INAUGURACIÓN
DE LA TERMINAL FERROVIARIA
Port Boulogne Calais

DOSSIER DE PRENSA

VIIA

Port Boulogne Calais

23 OCT 2015

CONTENIDO

1. Orden del día de la inauguración de la terminal ferroviaria

2. Comunicado de prensa: El Puerto de Boulogne Calais se convierte en el primer puerto europeo en contar con una terminal de autopista ferroviaria

3. Boulogne Calais, un solo puerto

4. Calais Port 2015: adaptar la infraestructura a los desafíos del futuro

5. VIIA o cómo el tren se convierte en la solución para cubrir el transporte por carretera

6. VIIA Britanica, un puente entre España y Reino Unido

7. Contactos

ORDEN DEL DÍA DE LA INAUGURACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA

10h15 /10h45 Presentación de la terminal ferroviaria

- Bienvenida de Jean-Marc Puissesseau, director general del Puerto de Boulogne Calais y de Thierry Le Guilloux, presidente de VIIA
- Comienzo de la demostración del comando de apertura de un vagón: Jean-Marc Puissesseau, Thierry Le Guilloux y Daniel Percheron, Senador y Presidente del Consejo Regional Norte-Paso de Calais
- Demostración del sistema de carga y descarga con dos semirremolques

11h00 Intervenciones

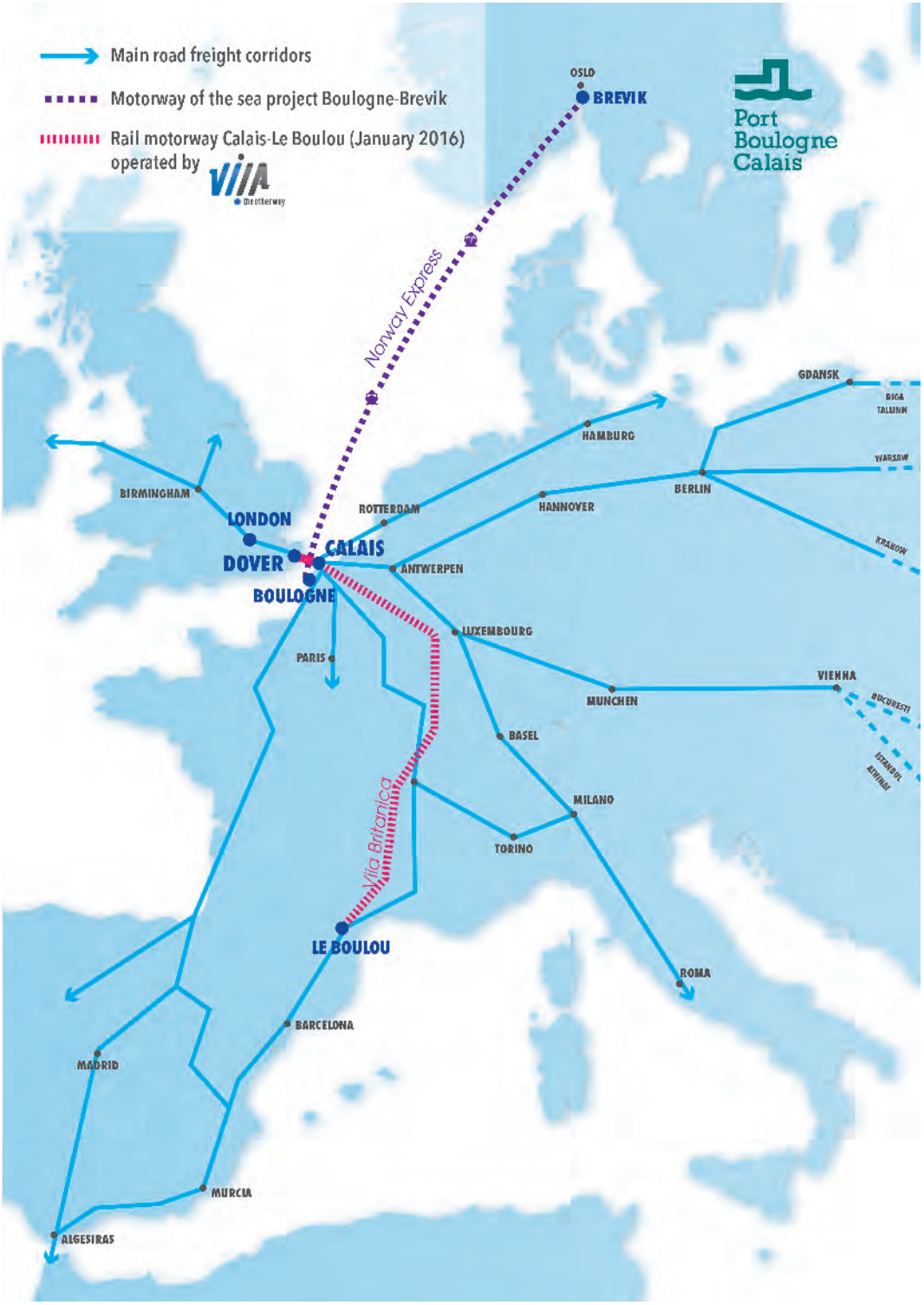
- Natacha Bouchart, Senadora del Ayuntamiento de Calais
- Thierry Le Guilloux, Presidente de VIIA
- Daniel Percheron, Senador y Presidente del Consejo Regional Norte-Paso de Calais
- Jean-Marc Puissesseau, Director general del Puerto de Boulogne Calais
- Denis Gaudin, Subprefecto de Calais (sin confirmar)

11h40 Ceremonia de firmas: compromisos de las sociedades transportistas

11h50 Breve conferencia de prensa de Jean-Marc Puissesseau, Thierry Le Guillouxy Daniel Percheron

12h15 Cóctel-almuerzo

Una ambición multimodal para toda Europa



COMUNICADO DE PRENSA

1. EL PUERTO DE BOULOGNE CALAIS SE CONVIERTE EN EL PRIMER PUERTO EUROPEO EN CONTAR CON UNA TERMINAL DE AUTOPISTA FERROVIARIA

La terminal ferroviaria es el primer eslabón dentro de la estrategia del Puerto de Boulogne Calais de incentivar el transporte de semirremolques no acompañados. La nueva línea VIIA Britanica operada por VIIA se inaugurará en enero de 2016 y conectará el puerto de Calais con la localidad de Le Boulou, en la frontera franco-española.

Calais, 23 de octubre de 2015 – El Puerto de Boulogne Calais, el Consejo Regional del Norte-Paso de Calais y VIIA, filial de SNCF Logistics, han inaugurado esta mañana la nueva terminal ferroviaria del puerto de Calais. La nueva terminal permitirá la puesta en servicio a partir de enero de 2016 de la autopista ferroviaria Le Boulou-Puerto de Calais, que conectará directamente a España con el Reino Unido en modo no acompañado. Frédéric Cuvillier inició este proyecto en septiembre 2013 cuando era Ministro de Transporte.

El primer puerto europeo dotado de una terminal ferroviaria de última generación

Cofinanciado por el Puerto de Boulogne Calais y la Unión Europea en el marco del programa BRIDGE sostenido por la Región Norte-Paso de Calais, la terminal ferroviaria ha supuesto una inversión de 7 millones de euros. Esta nueva infraestructura refuerza el atractivo del puerto, que se convierte en el primero de Europa dotado de una terminal de este tipo.

El recinto portuario ha sido reformado para acoger la nueva plataforma y dar fluidez a los desplazamientos. También se ha construido una nueva zona para recibir directamente en el puerto a los trenes procedentes de los Pirineos-Orientales. Todos los semirremolques descargados de los trenes serán sometidos a los controles pertinentes antes de ser trasladados a su destino final.

Una nuevo servicio de transporte innovador transeuropeo que completa la red de VIIA

La nueva terminal ferroviaria ha sido específicamente diseñada para recibir vagones de la última generación. Estos nuevos vagones UIC de carga lateral, construidos por la empresa francesa Lohr Industrie, facilitan y agilizan las maniobras de carga y descarga, ya que en lugar de elevarlos con grúas, los remolques son llevados directamente sobre los vagones.

Al prescindir de la carga vertical, esta tecnología permite trabajar con cualquier tipo de semirremolque que esté conforme con la normativa europea, esté reforzado o no. Gracias a esta tecnología innovadora, el nuevo servicio VIIA

[1] *El proyecto europeo «BRIDGE» (Building the Resilience of International and Dependant Gateways in Europe) tiene como objetivo adaptar las infraestructuras portuarias al crecimiento del tráfico de mercancías (estimado en un 40% de aquí al 2030 en el enlace marítimo Calais-Dover). Los puertos de Calais y de Dover se beneficiarán de él gracias a la asociación suscrita con la Región Norte-Paso de Calais..*

Britanica será accesible a todos los transportistas. Instalada por primera vez en un puerto, la nueva terminal constituye un nudo modal entre los transportes ferroviario, marítimo y de carretera para semirremolques no acompañados que viajen desde España con destino a Gran Bretaña, al norte de Francia y a Bélgica.

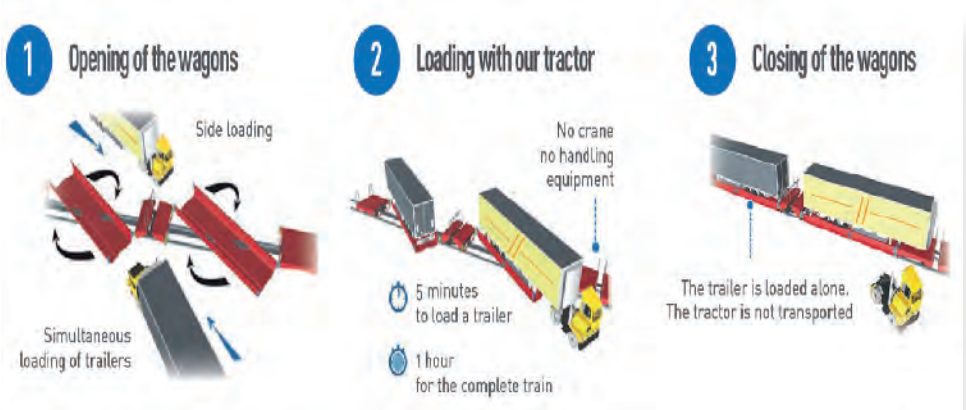
Casi 50.000 toneladas de CO_2 menos al año

El nuevo servicio VIIA Britanica, que conecta Le Boulou y el puerto de Calais, será la autopista ferroviaria más larga de Europa y despejará 1200 km de carreteras. 40.000 remolques podrán ser transferidos de la carretera a la vía férrea cada año, lo que reducirá la congestión del tráfico (50 millones de km de camiones evitados) y ahorrará 50.000 toneladas de emisiones de CO_2 al año.

La inauguración de esta terminal y la puesta en servicio de la VIIA Britanica el 12 de enero del año próximo constituye una fase más de la construcción de la red VIIA. La VIIA Britanica es la tercera autopista ferroviaria de Francia, que viene a sumarse a las ya existentes entre Bettembourg (Luxembourgo) y Le Boulou, y entre Aiton (cerca de Chambéry) y Orbassano (cerca de Turín).

Jean-Marc Puissesseau, Presidente del Puerto de Boulogne Calais ha declarado que : *«Estamos muy orgullosos de ser el primer puerto europeo dotado de una terminal de este tipo. Esta inversión traerá consigo grandes perspectivas de desarrollo para el puerto y es un adelanto del crecimiento que se espera con el proyecto Calais Port 2015. »*

Por su parte, Thierry Le Guilloux, Presidente de VIIA, comenta: *«La inauguración de esta terminal nos complace enormemente ya que demuestra que compartimos una misma visión con el Puerto de Boulogne Calais: incentivar el tráfico de semirremolques en modo no acompañado por el Canal de la Mancha, conectando las autopistas ferroviarias y las autopistas del mar. »*



2. BOULOGNE CALAIS, UN SOLO PUERTO

El puerto de Boulogne-sur-Mer, principal puerto pesquero de Francia y el puerto de Calais, primer puerto de viajeros de Francia y cuarto puerto de mercancías de Francia, son desde el 22 de julio de 2015 y en el marco de una delegación de servicio público concedido por la Región Norte-Paso de Calais, un solo puerto llamado Puerto de Boulogne Calais.

El Puerto de Boulogne Calais es explotado por la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) con sede en Calais. A esta sociedad se le ha confiado, en el marco de la delegación de servicio público, el proyecto Calais Port 2015 por el que duplicará la capacidad del puerto de Calais.

Un solo puerto que promete liderazgo a Boulogne y Calais

El contrato de adjudicación convierte a los puertos de Boulogne-sur-Mer y de Calais en un solo puerto. Con esta estrategia se espera favorecer el crecimiento equilibrado de los dos puertos y la complementariedad de sus actividades.

- Para Boulogne-sur-Mer, la iniciativa consolida su posición de liderazgo en los dominios pesquero y de la halioalimentación, gracias a las nuevas inversiones destinadas a mejorar la infraestructura de la red haliéutica.
- Para Calais, la nueva adjudicación permitirá llevar a cabo el Calais Port 2015, una infraestructura portuaria de gran envergadura destinada a reforzar la integración europea del puerto y su liderazgo en el transporte de pasajeros y mercancías por el Canal.

Según Jean-Marc Puissesseau, Director general del Puerto de Boulogne-Calais:
« La creación del puerto único de Boulogne-Calais es el primer paso de una nueva aventura que permitirá a los dos puertos formar un conjunto único y coherente, y adaptarse a los desafíos de la intermodalidad ».

El 5%
del capital de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit es propiedad de sus empleados

Fechas clave

18 de febrero de 2015 :
firma del contrato de adjudicación entre la Región y la CCI Côte d'Opale

22 de julio de 2015 :
cesión de los derechos de explotación de la CCI Côte d'Opale a la Société d'Exploitation des Ports du Détroit

23 de octubre de 2015 :
se inaugura la nueva terminal ferroviaria

CALAIS

Primer puerto de viajeros de Francia

10,7
millones de pasajeros

Segundo de Europa por detrás de Dover

1,8
millones de tráilers en 2014

Segundo puerto Ro-Ro de Europa

43
millones de toneladas de mercancías

Cuarto puerto de mercancías de Francia

BOULOGNE-SUR-MER

Principal puerto pesquero de Francia

Centro líder europeo en transformación de productos del mar

260
millones de euros se prevé invertir en el puerto de Boulogne-sur-Mer en los próximos 10 años

3. CALAIS PORT 2015 : ADAPTAR LA INFRAESTRUCTURA A LOS DESAFÍOS DEL FUTURO

Calais Port 2015 es una de las iniciativas portuarias más ambiciosas del decenio en Francia. Es el primer proyecto marítimo del plan Juncker de inversiones en infraestructuras prioritarias de la Unión Europea. Su entrada en funcionamiento está prevista para el 2021. La integración de la nueva terminal ferroviaria forma parte de este proyecto.

Modernizar y ampliar el puerto de Calais

Calais Port 2015 responde a nuevas necesidades :

- Aumento de un 40% del tráfico por el Canal de la Mancha de aquí al 2030
- Incremento del tamaño de los ferries (hasta 240 metros frente a los 213 metros actuales) ;
- Incentivar la intermodalidad: viaje ferroviario y transporte por carretera no acompañado (sin conductor)
- Cumplimiento con la nueva normativa internacional de medio ambiente, que establece la necesidad de reducir las emisiones de los buques

Este proyecto, que se espera dure unos 6 años, prevé las siguientes transformaciones :

- Creación de un dique de protección de unos 3 km de longitud y de un malecón secundario
- Creación de una dársena portuaria de unas 90 ha
- Realización de nuevos terraplenes
- Construcción de 3 estaciones de ferries y alargamiento de una estación de carga Roll on/ Roll off
- Creación de un nuevo plan de circulación
- Construcción de zonas y edificios de control

Un enlace estratégico de la red transeuropea de transporte

El estrecho Calais-Dover es la ruta marítima más corta y más transitada entre la Europa continental y las islas británicas, lo que le convierte en un enlace esencial para los intercambios comerciales de Europa.

El Calais Port 2015 se enmarca en la estrategia de reforzamiento de este eje, siendo un eslabón esencial de la red europea de transporte (RTE-T).

Proyecto financiado por la Unión Europea

La Comisión Europea ha confirmado que el proyecto de financiación pública Calais Port 2015 cumple con las normas de la Unión en materia de ayudas estatales.

La Comisión ha comprobado que la ayuda pública concedida por las autoridades francesas para la construcción de la nueva terminal transcanal, por valor de unos 270 millones de euros, es la mínima necesaria para hacer la inversión posible. Ha ratificado, por tanto :

- Que esta financiación cumple con los criterios establecidos en materia de ayudas a la inversión de infraestructuras portuarias
- Que el proyecto Calais Port 2015 respaldaría los objetivos de la política de transportes de la Unión sin incurrir en competencia desleal en el mercado interior.

3 000
millones a repartir entre el Estado (2300 millones) y las administraciones locales (700 millones)

2 000
empleos directos se generarán durante los 6 años de duración de las obras

110
hectáreas de dársena adicionales

650
millones de euros en inversiones para el puerto de Calais

4. VIIA O CÓMO EL TREN SE CONVIERTE EN LA SOLUCIÓN PARA CUBRIR EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Fundada en 2012 por SNCF Logistics, la rama de transporte y logística de mercancías de la SNCF, VIIA ofrece una solución inédita de transbordo de mercancías que ha revolucionado el transporte ferroviario en Europa. SNCF Logistics es la primera empresa de transporte y logística de Francia y la cuarta de Europa.

Con VIIA, es el tren el que se adapta a la carretera, creando un medio de transporte global y eficaz a escala europea.

La innovadora técnica de carga horizontal propuesta por VIIA permite transportar semirremolques de todo tipo conformes con las normas europeas por el tendido férreo de toda Europa. Los servicios de VIIA constituyen una solución económica y respetuosa con el medio ambiente para cubrir trayectos de larga distancia.

Reforzada por una red europea en evolución, VIIA es un pionero en su sector al ofrecer a sus clientes una alternativa innovadora, económica y responsable de transportar mercancías combinando las ventajas del transporte ferroviario con la flexibilidad de la carretera. La puesta en servicio de VIIA Britanica el 12 de enero del año próximo es una fase adicional en la construcción de la red VIIA. La VIIA Britanica es la tercera autopista ferroviaria de Francia, y viene a sumarse a las ya existentes entre Bettembourg (Luxembourgo) y Le Boulou, y entre Aiton (cerca de Chambéry) y Orbassano (cerca de Turín).

Además de reducir las emisiones de CO_2 y los contaminantes atmosféricos más de un 80%, los servicios de VIIA ofrecen numerosas ventajas: mejora de la circulación, descongestión de las carreteras y resultados económicos. VIIA responde a todos los desafíos actuales y futuros del sector del transporte de mercancías y ya contribuye al desarrollo de una alternativa mejor para cubrir el transporte en carretera por Europa.

Con VIIA, la red de ferrocarril se convierte en la mejor autopista.

90
trenes por semana

95 000
unidades transportadas en 2014 en toda la red

Una reducción de más del
80%
de las emisiones de CO2 respecto a la carretera

70 000
toneladas de CO2 ahorradas en 2014

Dos líneas de autopistas ferroviarias en servicio ya están en servicio :

Aiton (Chambéry) – Orbassano (Turin) : Más conocida como AFA (Autopista Ferroviaria Alpina), esta autopista ferroviaria de franqueamiento de barreras naturales atraviesa los Alpes desde 2003.

AFA :

5 trenes diarios en cada sentido

Más de **250000** unidades transportadas desde el primer tren.

Bettembourg (Luxembourg) – Le Boulou (frontera franco-española) : la autopista ferroviaria más larga de Europa en servicio. Desde 2007 es operada por Lorry-Rail. Este servicio, que en los últimos años ha registrado un crecimiento espectacular, se ha convertido en la referencia del sector del transporte de mercancías por ferrocarril.

Lorry-Rail:

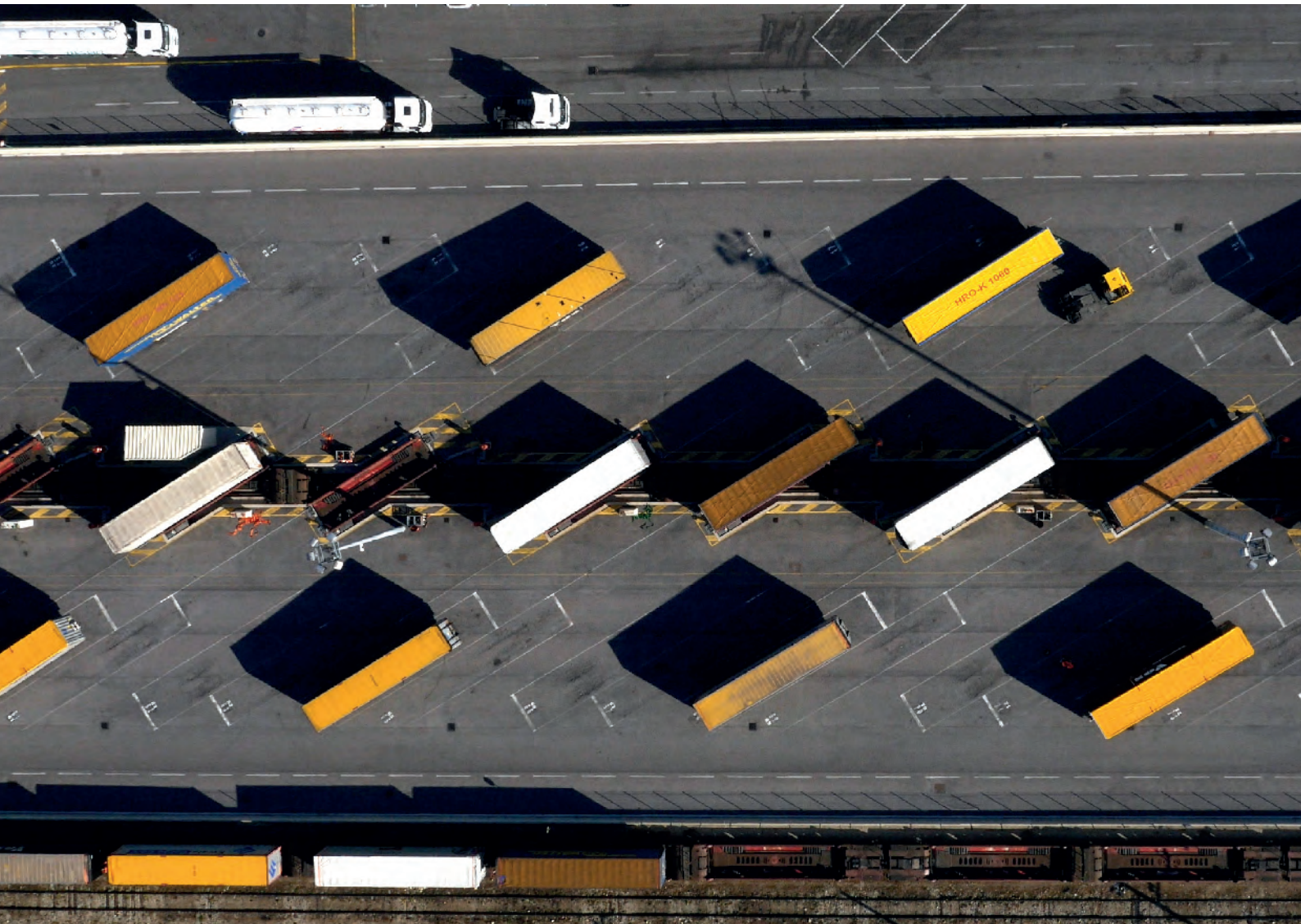
48 semirremolques pueden transportarse en cada tren de 850 metros y 2300 toneladas

Servicio operativo **7** días de la semana. Terminales abiertas las **24** horas

40 trenes por semana

65000 unidades transportadas en 2014

Por cada trayecto y unidad transportada se ahorra **1** tonelada de CO2



VIIA : un servicio innovador, ecológico y económico

La autopista ferroviaria permite un mejor aprovechamiento de cada medio de transporte y combina las ventajas de la carretera (como la flexibilidad) con las del ferrocarril (transporte más económico de grandes volúmenes). Pero también es ventajosa desde el punto de vista económico y medioambiental cuando se trata de cubrir largos trayectos y presenta numerosas ventajas para los usuarios.

Logística más eficaz

Gracias a las conexiones diarias y frecuentes, incluyendo los fines de semana y los días festivos durante los cuales los vehículos de carretera se ven sometidos a restricciones de circulación en carretera, VIIA ofrece a los transportistas una solución flexible y competitiva. La rapidez de las operaciones de carga y descarga, junto con la posibilidad de reservar por internet hasta una hora antes de la salida del tren, refuerzan esta flexibilidad y proporciona una ventaja competitiva.

Ahorro en gastos de transporte

Los transportistas que utilicen la autopista ferroviaria ahorrarán dinero en carburante y son menos sensibles a las fluctuaciones de los precios de los hidrocarburos. Tienen, en definitiva, más control sobre los gastos de explotación. Otra ventaja es que se mejora la durabilidad de los vehículos gracias, por ejemplo, al menor desgaste de los neumáticos. Por otro lado, el modelo económico de la autopista ferroviaria ayuda a los transportistas a ser más productivos al rentabilizar el uso de sus cabezas tractoras. Por ejemplo, mientras tiene lugar el trasbordo de un semirremolque por tren, la cabeza tractora puede realizar otras entregas a corta distancia. De hecho, en la conexión Le Boulou-Bettembourg, los transportistas se benefician de un coste de transporte como mínimo un 15% inferior que el de carretera.

Ventajas para las administraciones locales

Las autopistas ferroviarias son la respuesta al problema de la congestión de tráfico y mejoran la seguridad en carretera, sobre todo en lo referente al transporte de sustancias peligrosas. También permiten un mejor aprovechamiento de las capacidades ferroviarias existentes y contribuyen a limitar, en cierta medida, las inversiones en infraestructuras de carretera.

Beneficios sociales

Al limitar los trayectos de larga distancia por carretera, la autopista ferroviaria ayuda a respetar las normas relativas a los tiempos de conducción y de descanso, algo de lo que puede beneficiarse tanto la empresa transportista como el conductor.

El traslado de un semirremolque por tren permite al transportista confiar el conductor otras misiones de corta distancia, con la ventaja para este último de que realizará menos viajes y podrá ausentarse menos de su domicilio.

Bajo impacto medioambiental

Las autopistas ferroviarias permiten a los transportistas por carretera reducir sus emisiones de CO2 más de un 80% en comparación con la autopista.

El trayecto de 1050 km que cubre un semirremolque por tren entre Bettembourg (en Luxemburgo) y Le Boulou (en Francia) supone un ahorro aproximado de 1 tonelada de CO_2 en comparación con la carretera.

Además, en zonas de especial valor ecológico, como son los Alpes, la Autopista Ferroviaria Alpina tiene mucho menor impacto, sobre todo en cuanto a emisiones sonoras y contaminantes locales (partículas, etc.) que el tráfico en carretera.

Tren de autopista ferroviaria en la conexión Bettembourg – Le Boulou.

Tecnologías e infraestructuras innovadoras al servicio de la intermodalidad

Cajas pivotantes facilitan la carga y descarga

Un tren completo consta de 24 vagones dobles de autopista ferroviaria en la conexión Le Boulou - Bettembourg y de 11 vagones en la AFA.

Los vagones extrabajos que desde finales de 2003 se utilizan entre Aiton y Orbassano para el transporte de los semirremolques, han demostrado fiabilidad y robustez. Diseñados y fabricados en Francia por el grupo Lohr Industrie, admiten todos los gálibos de semirremolques conformes con las normas europeas, por lo que el transportista no necesita invertir en materiales específicos.

El vagón es articulado y consta de dos cajas pivotantes de suelo extrabajo situadas entre los bogies y bloqueadas en los extremos con el cuerpo del vagón. Durante la carga de las mercancías, las cajas se abren y giran 30° sobre la plataforma para ser cargadas en batería. A continuación, un semirremolque es remolcado en cada caja por una cabeza tractora de VIIA. Las cajas vuelven a pivotar en sentido contrario y vuelven a cerrarse y a bloquearse.

Esta técnica de «cajas pivotantes» reduce el tiempo de maniobra de transbordo al mínimo necesario **(5 minutos aproximadamente por cada semirremolque; 1 hora para un tren completo de 24 vagones con capacidad para cargar 48 semirremolques en Le Boulou).**

Nueva generación de vagones extrabajos «eurocompatibles»

El nuevo vagón UIC extrabajo de cajas pivotantes creado por Lohr Industrie puede circular por en toda la red férrea europea con el gálibo llamado UIC.
La autopista ferroviaria VIIA BRITANICA Calais-Le Boulou será la primera en utilizar esta nueva generación de vagones.

5. VIIA BRITANICA, UN PUENTE ENTRE ESPAÑA Y REINO UNIDO

A partir de enero de 2016 la autopista ferroviaria VIIA BRITANICA conectará las terminales del puerto de Calais (Paso-de-Calais) y de Le Boulou (Pirineos Orientales), lo que supone una solución de transporte multimodal a un eje especialmente denso. Comparado con la carretera, la autopista permite al transportista ahorrar hasta un día de tiempo, entre un 10 % y un 15 % menos de gastos y una reducción de sus emisiones de CO_2 de más de 1 tonelada por cada semirremolque transportado.

La conexión entre España y Reino Unido es posible gracias al transporte multimodal

Abierta a semirremolques de todo tipo conformes con las normas europeas, VIIA Britanica conectará España y el sureste de Francia con Gran Bretaña y el norte de Francia desde enero de 2016.

La inauguración de una terminal en el puerto de Calais responde a un doble objetivo de VIIA: conectar los puertos europeos y unir las autopistas ferroviarias con las autopistas del mar. «El transporte multimodal no acompañado es el futuro del transporte de mercancías de largas distancias. El lanzamiento de un servicio ro-ro ferroviario integrado entre España e Inglaterra permitirá reorganizar el flujo de transportes a favor de los no acompañados. » declara Thierry Le Guilloux, presidente de VIIA.

40.000 semirremolques al año se transportarán en el próximo quinquenio

El nuevo servicio entre Le Boulou y el puerto de Calais será la autopista ferroviaria más larga de Europa y despejará 1200 km de carreteras. A partir de enero de 2016 VIIA Britanica será explotada al ritmo de un recorrido de ida y vuelta por día; después, tras una fase de incremento de capacidad, habrá dos recorridos diarios de ida y vuelta durante 6 o 7 días por semana.

Dentro del puerto, la terminal de Calais se encuentra frente a la dársena Ravisse y en la futura terminal de ferries prevista por el proyecto Calais Port 2015. Este

emplazamiento ideal permite recibir el flujo de semirremolques no acompañados (sin conductor) entre Le Boulou e Inglaterra. En cada terminal se estima un tráfico provisional de 40.000 semirremolques al año a velocidad de crucero.

Entre Calais y Le Boulou VIIA explotará trenes de 20 vagones (680 metros, 2000 toneladas) con capacidad para cargar 40 semirremolques.

Un servicio ecológico

La intermodalidad (o trasbordo de la carretera al ferrocarril) auspiciado por VIIA Britanica aliviará la congestión del tráfico y evitará la emisión de unas 50.000 toneladas de CO_2 al año. Esto supone una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero superior al 80% respecto a la carretera. Con cada semirremolque transportado entre Calais y Le Boulou se ahorrarán 1240 kg de emisiones de CO_2.

Una tecnología innovadora

VIIA Britanica utilizará la nueva generación de vagones dobles de cajas pivotantes desarrollados por Lohr Industrie. Fabricado en Francia y con un 85% de componentes de fabricación francesa, este vagón extrabajo puede circular en toda la red férrea europea. Este servicio requiere la compra de 105 vagones (unos 39,5 millones de euros).

El potencial de la autopista ferroviaria VIIA BRITANICA

40 000
semirremolques pasarán al año por el enlace Puerto de Calais – Le Boulou en los próximos 5 años

50 000
toneladas de CO_2 se ahorrarán al año en los próximos 5 años

2
idas y vueltas diarias durante 6 o 7 días a la semana una vez finalizada la fase de incremento de capacidad

50
millones de km de camiones evitados al año

Ahorro de
1 240
de CO_2 por cada semirremolque transportado

20
vagones por tren (680 metros, 2000 toneladas) con capacidad para cargar 40 semirremolques

6. CONTACTOS

PUERTO DE BOULOGNE CALAIS

Isabelle Fauquet
+33 (0)7 85 54 04 47
Isabelle.Fauquet@portboulognecalais.fr

VIIA

Justine Basson
+33 (0)1 56 76 75 64
justine.basson@viia.com

CONSEJO REGIONAL NORTE-PASO DE CALAIS

Peggy Collette
+33 (0)3 28 82 53 03
peggy.collette@nordpasdecalais.fr

Société d'Exploitation des Ports du Détroit

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.viia.com

bang communication