

Transmanche. Eurotunnel commande trois nouvelles navettes pour camions



Patrick Laval Photoraï

Avec l'acquisition de ces navettes, Eurotunnel espère augmenter sa capacité de 20 % dans le secteur.

Le groupe Eurotunnel, exploitant du tunnel sous la Manche, a annoncé, le 13 janvier, la commande pour environ 40 millions d'euros de trois nouvelles navettes de transport de camions, ce qui devrait lui permettre d'augmenter sa capacité de 20 % dans ce secteur. Avec ces trois navettes supplémentaires, qui viennent s'ajouter aux 15 existantes, l'exploitant du tunnel sous la Manche

espère transporter 2 millions de poids lourds par an en 2020 et passer à une fréquence, en période de pointe, de huit départs par heure contre six actuellement.

Construites par la société allemande WBN Waggonbau Niesky GmbH, ces nouvelles navettes seront longues de 800 m, comporteront 32 wagons de transport, trois wagons de chargement ainsi qu'une

voiture dédiée au transport des chauffeurs de camion. Leur livraison est prévue de fin 2016 à 2017.

« Cette commande de navettes s'accompagne d'un programme d'investissement d'extension des terminaux d'Eurotunnel à Coquelles et Folkestone pour un montant de 30 millions d'euros afin d'assurer la fluidité du trafic sur le site d'Eurotunnel », ajoute le groupe.

France-Italie. LGV Lyon - Turin : RFF a cédé ses parts dans LTF à l'État

Réseau ferré de France, devenu depuis SNCF Réseau, a cédé 50 % de ses parts dans la société par actions simplifiées Lyon Turin ferroviaire (LTF) à l'État, dans le cadre de transfert de la responsabilité opérationnelle du projet de LGV Lyon - Turin. Cette opération a été réalisée contre une somme de 433 590 euros, selon un arrêté du 23 décembre publié le 10 janvier au Journal officiel. Un promoteur public, contrôlé à parité par les États

français et italien, doit succéder à la société Lyon Turin ferroviaire (LTF) et assurer la responsabilité opérationnelle de la ligne à grande vitesse reliant Lyon et Turin. LTF était détenu à parité par RFF et son homologue italien Rete ferroviaria italiana (Rfi). Elle était chargée des études et du travail de reconnaissance du tunnel transfrontalier, tandis que le Promoteur public qui lui succède construira cet ouvrage.

Côté italien, la part de Rfi dans

Lyon Turin ferroviaire doit être acquise par FS holding, la compagnie nationale des chemins de fer.

Dans le projet souhaité par Paris et Rome, qui fait face à des oppositions significatives localement, l'Union européenne doit financer 40 % des 8,5 milliards d'euros que coûtera la seule construction du tunnel transalpin de 57 km, soit 3,4 milliards, l'Italie prenant en charge 2,9 milliards et la France 2,2 milliards.

Fret. Trafic en baisse de 31 % en France et en hausse de 43 % en Allemagne

Entre 2003 et 2013, le trafic de fret ferroviaire a chuté de 31 % en France, de 6,4 % en Italie, mais a augmenté de 43 % en Allemagne et de 15 % au Royaume-Uni, selon des données publiées par l'Association française du rail (Afra).

En France, 32 milliards de tonnes-kilomètres - unité correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre - ont été transportés par le rail en 2013, soit une chute de 31 % par rapport à 2003, selon l'Afra donc, qui regroupe des entreprises privées de transport ferroviaire, et cite des chiffres d'Eurostat.

En Italie, où le trafic a baissé de 6,4 % sur cette période, 19 milliards de tonnes-kilomètres ont été transportés en 2013. Mais au Royaume-Uni, ce sont 21,5 milliards de tonnes-kilomètres qui ont transité par train en 2013, en hausse de 15 %, tandis que l'Allemagne reste le meilleur élève, avec 112,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2013, un bond de 43 % par rapport à 2003. L'Afra fait encore état d'une « part modale du rail [qui] progresse en Europe mais décline en France », où elle est passée de 18,1 % à 14 % entre 2003 et 2013. Selon l'Afra, dans sa lettre interne, « les nouveaux opérateurs [compagnies privées de fret, NDLR] enrayment la baisse du trafic ».