



Autoroute ferroviaire Luxembourg – Perpignan



- Service ferroviaire entre les plateformes :
 - Au Nord : Luxembourg (Bettembourg)
 - Au Sud : Perpignan (Le Boulou)
 - Distance : **1050 km**
- Transport en **moins de 15 heures**
 - Départ 17h30, Arrivée 8h
 - Du Lundi au Dimanche (y compris les jours fériés)
- **Fiabilité de plus de 95%** (à +/- 15 minutes)
- Autorisation du transport à **44 tonnes** en pré et post acheminement (acceptation de semi jusqu'à 38 tonnes)
- Émission de **CO₂ : près de 1 tonne économisée** par voyage
- Convient aux **semi-remorques standards y compris frigorifiques** (4,04m x 2,60m)



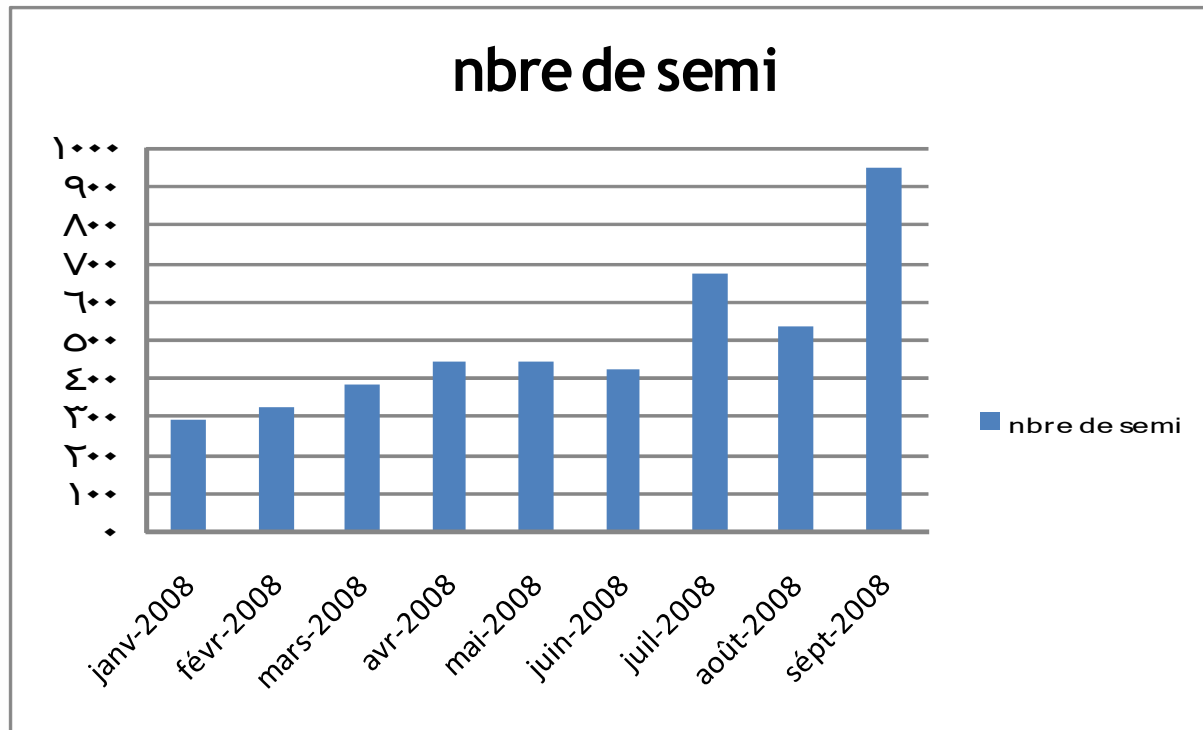


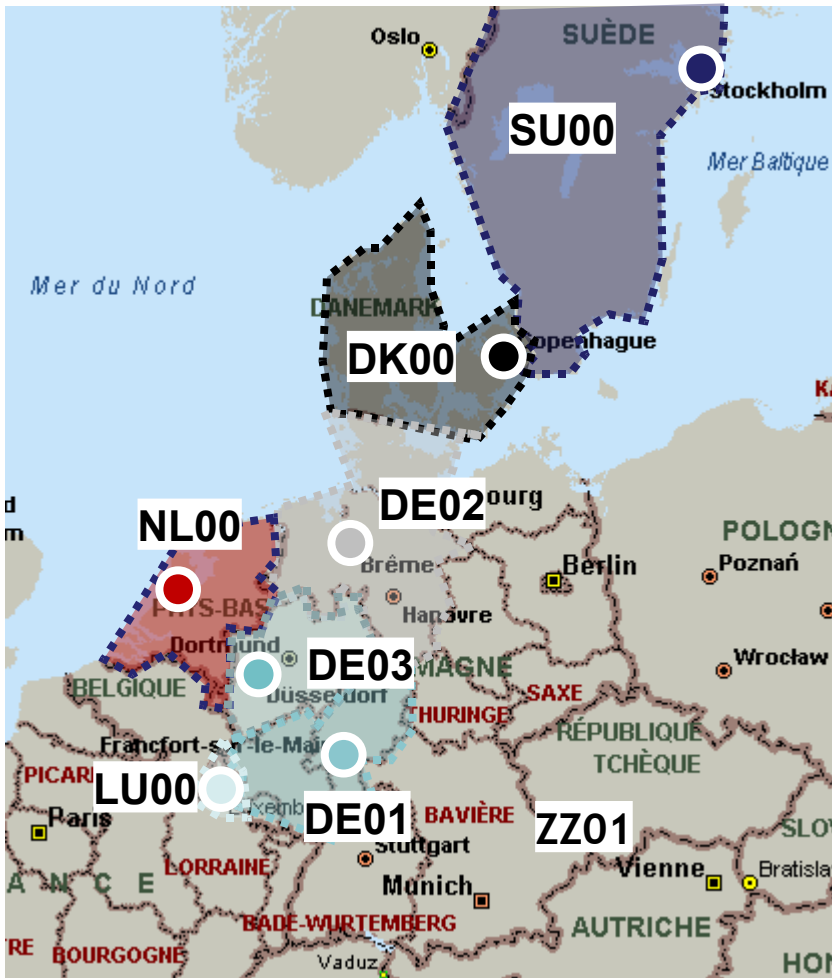
- Démarrage réel en Novembre 2007 (Septembre en demi-service)
- démarrage des marchandises dangereuses courant décembre
- Projet de connexion avec un partenaire vers le nord de l'Europe
- Projet de mise en place d'un deuxième aller – retour quotidien



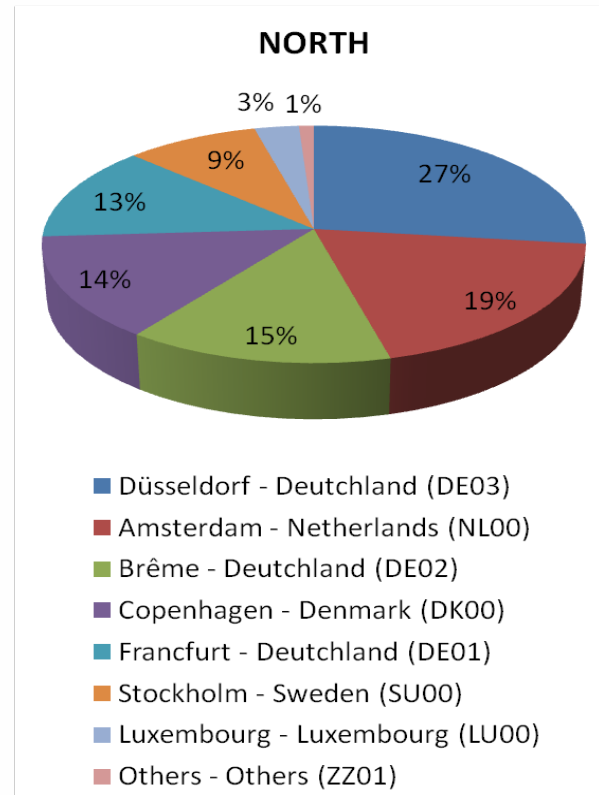


Activité





Répartition Nord





- L'autoroute ferroviaire propose un segment ferroviaire dans une prestation « routière » et pas une prestation ferroviaire « habillée » de compléments routiers, ce n'est pas une prestation de « substitution », mais un autre moyen de produire le produit transport routier
- Elle vient compléter le dispositif du transport combiné
- Elle est l'occasion de « dépolluier » certaines pratiques ou habitudes techniques historiques



- Sur longue distance, l'autoroute ferroviaire est déjà moins cher que la route (tout pavillon confondu)
- La hausse du pétrole creusera l'écart, et augmentera automatiquement le potentiel captable
- Mais la croissance est à rechercher d'abord dans l'adaptation des services
 - fiabilité
 - Fréquence
 - Fonctionnement en réseau
- Aujourd'hui le frein principal n'est pas le prix, mais la crainte de perdre de la souplesse et de la réactivité



Conclusion

- Lorry Rail va démontrer la faisabilité économique des services d'autoroute ferroviaire (hors coûts de démarrage)
- Il existe un réel intérêt des compagnies de transport européennes,
- La technique utilisée devrait permettre, d'ici quelques années, un transfert modal significatif en complément du combiné classique
 - Un AR/jour = 20 millions de km * camion
 - Un AR/jour = 500 millions de TK
 - Un AR/jour = 20 000 tonnes de CO₂ économisées