



INAUGURATION
TERMINAL FERROVIAIRE
Port Boulogne Calais

DOSSIER DE PRESSE



23
OCT
2015



SOMMAIRE

1. Programme
2. Communiqué de presse : Le Port Boulogne Calais devient le premier port européen équipé d'un terminal d'autoroute ferroviaire
3. Le Port unique Boulogne Calais
4. Calais Port 2015 : adapter l'infrastructure existante aux enjeux de demain
5. VIIA, quand le rail devient la meilleure manière de faire du transport routier
6. VIIA Britanica, un pont entre l'Espagne et le Royaume-Uni
7. Contacts





1. PROGRAMME DE L'INAUGURATION DU TERMINAL FERROVIAIRE

10h15 Démonstrations **/10h45**

- Accueil par Jean-Marc Puissesseau, P-DG du Port Boulogne Calais et de Thierry Le Guilloux, Président de VIIA
- Démonstration de la commande d'ouverture d'un wagon : Jean-Marc Puissesseau, Thierry Le Guilloux et Daniel Percheron
- Démonstration du système de chargement /déchargement avec deux semi-remorques

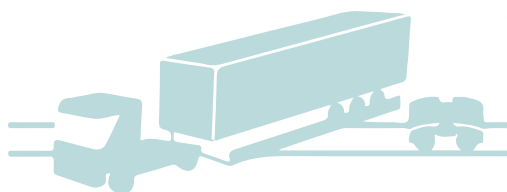
11h00 Interventions

- Natacha Bouchart, sénatrice, Maire de Calais
- Thierry Le Guilloux, Président de VIIA
- Daniel Percheron, Sénateur, Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais
- Jean-Marc Puissesseau, P-DG Port Boulogne Calais
- Denis Gaudin, Sous-Préfet de Calais (sous réserve)

11h40 Cérémonie de signatures : engagements des sociétés de transport

11h50 Point presse de Jean-Marc Puissesseau, Thierry Le Guilloux, Daniel Percheron

12h15 Cocktail déjeunatoire



Une ambition multimodale dans toute l'Europe



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

2. LE PORT BOULOGNE CALAIS DEVIENT LE PREMIER PORT EUROPÉEN ÉQUIPÉ D'UN TERMINAL D'AUTOROUTE FERROVIAIRE

Le terminal d'autoroute ferroviaire est le premier maillon de la stratégie du Port Boulogne Calais visant à développer le transport de semi-remorques non-accompagnées. La nouvelle ligne VIIA Britanica opérée par VIIA ouvrira dès janvier 2016 et reliera le port de Calais au Boulou, à la frontière franco-espagnole.

Calais, le 23 octobre 2015 – Le Port Boulogne Calais, le Conseil régional du Nord-Pas de Calais et VIIA, filiale de SNCF Logistics, ont inauguré ce matin le nouveau terminal ferroviaire sur le port de Calais. Ce terminal ferroviaire permettra la mise en service dès janvier 2016 de l'autoroute ferroviaire Le Boulou – Port de Calais, lancée officiellement en septembre 2013 par Frédéric Cuvillier, alors Ministre des Transports. Celle-ci reliera directement l'Espagne au Royaume-Uni en mode non-accompagné.

Le premier port européen équipé d'un terminal ferroviaire de dernière génération

Co-financé par le Port Boulogne Calais et l'Union Européenne via le programme BRIDGE¹ porté par la Région Nord-Pas de Calais, le terminal ferroviaire a nécessité un investissement de 7 millions d'euros. Ce nouvel équipement renforce l'attractivité du port, le premier en Europe doté d'un tel terminal.

Le site portuaire a été repensé afin d'accueillir la nouvelle plateforme et de fluidifier les déplacements sur site. Une nouvelle zone a également été créée pour accueillir les

trains en provenance des Pyrénées-Orientales directement sur le port. Tous les contrôles d'usage seront réalisés sur l'ensemble des semi-remorques déchargées des trains avant leur transfert vers leur destination finale.

Un nouveau service innovant de transport transeuropéen, complétant le réseau de VIIA

Le nouveau terminal ferroviaire a été spécialement conçu pour l'accueil de wagons de nouvelle génération. Ces nouveaux wagons UIC à chargement latéral, construit par la société française Lohr Industrie, simplifient et accélèrent les manœuvres de chargement et de déchargement, les remorques étant tractées directement sur les wagons et non plus grutées.

Grâce à cette technologie, tous les types de semi-remorques aux normes européennes, renforcées ou non, peuvent être accueillis puisqu'il n'est plus nécessaire de procéder par chargement vertical. Cette technologie innovante rend le nouveau service VIIA Britanica accessible à tous les transporteurs.

¹ Le projet européen « BRIDGE » (*Building the Resilience of International and Dependant Gateways in Europe*) vise à adapter les infrastructures portuaires à la croissance du trafic fret (estimée à 40% d'ici 2030 sur le lien maritime Calais-Douvres). Les ports de Calais et Douvres en bénéficient via le partenariat monté avec la Région Nord-Pas de Calais.



Installé pour la première fois dans un port, ce nouveau terminal constitue un nœud modal fer, mer et route pour les semi-remorques non-accompagnées voyageant d'Espagne jusqu'en Grande-Bretagne, ou vers le nord de la France et la Belgique.

Une réduction des émissions CO2 de près de 50 000 tonnes par an

Le nouveau service VIIA Britanica entre Le Boulou et le port de Calais constituera la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe (1 200 km de route évités). 40 000 remorques pourront être transférées de la route vers le rail chaque année, ce qui représente une réduction de la congestion routière (50 millions de km camions évités) et des émissions de CO2 de près de 50 000 tonnes par an.

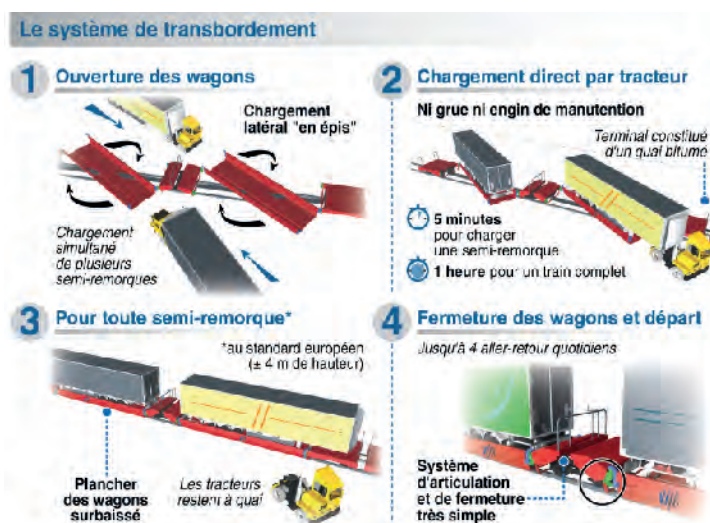
L'ouverture de ce terminal et la mise en service le 12 janvier prochain de VIIA Britanica représente une étape supplémentaire dans la construction du réseau VIIA. VIIA Britanica est la troisième ligne d'autoroute ferroviaire en France, qui vient s'ajouter aux lignes déjà existantes entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou, et entre Aiton (près de Chambéry) et Orbassano (près de Turin).

Jean-Marc Puissesseau, Président du Port Boulogne Calais a déclaré :

« Nous sommes fiers d'être le premier port européen doté d'un terminal de ce type. Cet investissement est porteur de perspectives de développement pour le port et préfigure la croissance du port attendue grâce à "Calais Port 2015". »

Thierry Le Guilloux, Président de VIIA, a déclaré :

« Nous nous félicitons de l'ouverture de ce terminal qui témoigne de la vision que nous partageons avec le Port Boulogne Calais, celle de développer le trafic transmanche de semi-remorques en mode non-accompagné, en connectant les autoroutes ferroviaires et les autoroutes de la mer. »



3. LE PORT UNIQUE BOULOGNE CALAIS

Le port de Boulogne-sur-Mer, premier port français de pêche et le port de Calais, premier port français de voyageurs et 4^e port français de marchandises sont devenus

le 22 juillet 2015, dans le cadre d'une délégation de service public accordée par la Région Nord-Pas de Calais, le port unique « Port Boulogne Calais ».

Le Port Boulogne Calais est exploité par la Société d'Exploitation des Ports du Déroit (SEPD) dont le siège est situé à Calais. Celle-ci s'est vue confier, dans le cadre de la délégation de service public, la réalisation du projet de doublement du port de Calais "Calais Port 2015".

lialimentaire, grâce à de nouveaux investissements portant sur la remise à niveau des équipements de la filière halieutique.

- À Calais, la nouvelle concession permet de réaliser "Calais Port 2015", une infrastructure portuaire majeure destinée à renforcer l'intégration européenne du site et sa place de leader dans le transport transmanche de passagers et de marchandises.

Un port unique garant des places de leader de Boulogne et Calais

Le contrat de concession fait des sites de Boulogne-sur-Mer et de Calais un Port Unique. La stratégie de développement doit permettre l'essor équilibré des deux sites et une complémentarité de leurs activités :

- À Boulogne-sur-Mer, elle consacre la place de leader du port dans les domaines de la pêche et de l'ha-

Pour Jean-Marc Puissesseau, Président Directeur Général du port Boulogne-Calais :

« La réalisation du port unique Boulogne-Calais est le point de départ d'une nouvelle aventure qui va permettre à ces deux ports de former un ensemble unique et cohérent et de s'adapter notamment aux enjeux du report modal ».

**5 %
du capital de la
Société d'Exploitation
des Ports du Déroit
sont détenus par
ses salariés**

Dates clés

18 février 2015 :

signature du contrat de concession par la Région et la CCI Côte d'Opale

22 juillet 2015 :

transfert d'exploitation de la CCI Côte d'Opale à la Société d'Exploitation des Ports du Déroit

23 octobre 2015 :

inauguration du nouveau terminal ferroviaire



CALAIS

1^{er} Port
de voyageurs
de France

10,7

millions de passagers
en 2014

2^e Port européen
derrière Douvres

1,8

millions de poids
lourds en 2014

2^e Port Roro
européen

43

millions de tonnes de
marchandises en 2014

4^e Port français
de marchandises

BOULOGNE- SUR-MER

1^{er} Port de pêche
en France

Centre leader européen
de transformation
des produits de la mer

260

millions d'euros
d'investissements suscep-
tibles d'être réalisés pour le
port de Boulogne-sur-Mer
dans les dix ans à venir

4. CALAIS PORT 2015 : ADAPTER L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE AUX ENJEUX DE DEMAIN

Calais Port 2015 est un des chantiers français majeurs de la décennie. Premier projet maritime du plan Juncker d'infrastructures prioritaires de l'Union européenne, sa mise

en service est prévue pour 2021. L'intégration du nouveau terminal ferroviaire fait partie intégrante de ce projet.

Moderniser et étendre le port de Calais

Calais Port 2015 répond à des besoins nouveaux :

- La croissance du trafic transmanche de 40% d'ici 2030 ;
- l'augmentation de la taille des ferries (jusqu'à 240 mètres, contre 213 mètres actuellement) ;
- le développement du report modal (acheminement ferroviaires et transport routier non accompagné) ;
- de nouvelles normes environnementales internationales, notamment la nécessité de réduire les émissions des navires.

Durant ce chantier prévu pour durer six ans, les transformations prévues sont les suivantes :

- La création d'une digue de protection d'environ 3 km de longueur et d'une contre jetée ;
- la création d'un bassin portuaire d'environ 90 ha ;
- la réalisation de nouveaux terre-pleins ;
- la réalisation de 3 postes ferries et allongement d'un poste de chargement Roll on - Roll off ;
- la mise en place d'un nouveau schéma de circulation ;
- la réalisation des zones et bâtiments liés au contrôle.



Un maillon stratégique du réseau transeuropéen de transport

Route maritime la plus courte et la plus empruntée reliant l'Europe continentale aux Iles britanniques, la liaison maritime Calais-Douvres est un maillon essentiel pour les échanges commerciaux en Europe.

Calais Port 2015 s'inscrit directement dans le cadre du renforcement de cet axe, et est, à ce titre, un acteur essentiel du réseau européen de transport (RTE-T).

Un projet réalisé avec le soutien de l'Union européenne

La Commission européenne a validé la conformité du projet de financement public de Calais Port 2015 aux règles de l'Union en matière d'aides d'Etat.

La Commission a constaté que le financement public accordé par les autorités françaises pour la construction de ce nouveau terminal transmanche, à hauteur de 270 millions d'euros, était limité au minimum nécessaire pour rendre l'investissement possible. Elle a par ailleurs confirmé :

- Que ces financements répondaient aux critères posés en matière d'aides à l'investissement en faveur d'infrastructures portuaires ;
- Que Calais Port 2015 contribuerait à la réalisation des objectifs de la politique des transports de l'Union sans fausser indûment la concurrence au sein du marché intérieur.

3

milliards de recettes nouvelles pour l'Etat (2,3 milliards) et les collectivités (700 millions) sur la durée du projet

2 000

emplois directs générés pendant les six ans de chantier

110

hectares de bassin supplémentaires pour le port de Calais

650

millions d'euros d'investissements prévus pour le port de Calais



5. VIIA, QUAND LE RAIL DEVIENT LA MEILLEURE MANIÈRE DE FAIRE DU TRANSPORT ROUTIER

Créée en 2012 par SNCF Logistics, la branche transport et logistique de marchandises de la SNCF, VIIA propose une offre inédite d'acheminement des marchandises, réinventant ainsi le fret ferroviaire en Europe. SNCF Logistics est le 1^{er} transporteur et logisticien français et 4^e européen.

Aujourd'hui, avec VIIA, c'est le rail qui s'adapte à la route pour créer un mode de transport global et performant à l'échelle européenne.

La technique de chargement horizontal innovante proposée par VIIA permet de transporter à travers l'Europe tout type de semi-remorques aux normes européennes par train. Les services de VIIA constituent une solution économique et respectueuse de l'environnement pour les trajets longue distance.

Fort d'un réseau européen en devenir, VIIA, pionnier dans son secteur, offre à ses clients une manière innovante, économique et responsable de faire du transport de marchandises en alliant les atouts du ferroviaire à la souplesse de la route. La mise en service le 12 janvier prochain de VIIA Britanica représente une étape sup-

plémentaire dans la construction du réseau VIIA. VIIA Britanica est la troisième ligne d'autoroute ferroviaire en France, qui vient s'ajouter aux lignes déjà existantes entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou, et entre Aiton (près de Chambéry) et Orbassano (près de Turin).

Outre une réduction des émissions de CO2 et des polluants atmosphériques supérieure à 80%, les services de VIIA comprennent de nombreux avantages. Optimisation des flux, désengorgement des routes, performance économique, VIIA répond ainsi à tous les enjeux actuels et à venir du secteur de transport de marchandises, et contribue aujourd'hui à développer la meilleure manière de faire du transport routier en Europe.

Grâce à VIIA, le rail devient la meilleure route.

90

trains par semaine

95 000

unités transportées en 2014 sur l'ensemble du réseau.

80

% des émissions de CO2 par rapport à la route en moins

70 000

tonnes de CO2 économisées en 2014



Deux lignes d'autoroutes ferroviaires sont déjà en service :

Aiton (Chambéry) – Orbassano (Turin) : Connue sous le nom de l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine), cette autoroute ferroviaire de franchissement d'obstacle traverse les Alpes depuis 2003.

AFA :

5 trains quotidiens dans chaque sens

Plus de **250 000** unités transportées depuis le premier train.

Bettembourg (Luxembourg) – Le Boulou (frontière franco-espagnole) : plus longue autoroute ferroviaire d'Europe en service, exploitée depuis 2007 par Lorry-Rail. Avec une croissance exceptionnelle au cours des dernières années, ce service est devenu une référence dans le secteur du transport de marchandises par train.

Lorry-Rail:

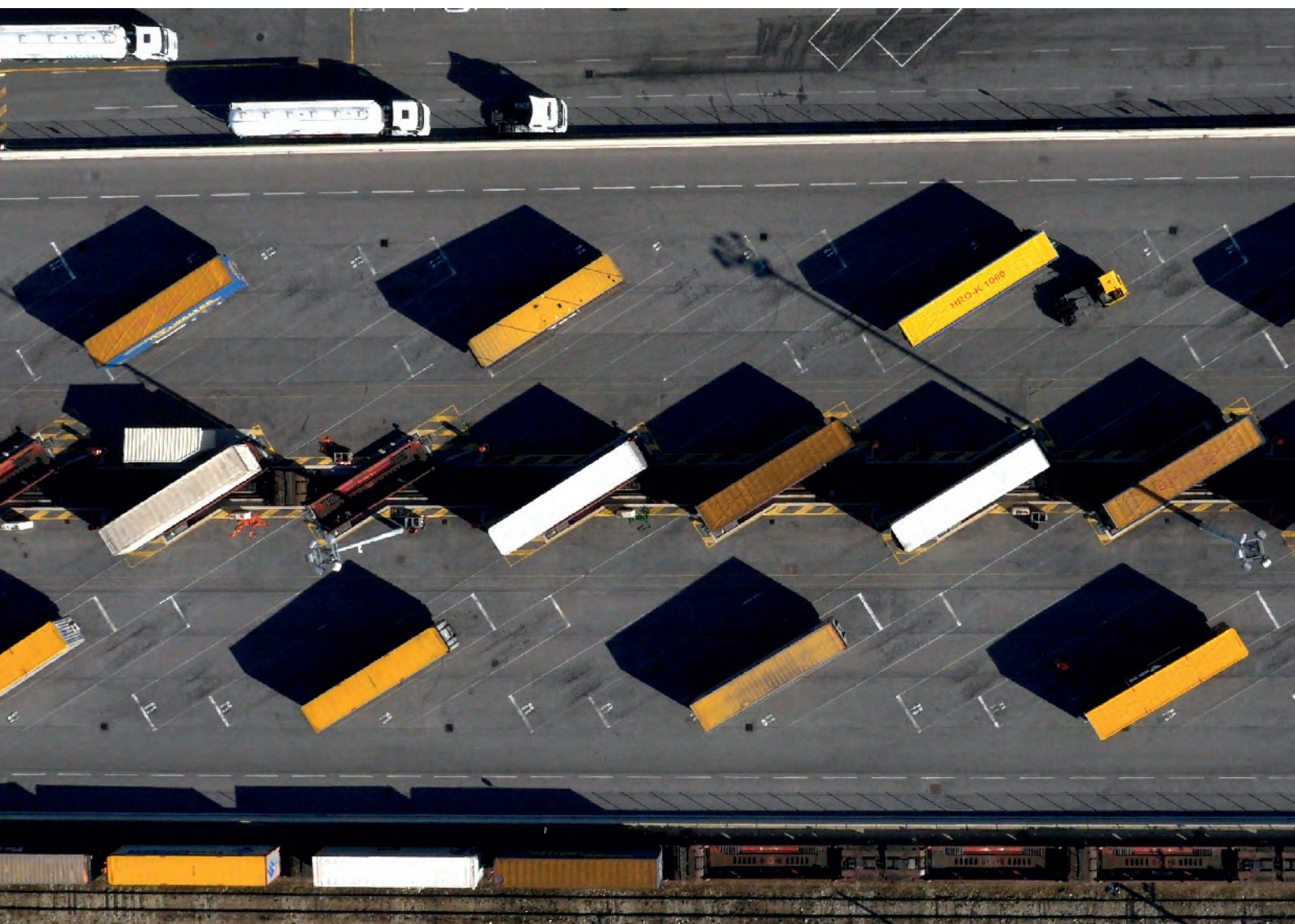
48 semi-remorques peuvent être transportées sur chaque train de 850m et 2300 tonnes

Service opérationnel **7/7j**, terminaux ouverts **24/7**

40 trains par semaine

65 000 unités transportées en 2014

1 tonne de CO2 économisée par trajet et par unité transportée.



VIA : un service innovant, écologique et économique

L'autoroute ferroviaire optimise l'utilisation de chaque mode de transport et combine les avantages propres à la route, comme la flexibilité, et au rail qui assure un transport plus économique de volumes massifiés. Elle est aussi pertinente économiquement et environnementalement pour les longs parcours et présente de nombreux avantages pour ses utilisateurs.

Une logistique plus performante

Grâce aux liaisons quotidiennes et fréquentes, y compris les week-ends et les jours fériés durant lesquels les véhicules routiers sont par contre soumis à des interdictions de circulation routière, VIA offre aux transporteurs une solution souple et compétitive. La rapidité des opérations de chargement et de déchargement ainsi que la possibilité de réserver par internet jusqu'à une heure avant le départ du train renforcent cette souplesse et constitue pour eux un avantage concurrentiel.

Une réduction des coûts de transport

En utilisant l'autoroute ferroviaire, les transporteurs réduisent leurs dépenses en carburant et leur sensibilité aux fluctuations des prix des hydrocarbures. Ils améliorent ainsi leur visibilité sur les coûts d'exploitation. La durée de vie des véhicules est allongée grâce à une moindre usure des pneumatiques, par exemple. En outre, le modèle économique de l'autoroute ferroviaire permet aux transporteurs d'améliorer leur productivité en rentabilisant l'usage de leurs tracteurs. En effet, pendant l'acheminement d'une semi-remorque par le train, un même tracteur peut effectuer d'autres livraisons de courte distance. Ainsi, sur la liaison Le Boulou-Bettembourg, les transporteurs bénéficient d'un coût de transport au moins 15 % inférieur à celui du transport routier.

Des avantages pour la collectivité

Les autoroutes ferroviaires apportent une réponse au problème de congestion des réseaux routiers et renforcent la sécurité routière, en particulier pour le transport de matières dangereuses. Elles optimisent aussi l'utilisation des capacités ferroviaires existantes et permettent, dans une certaine mesure, de limiter les investissements dans l'infrastructure routière.

Des avantages sociaux

En limitant les trajets de longue distance par la route, le recours à l'autoroute ferroviaire favorise, pour les transporteurs comme pour les chauffeurs, le respect des réglementations relatives notamment aux durées de conduite et temps de repos.

L'acheminement d'une semi-remorque par le train ouvre également au transporteur la possibilité d'affecter le conducteur à d'autres missions sur de courtes distances. Ce dernier se voit confier des missions nécessitant moins d'absences de son domicile.

Un impact environnemental réduit

Les autoroutes ferroviaires permettent aux transporteurs routiers de réduire leurs émissions de CO2 de plus de 80% par rapport à la route.

Le trajet d'une semi-remorque par le train des 1 050 km entre Bettembourg au Luxembourg et Le Boulou en France évite l'émission d'environ 1 tonne de CO2 par rapport à l'utilisation de la route.

De plus, dans les zones écologiquement sensibles, en particulier dans les Alpes, l'Autoroute Ferroviaire Alpine réduit les nuisances, notamment d'émissions sonores et de polluants locaux (particules...), engendrées par le trafic routier.





Train d'autoroute ferroviaire sur la liaison Bettembourg – Le Boulou.

Des technologies et des infrastructures innovantes au service du report modal

Des coques pivotantes, facilitant le chargement et le déchargement

Un train complet comporte 24 wagons doubles d'autoroute ferroviaire sur la liaison Le Boulou - Bettembourg, 11 wagons doubles sur l'AFA.

Utilisés depuis fin 2003 entre Aiton et Orbassano, les wagons surbaissés de transport des semi-remorques ont démontré leur fiabilité et leur robustesse. Conçus et fabriqués en France par le groupe Lohr Industrie, ils acceptent tous les gabarits de semi-remorques aux normes européennes et ne nécessitent aucun investissement du transporteur dans des matériels spécifiques.

Le wagon est articulé et comporte 2 coques pivotantes

à plancher surbaissé situées entre les bogies et verrouillées aux extrémités avec le corps du wagon pour faire bloc. Pour le chargement, les coques s'ouvrent et pivotent de 30° sur la plateforme pour être chargées en épi. Une semi-remorque est alors tractée dans chaque coque par un tracteur VIIA. Les coques pivotent à nouveau en sens inverse pour se refermer et être verrouillées.

Cette technique à "coques pivotantes" réduit au strict minimum le temps des manœuvres de transbordement (5 minutes environ par semi-remorque, 1 heure pour un train complet de 24 wagons chargeant 48 semi-remorques au Boulou).

Une nouvelle génération de wagons surbaissés "eurocompatibles"

Le nouveau wagon UIC surbaissé à coques pivotantes de Lohr Industrie peut rouler sur l'ensemble du réseau ferré européen, au gabarit dit UIC.

L'autoroute ferroviaire VIIA Calais-Le Boulou sera la première à utiliser cette nouvelle génération de wagons.

6. VIIA BRITANICA, UN PONT ENTRE L'ESPAGNE ET LE ROYAUME-UNI

L'autoroute ferroviaire VIIA BRITANICA reliera à partir de janvier 2016 les terminaux du port de Calais (Pas-de-Calais) et du Boulou (Pyrénées Orientales), proposant une solution de transport multimodale sur un axe particulièrement dense. Par rapport à la

Relier l'Espagne et le Royaume-Uni grâce au transport multimodal

Ouverte à tous les types de semi-remorques aux normes européennes, VIIA Britanica connectera dès janvier 2016 l'Espagne et le Sud-Est de la France à la Grande-Bretagne et au Nord de la France.

L'ouverture d'un terminal au sein du port de Calais correspond à la vision de VIIA de connecter les ports d'Europe et de relier ainsi les autoroutes ferroviaires et les autoroutes de la mer. « *Le transport multimodal non-ac-*

compagné est l'avenir du transport de marchandises de longues distances. Le lancement d'un service Ro-Ro rail intégré entre l'Espagne et l'Angleterre va réorganiser les flux de transport en faveur du non-accompagné. » déclare Thierry Le Guilloux, Président de VIIA.

40 000 semi-remorques par an transportées d'ici cinq ans

Ce nouveau service entre Le Boulou et le port de Calais constituera la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe, représentant 1 200 km de route évités. VIIA Britanica sera exploitée au rythme d'un aller-retour par jour à partir de janvier 2016 puis de deux allers-retours quotidiens à raison de 6 à 7 jours par semaine après une phase de montée en charge.

Le terminal de Calais est situé, à l'intérieur du Port, face au bassin Ravisse et au futur terminal de ferries envisagé par le projet "Calais Port 2015". Cet emplacement idéal permet de capter le flux de semi-remorques non-accompagnées (sans chauffeur) entre Le Boulou et l'Angleterre. Le trafic prévisionnel est estimé, sur chacun des terminaux, à 40 000



Le potentiel de l'autoroute ferroviaire VIA Britanica

semi-remorques par an en rythme de croisière. VIA exploitera entre Calais et Le Boulou des trains de 20 wagons (680 mètres, 2 000 tonnes) pouvant charger 40 semi-remorques.

Un service « vert »

Le report modal de la route vers le rail induit par VIA Britanica réduira d'autant la congestion routière et évitera l'émission de près de 50 000 tonnes de CO2 chaque année. Cela représente une réduction d'émissions de gaz à effets de serre de plus de 80% par rapport à la route. Pour chaque semi-remorque transportée entre Calais et Le Boulou, ce sont 1 240 kg de CO2 économisés.

Une technologie innovante

VIA Britanica utilisera la nouvelle génération de wagons doubles à coques pivotantes produite par Lohr Industrie. Fabriqué en France et intégrant 85 % de composants fabriqués en France, ce wagon surbaissé peut rouler sur l'ensemble du réseau ferré européen. Ce service a nécessité l'achat de 105 wagons (39,5 millions d'euros environ).

40 000

semi-remorques par an d'ici 5 ans

50 000

tonnes de CO2 économisées par an d'ici 5 ans

2

allers-retours quotidiens, 6 à 7 jours par semaine au terme de la montée en charge

50

millions de km camions évités par an

1 240

kg de CO2 en moins pour chaque semi-remorque transportée

20

wagons par train (680 mètres, 2 000 tonnes) pouvant charger 40 semi-remorques.

7. CONTACTS

PORT BOULOGNE CALAIS

Isabelle Fauquet
+33 7 85 54 04 47
Isabelle.Fauquet@portboulognecalais.fr

VIIA

Justine Basson
+33 1 56 76 75 64
justine.basson@viia.com





Société d'Exploitation des Ports du Déroit

24 boulevard des Alliés - CS 30283

62105 Calais Cedex

contact@portboulognecalais.fr

+33 (0)3 21 46 29 00



26 Quai Michelet

92309 Levallois Perret Cedex

+33 (0)1 56 76 75 64

www.via.com

