



Réponse du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n° 5914 du 10 mars 2022 de Monsieur le Député Gusty Graas.

Mes réponses aux questions parlementaires 818 du 20 juin 2019 et 3342 du 18 décembre 2020 mentionnaient que la décision finale concernant le démarrage de nouvelles connexions ferroviaires entre les terminaux chinois et européens revient aux partenaires chinois qui eux seuls décident d'attribuer les subventions nécessaires à la viabilité de ces services. A l'heure actuelle, ceci est toujours le cas.

Les partenaires chinois n'ayant pour l'instant pas fait le choix du Luxembourg, les CFL se sont concentrés sur le développement de leur réseau intermodal européen, avec notamment le démarrage de connexions intermodales régulières sur l'Allemagne, vers Kiel depuis janvier 2020 et Rostock depuis janvier 2021. Par ailleurs, les CFL ont également lancé une connexion intermodale vers Poznan, en Pologne à raison de quatre allers-retours par semaine. Les trains intermodaux vers Rostock et Poznan permettent des connexions vers la Chine, via Kaliningrad respectivement le point frontière Malaszewicze/Brest, et ce plusieurs fois par semaine. Cette approche permet de promouvoir le hub luxembourgeois auprès des acteurs eurasiatiques et logisticiens spécialisés sur l'axe Europe-Chine. Cependant, il est important de rappeler que le cœur de métier des CFL est le marché européen. En 2021, le groupe aura transporté près de 90.000 unités de transport intermodales sur ses trains au travers de sa filiale CFL intermodal.

Les CFL continuent d'entretenir des contacts réguliers avec les acteurs eurasiatiques et logisticiens spécialisés sur l'axe Europe-Chine. Toutefois le récent déclenchement du conflit en Ukraine va avoir un impact certain sur l'offre ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, en tout cas à court terme. Le principal itinéraire passant par la Russie et par la Biélorussie, l'exclusion des sociétés de chemins de fer russes et biélorusses de l'Union internationale des chemins de fer, les sanctions visant les opérateurs russes et biélorusses ainsi que l'annonce de certains grands groupes, clients de ces trains, de suspendre leurs envois par rail et de privilégier la voie maritime, ont déjà un impact négatif sur le nombre de trains circulant entre l'Europe et la Chine.

En conclusion, la stratégie des CFL est avant tout de construire un réseau européen de trains intermodaux, autour du hub de Bettembourg-Dudelange. En ce sens, l'entreprise ferroviaire se concentre sur la mise en place de connexions régulières et fiables entre le Luxembourg et les principaux centres économiques européens, tout en restant bien évidemment ouverte à toute demande des partenaires chinois ou du marché pour établir une liaison ferroviaire directe, si les conditions économiques et financières le permettent.

Luxembourg, le 21 avril 2022

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) François Bausch