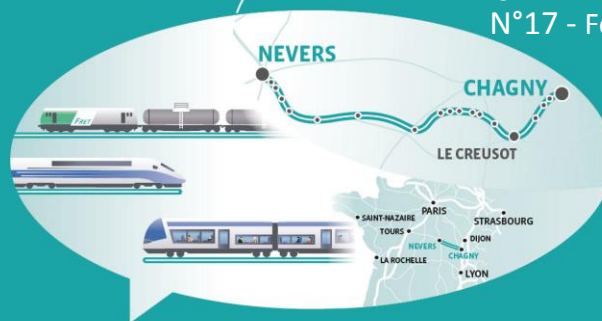


## DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique :  
une alternative pour améliorer la  
performance du fret ferroviaire européen ?



Groupement Européen d'Intérêt  
Economique « North Sea –  
Mediterranean Corridor »

c/o INFRABEL

section 10-30 Corridor 2

Avenue Fonsny 13

B-1060 Bruxelles

Contact :

Guichet unique du corridor

Thomas VANBEVEREN

+32 2 432 28 08

<http://www.rfc-northsea-med.eu>

Groupement Européen d'Intérêt  
Economique « Atlantic Corridor »

Immeuble Equinoxe

174 avenue de France

75013 PARIS.

Contact :

Guichet unique du corridor

Félix BARTOLOME

+34 91 774 47 74

[www.atlantic-corridor.eu](http://www.atlantic-corridor.eu)

Co-financed by the European Union  
Connecting Europe Facility

## HISTORIQUE DES CORRIDORS EUROPEENS DE FRET

Dans le cadre de la nouvelle stratégie de l'Union européenne en faveur de l'emploi et de la croissance, **la création d'un marché ferroviaire intérieur**, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises, **est un élément essentiel de progrès vers la réalisation d'une mobilité durable**.

Pour pouvoir être compétitifs face aux autres modes de transport, **les services ferroviaires de fret** nationaux et internationaux, ouverts à la concurrence depuis le 1er janvier 2007, **doivent pouvoir bénéficier d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité** qui leur permet de fournir des services de transport de marchandises dans de bonnes conditions en termes de vitesse commerciale et de durée des trajets et qui soient fiables.

Dans ce contexte, **la mise en place de corridors ferroviaires internationaux en vue d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif** sur lequel les trains de marchandises pourraient circuler dans de bonnes conditions et facilement passer d'un réseau national à un autre **permettra d'améliorer les conditions d'utilisation de l'infrastructure**.

Conformément au règlement européen 913/2010 du 22 Septembre 2010, la mise en place de 9 corridors internationaux de fret ferroviaire constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devra se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

# CONTEXTE DU TRAFFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EN EUROPE ET EN FRANCE

Les graphiques suivants montrent la répartition du trafic de marchandises exprimé en tonnes.km dans chaque pays européen pour les années 2010 et 2014.

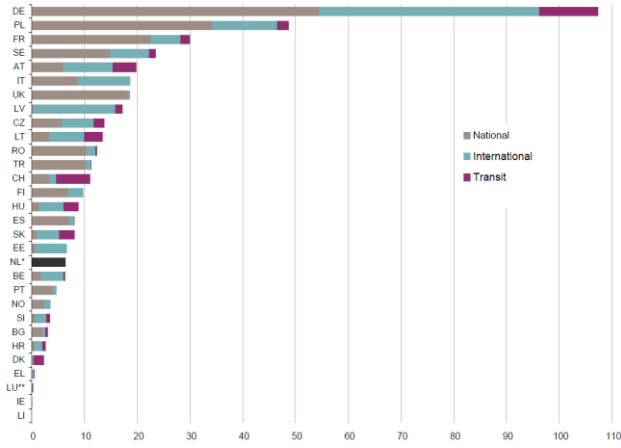


Figure 1 : trafic fret ferroviaire année 2010

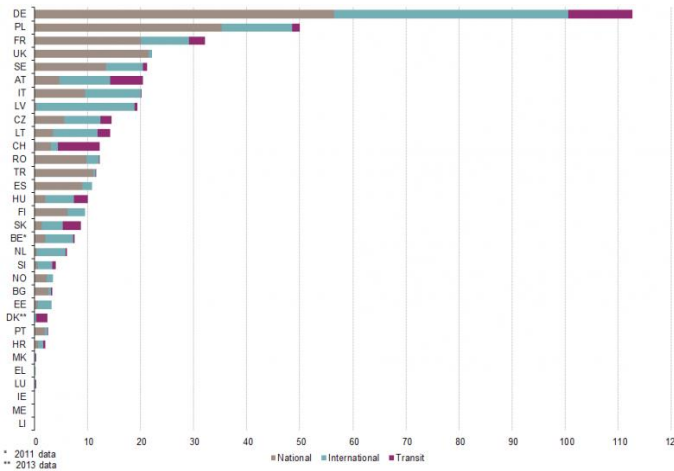


Figure 2 : trafic fret ferroviaire année 2014

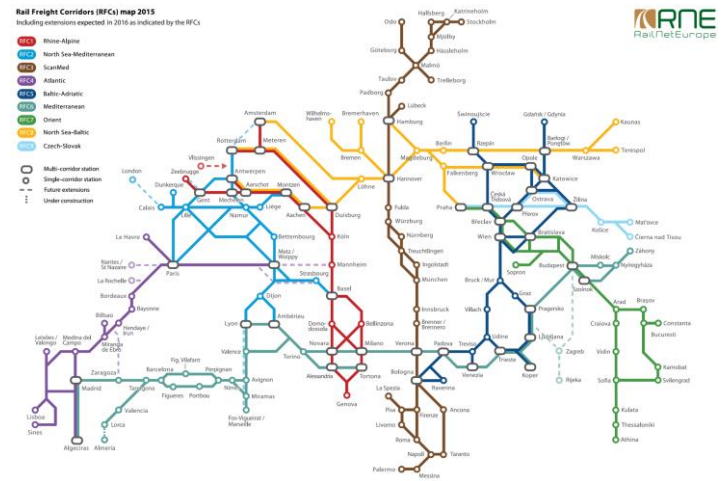
Tant en France qu'en Allemagne, on note que le volume de trafic de fret ferroviaire est en croissance : croissance portée essentiellement par le trafic international et en transit.

En France, sur la période 2009-2015, le trafic international et en transit a progressé de 51%, passant de 23 à 35 millions de tonnes transportées.

Ce dynamisme du trafic international s'explique par la pertinence du mode ferroviaire sur le trafic de longue distance pour des volumes transportés importants tels que les produits chimiques et métallurgiques, céréales, automobiles et conteneurs.

## RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN POUR UN FRET COMPETITIF

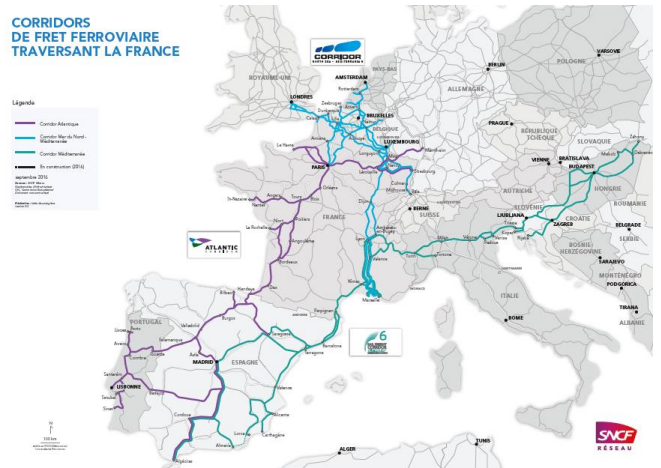
La carte suivante montre le réseau des corridors européens de fret ferroviaire mis en oeuvre par les Etats Membres et les Gestionnaires d'Infrastructure en application des règlements européens 913/2010 et 1316/2013.



En France, l'Etat et SNCF Réseau ont mis en oeuvre 3 corridors transitant sur le territoire définis comme suit :

- Le corridor 2 « Mer du Nord – Méditerranée »,
- Le corridor 4 « Atlantique »,
- Le corridor 6 « Méditerranée »,

conformément à la carte ci-dessous.



## LA VFCEA : UNE ALTERNATIVE AU PASSAGE PAR LA REGION PARISIENNE

La répartition du trafic ferroviaire international en provenance ou à destination de la péninsule ibérique s'établit comme suit :

- Le nord de la France et le Benelux (10%)
- L'est de la France et l'Allemagne (60%)
- La région parisienne (30%)

avec quelques liaisons vers la région lyonnaise via Toulouse.

La majorité de ce trafic international transite donc par la région parisienne et subit de nombreuses contraintes liées à la circulation des trains voyageurs et aux périodes de maintenance du réseau ferré y afférant.

La vitesse moyenne des trains internationaux de marchandises circulant entre l'Espagne et l'Allemagne (55 km/h) en est donc affectée par une perte de temps estimée entre 2h et 2h30 sur 1200 km.



Comme le montre la carte ci-dessus, le développement d'un réseau ferré au standard européen (UIC) engagé par le gouvernement espagnol au début des années 2000 devrait permettre **d'accroître le trafic ferroviaire du Corridor Atlantique à horizon 2030 avec une part modale du ferroviaire de 15%** (contre 3% aujourd'hui, compte tenu du coût et du temps de transbordement des marchandises à la frontière franco-espagnole). L'augmentation de trafic international voyageurs et marchandises en provenance ou à destination de la

péninsule ibérique couplée à une augmentation de la mobilité en région parisienne aura très certainement pour conséquence d'augmenter les contraintes de passage du trafic de marchandises par la région parisienne notamment en heure de pointe du matin et du soir.

Comme le montre la figure ci-dessus, la VFCEA pourrait donc constituer un itinéraire alternatif du Corridor Atlantique pour le trafic Espagne-Allemagne entre Tours et Metz via Nevers, Chagny et Dijon.



Bien qu'il soit plus long d'une centaine de kilomètres, il présente des caractéristiques assez similaires à l'itinéraire principal via Paris, à l'exception de l'électrification manquante de la section Nevers – Chagny qui fait pour partie l'objet du présent débat public.

## LA VFCEA : UNE OUVERTURE ENTRE L'OUEST ET L'EST

Ce nouvel itinéraire ouvrirait également de nouvelles perspectives de **développement du trafic de marchandises de l'Ouest de la France :**

- au niveau national de/vers le Sud Est de la France via le Corridor « Mer du Nord-Méditerranée jusqu'à Lyon
- au niveau international de/vers l'Italie, la Slovaquie et la Hongrie via le Corridor « Méditerranée » au-delà de Lyon.

Ces quelques lignes montrent bien les enjeux du projet soumis au débat public pour les Corridors Européens de fret dont l'objectif est bien d'améliorer la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises.

Il nous semble important de rappler quelques avantages

et inconvénients de cet itinéraire alternatif au Corridor Atlantique parmi lesquels on trouve :

## AVANTAGES

- Plus grande performance de offre de capacité de long parcours (nombre de sillons journaliers & vitesse moyenne des convois).
- Meilleure qualité de l'offre de capacité toute l'année (en lien avec les travaux impactant la capacité sur un axe donné)
- Meilleure répartition dans le temps des services voyageurs urbains voir régionaux et des services internationaux de marchandises transitant ou non par la région parisienne

## INCONVENIENTS

- Distance ferroviaire parcourue plus importante,
- Nouvelle organisation du plan de transport des opérateurs ferroviaires pouvant être compensée par une meilleure qualité de l'offre de capacité,
- Augmentation du trafic pouvant occasionner localement certaines nuisances qu'il conviendra de modérer,
- Ajout de trafic sur la section Dijon-Metz du Corridor « Mer du Nord –Méditerranée » dont il conviendra de mesurer l'impact.

Selon les dispositions qui seront arrêtées ultérieurement par la Commission Nationale du Débat Public d'une part, puis le Maître d'Ouvrage d'autre part, les Corridors européens de fret « Mer du Nord - Méditerranée » d'une part et « Atlantique » d'autre part se tiendront à la disposition des intéressés afin d'apporter tout éclairage complémentaire destiné à enrichir les réflexions sur ce dossier.

Ainsi, par exemple, il conviendrait de réaliser ultérieurement une étude capacitaire qui montrerait la possibilité de dégager une offre de sillons performants

sur une base régulière et suffisante, afin de permettre aux opérateurs fret d'envisager une organisation pérenne autour de ce nouvel itinéraire potentiel.

## REMERCIEMENTS

Nous souhaitons adresser nos félicitations et remerciements :

- à la Présidente et aux membres de la Commission Particulière du Débat Public qui nous ont permis de participer aux ateliers fret qui se sont tenus respectivement les 6 décembre 2016 et 9 janvier 2017 à Paris,
- au Maître d'Ouvrage pour la qualité du dossier mis à disposition du public,
- à tous les acteurs qui oeuvrent au quotidien pour le renouveau et le développement du transport ferroviaire de marchandises national et international,
- à la Commission Européenne sans qui l'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire resterait un vain mot.

### Guillaume CONFAIS-MORIEUX

Directeur général du Corridor « Mer du Nord – Méditerranée »



### Jacques COUTOU

Gérant du Corridor « Atlantique »

