Mediterranean
- RFC3 ScanMed
- RFC4 Atlantic
- RFC5 Baltic-Adriatic
- RFC6 Mediterranean
- RFC7 Orient
- RFC8 North Sea-Baltic
- RFC9 Czech-Slovak

-  Multi-corridor station
-  Single-corridor station
-  Future extensions
-  Under construction



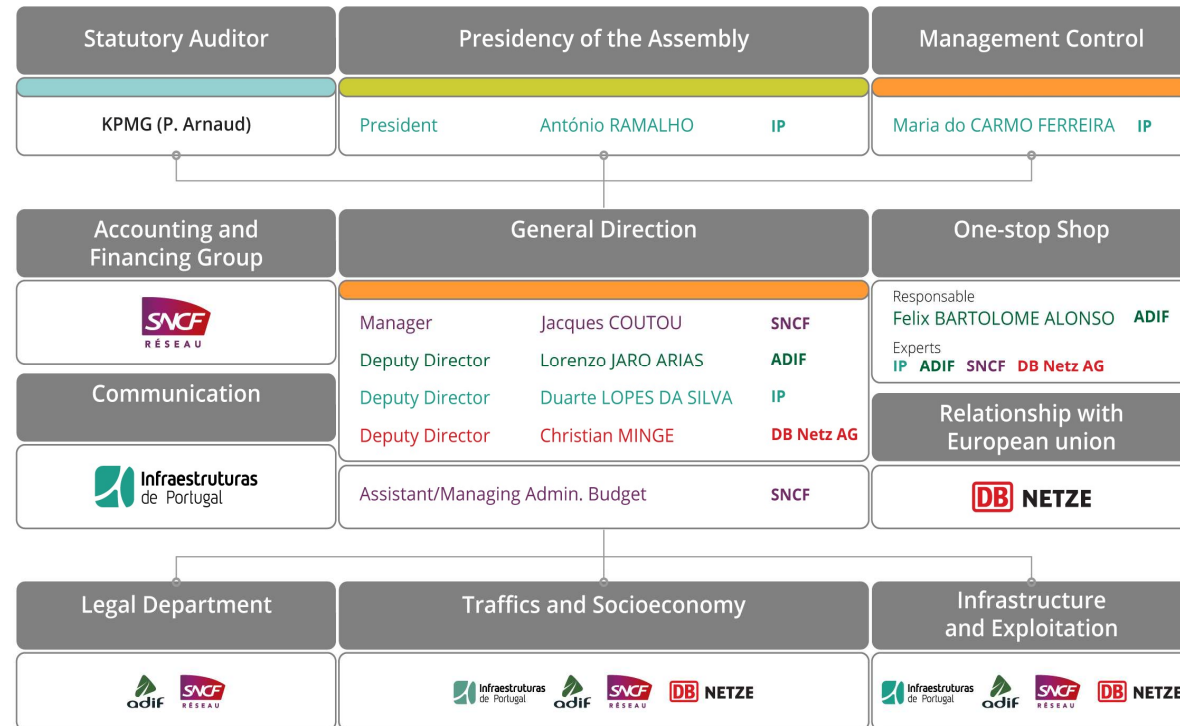
- 6 Corridor fret ont été mis en œuvre le 10.11.2013, dont le Corridor Atlantique et le Corridor Mer du Nord - Méditerranée
- 3 Corridors fret ont été mis en œuvre le 10.11.2016

3 niveaux de  
cooperation...



Le Comité de gestion est représenté par le GEIE Atlantic Corridor mis en place au 1<sup>er</sup>.01.2016 (statuts signés le 28.04.2015, 1<sup>ère</sup> Assemblée Générale tenue le 26.06.2015.

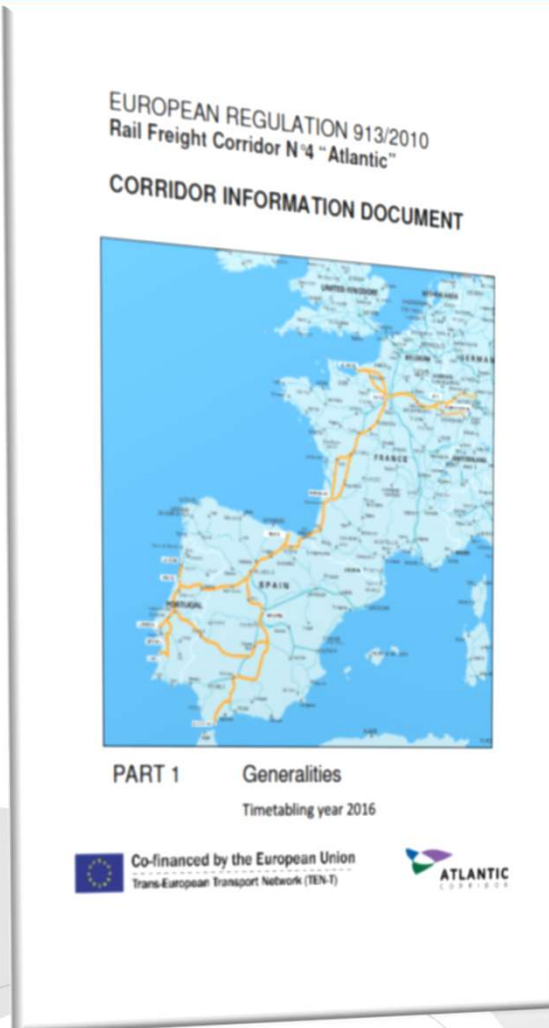
Le siège du GEIE est situé à Paris, le guichet unique du Corridor est situé à Madrid.



HEADQUARTERS Paris  
OSS Corridor Madrid  
SNCF RESEAU  
adif

LEGEND

- IP representative
- ADIF representative
- SNCF representative
- DB Netz AG representative
- External representative
- Person designated in the statutes of the European Economic Interest Group EEIG-CFM4
- Person appointed by the Assembly upon proposal of the members
- Person appointed by the Assembly upon proposal of the Manager
- Persons acting on behalf of the European Economic Interest Group EEIG-CFM4



## Partie 1

- Généralités

## Partie 2

- Caractéristiques du réseau

## Partie 3

- Description des terminaux

## Partie 4

- Capacité et gestion de trafic

## Partie 5

- Plan de mise en œuvre

✓ Publié sur le site web [www.atlantic-corridor.eu](http://www.atlantic-corridor.eu)



# Atlantic Corridor

## Caractéristiques des infrastructures



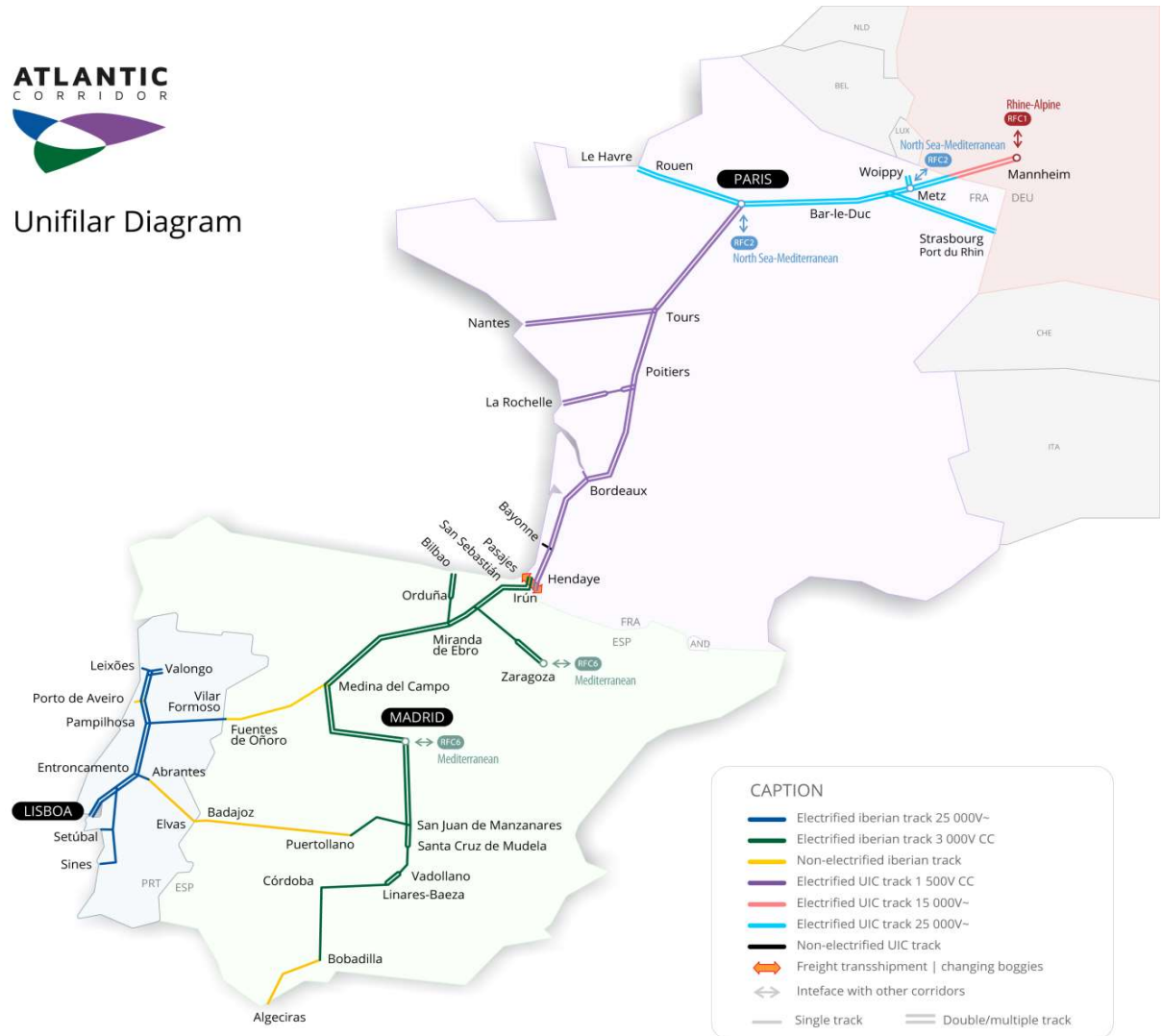
- Environ 6 200 km
  - Allemagne (184 km)
  - France (2,625 km)
  - Espagne (2,366 km)
  - Portugal (1,009 km)

- Multiple caractéristiques d'infrastructures ferroviaires
  - Gabarit de voie et tunnel
  - Nombre de voies
  - Electrification
  - Systèmes de signalisation
  - Charge maxi remorquée
  - Rampe maximum

- Nœuds urbains
  - Lisbonne / Madrid / Paris / Mannheim



Unifilar Diagram

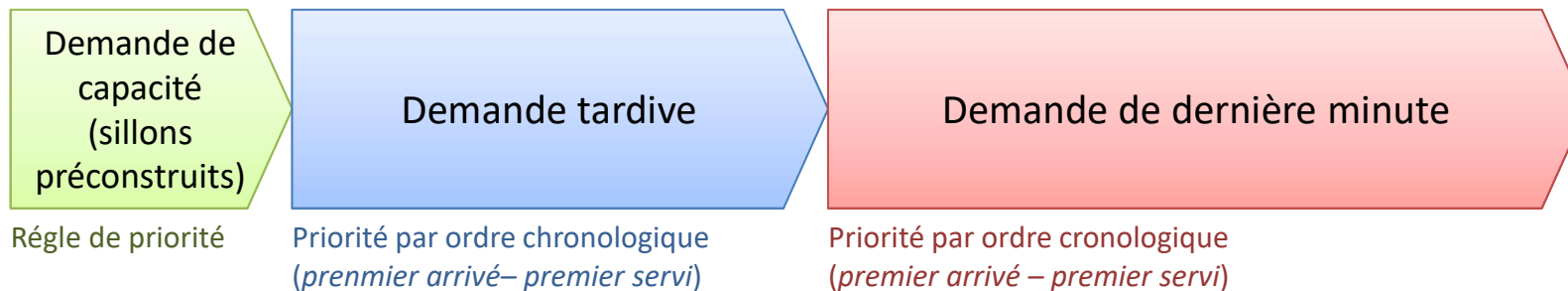
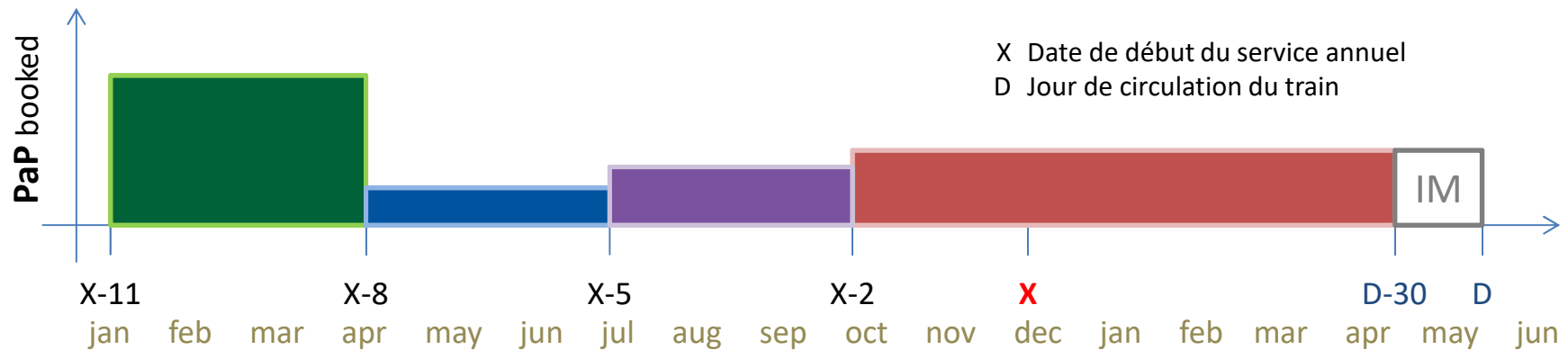


**CAPTION**

- Electrified iberian track 25 000V-
- Electrified iberian track 3 000V CC
- Non-electrified iberian track
- Electrified UIC track 1 500V CC
- Electrified UIC track 15 000V-
- Electrified UIC track 25 000V-
- Non-electrified UIC track
- ↔ Freight transshipment | changing boggies
- ↔ Interface with other corridors
- Single track
- Double/multiple track

# Atlantic Corridor

## Processus d'allocation de capacité



Règles de priorité (service annuel):

$$K = (LPAP + LTP) \times YRD$$

- K niveau de priorité
- LPAP sillons demandés sur le Corridor considéré
- LTP distance totale du sillons demandés
- YRD nombre de jours de circulation demandés

# Atlantic Corridor

Sillons préconstruits escomptés pour le service annuel 2018

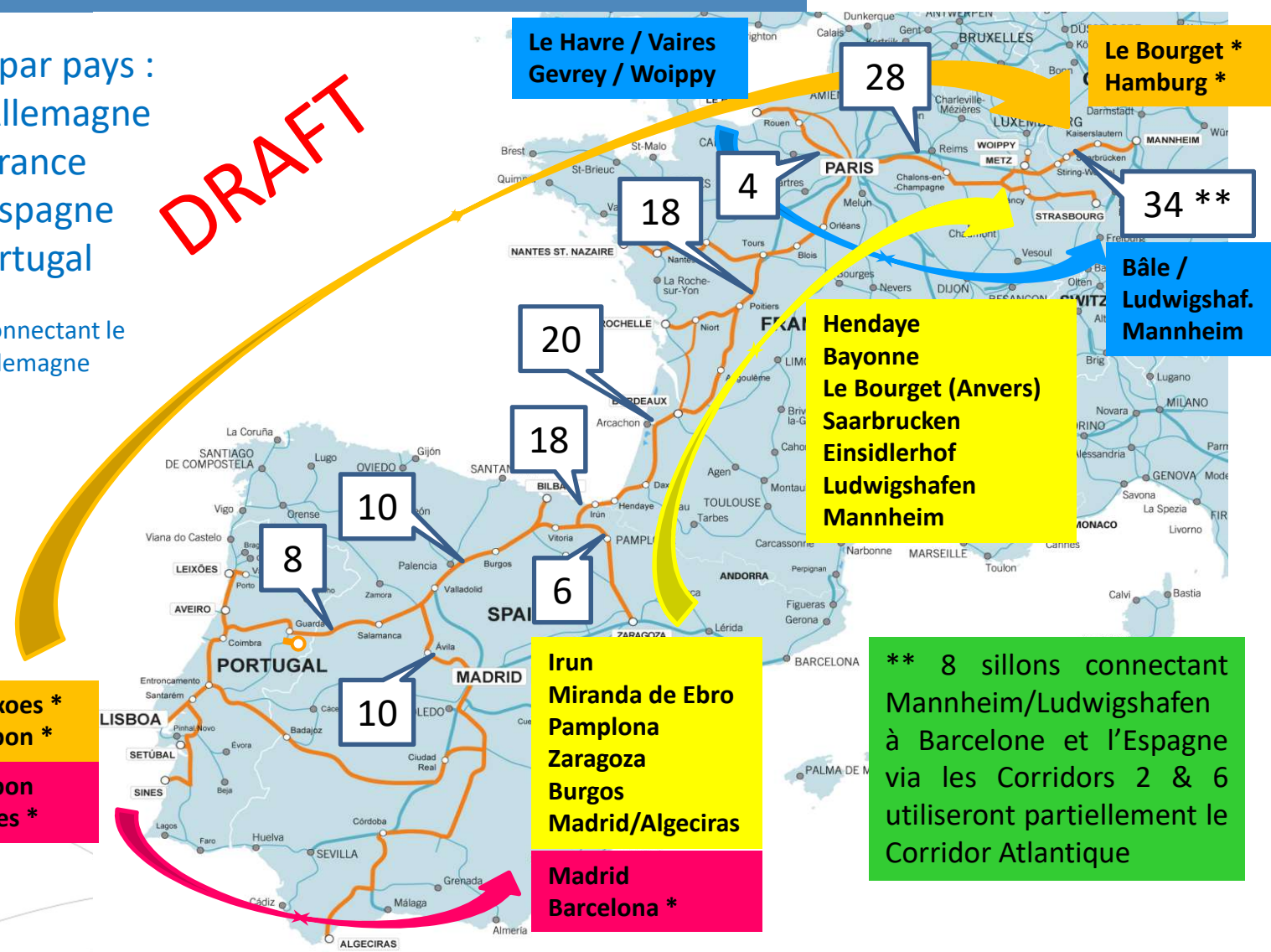


Offre journalière par pays :

- 34 sillons en Allemagne
- 50 sillons en France
- 22 sillons en Espagne
- 8 sillons au Portugal

\* Sillons hebdomadaire connectant le Portugal à la France et l'Allemagne

**DRAFT**



\*\* 8 sillons connectant Mannheim/Ludwigshafen à Barcelone et l'Espagne via les Corridors 2 & 6 utiliseront partiellement le Corridor Atlantique

De/vers la frontière F/ES, 60% du trafic international passant par le nœud de Paris a pour origine/destination l'Est de la France ou l'Allemagne. Ce pourcentage est stable depuis 2014.

CORRIDOR ATLANTIQUE / CIRCULATIONS REELLES JUILLET 2016											
Nombre de Circulé	DEST										
ORIGINE	Forbach - BV	Hendaye - 00	Irun - WE	Le Bourget-Triage	Noisy-le-Sec	Somain - AP	Stiring-Wendel - XD	Valenton - GA	Woippy - FA	Metz-Sablon	Total général
Forbach - FM		13	3								16
Hendaye - 00	14			16	5	14		2	17	2	70
Irun - WE	7					2	32				41
Le Bourget-Triage - FO		16									16
Lille-Délivrance - RL		1									1
Metz-Sablon - FM			1								1
Noisy-le-Sec - MT		4									4
Somain - AP		16									16
Stiring-Wendel - XD			26								26
Valenton - GA		5									5
Woippy - FD		14									14
<b>Total général</b>	<b>21</b>	<b>69</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>210</b>
	<b>IDF</b>	<b>48</b>	<b>23%</b>		<b>TRAFIC NS</b>	<b>99</b>	<b>47%</b>				
	<b>NORD</b>	<b>33</b>	<b>16%</b>		<b>TRAFIC SN</b>	<b>111</b>	<b>53%</b>				
	<b>EST</b>	<b>129</b>	<b>61%</b>								

La vitesse moyenne des trains internationaux (~55 km/h) est affectée par de longs arrêts intermédiaires afin de passer le nœud de Paris en heures creuses : sur 1200 km, la perte de temps est estimée entre 2 et 2,5 heures.



Afin de limiter le passage du nœud de Paris en heure de pointe ou durant les périodes de maintenance, un itinéraire alternatif de Tours à Metz serait possible via Nevers-Chagny-Dijon.



Ainsi, une grande partie du trafic international du Corridor Atlantique pourrait être concerné par cet itinéraire alternatif à court, moyen ou long terme.



### Avantages :

- Plus grande performance de l'offre de capacité (nombre de sillons & km/h),
- Meilleure qualité de l'offre de capacité toute l'année,
- Pas de restriction pour le trafic international du Corridor liée à la croissance du trafic urbain de Paris escomptée à court, moyen et long terme.



### Inconvénients :

- Plus grande distance parcourue (~100 km)
- Nouvelle organisation des opérateurs ferroviaires pouvant être compensée par une meilleure performance des sillons,
- Augmentation du trafic fret sur l'axe Dijon-Metz



**ATLANTIC**  
C O R R I D O R

Merci pour votre attention



Co-financed by the European Union  
Connecting Europe Facility



**adif**



**Infraestruturas**  
de Portugal