

CONSIDÉRATIONS DE FERRMED AU RAPPORT DU **« GROUPE À HAUT NIVEAU » SUR** **L' « EXTENSION DES GRANDS AXES TRANSEUROPEËNS DE** **TRANSPORT VERS LES PAYS ET RÉGIONS VOISINS »**

1. PRÉSENTATION DU PROJET FERRMED

FERRMED est une Association Sans But Lucratif qui a été officiellement constituée et enregistrée à Bruxelles le 5 août 2004. Il s'agit d'une association à caractère multisectoriel, créée à l'initiative du monde de l'entreprise, pour promouvoir l'axe ferroviaire de marchandises Scandinavie Rhin – Rhône – Méditerranée Occidentale. Le tronç principal de l'Axe FERRMED part de Stockholm, traverse les détroits de Öresund et Fehmarn, connecte en éventail tous les ports de l'Ouest de la Mer Baltique et de la Mer du Nord ainsi que la Grande-Bretagne, unit les principaux ports fluviaux, à partir de Duisburg, il parcourt en grande partie les vallées du Rhin et du Rhône - passant de l'une à l'autre à travers Luxembourg et Metz- il longe toute la côte méditerranéenne occidentale depuis Marseille et Gènes jusqu'à Algeciras, et interconnecte les axes est-ouest les plus importants de l'Union Européenne.

Les objectifs fondamentaux de l'association sont les suivants:

- 1.1. Promouvoir le développement des infrastructures ferroviaires pour le transport de marchandises aussi bien sur le tronç principal de l'Axe FERRMED que sur les principaux axes qui s'y interconnectent.
- 1.2. Stimuler l'amélioration des systèmes d'exploitation et la libre concurrence sur le réseau ferroviaire de marchandises de l'Union Européenne.
- 1.3. Promouvoir de nouveaux procédés "d'utilisation" des infrastructures pour optimiser le transport ferroviaire et le transport combiné/intermodal de marchandises usant le chemin de fer.

2. STRUCTURE DE LA CONNEXION DU RÉSEAU DE BASE EUROPEËN AVEC LES PAYS ET LES RÉGIONS VOISINS

Le "Groupe à Haut Niveau" a prévu cinq grands Axes d'interconnexion avec les pays et régions voisins:

- 2.1. Les Autoroutes de la Mer
- 2.2. Axe du Nord



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

- 2.3. Axe Central
- 2.4. Axe du Sud-Est
- 2.5. Axe du Sud-Ouest

3. CONSIDÉRATIONS DE FERRMED AU PROJET D'INTERCONNEXION PROPOSÉ SUR LES « GRANDS AXES »

3.1. AUTOROUTES DE LA MER

Les autoroutes de la Mer doivent couvrir fondamentalement deux objectifs essentiels:

- L'interconnexion avec les ports de l'Union Européenne et ceux des pays voisins.
- L'interconnexion avec les grandes routes intercontinentales.

Pour que ceci soit entièrement faisable, il est nécessaire que:

- 1) Les ports soient correctement reliés avec l'arrière-pays et que celui-ci soit de la plus grande étendue possible.
- 2) Plusieurs alternatives soient disponibles pour le transport de marchandises depuis le Continent vers les différents fronts portuaires, en privilégiant les routes fluviales et les lignes ferroviaires dédiées préférentiellement au transport de marchandises.

3.2. GRANDS AXES TERRESTRES

Pour que le transport ferroviaire de marchandises avec les pays et régions voisins soit le plus efficace possible, 4 aspects clés doivent être assurés:

- Disposer de lignes exclusives ou dédiées préférentiellement au transport de marchandises, avec gabarit GB1 et aptes à recevoir des trains de 1.500 mètres.
- Garantir la maximale intermodalité et la maximale interopérabilité.
- Unir les grandes zones d'activités économiques et logistiques de l'UE avec les grandes routes intercontinentales, maritimes, fluviales et terrestres (en incluant les routes aériennes).
- Interconnecter les grands fronts maritimes et fluviaux.

3.3. PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS À APPORTER AU RAPPORT

Du point de vue du transport ferroviaire de marchandises, et en prenant en compte les considérations signalées aux points 3.1. et 3.2., nous sollicitons que soient introduites au "Rapport du Groupe à Haut Niveau" les modifications suivantes:

- 1) Prolonger la connexion Multimodale Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow-Trans-Siberian (proposition sur le "Grand Axe du Nord") par l'ouest jusqu'à Duisburg (enlaçant avec l'Axe transeuropéen numéro 5), au moyen d'une ligne préférentiellement dédiée au fret, pour relier convenablement le front portuaire de la Mer du Nord avec les pays de l'Est.
- 2) Prolonger la connexion Multimodale Dresden-Katowice-Lviv-Kiev (proposition sur le "Grand Axe Central") vers l'Ouest jusqu'à Metz, au moyen d'une ligne préférentiellement dédiée au fret (enlaçant avec les Axes transeuropéens 4 et 28) pour renforcer les objectifs signalés au paragraphe précédent.
- 3) Moderniser une ligne ferroviaire conventionnelle avec exclusivité ou préférence pour le trafic de marchandises sur toute la longueur de l'Axe FERRMED depuis Stockholm jusqu'à Algeciras (avec gabarit GB1 et la possibilité d'utiliser des trains de 1.500 mètres).

Ceci implique inclure dans le réseau prioritaire transeuropéen les sections de l'Axe FERRMED qui n'y figurent toujours pas:

- a) Secteur Duisburg - Bremen (enlaçant les Axes transeuropéens numéro 5 et 20) pour interconnecter les ports de la Mer Baltique et ceux de la Mer du Nord avec les principaux ports fluviaux.
- b) Secteur Koblenz – Luxembourg – Metz – Dijon (enlaçant les Axes transeuropéens 4, 5, 24 et 28), pour relier les principaux ports fluviaux du Rhin, de la Meuse, de la Moselle, de la Seine, de la Marne, de la Saône et du Rhône.
- c) Sur le « Grand Axe du Sud-Ouest », incorporer le tronçon Avignon – Marseille et prolonger l'Axe transeuropéen numéro 3 par la côte méditerranéenne depuis Tarragone jusqu'à Algeciras, en enlaçant tous les ports intermédiaires.

Avec ces modifications, les autoroutes de la Mer et les Grands Axes du Nord, Central et du Sud-Ouest sont extraordinairement renforcés; l'interconnexion de l'Axe Transeuropéen numéro 6 « Lyon-Turin-Budapest-Kiev » avec sa prolongation depuis Barcelone, jusqu'à Madrid et Lisbonne est facilitée; et l'interrelation du réseau transeuropéen de base avec les pays et régions

voisins est promue de manière importante (voir carte avec les modifications en ANNEXE 1).

4. RÉPONSE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE DE HAUT NIVEAU

4.1. A votre avis, les 5 axes importants mis en lumière par le rapport du Groupe à Haut Niveau (GHN), représentent-ils bien les axes importants du trafic international et si vous en aviez la possibilité qu'ajouteriez-vous ou supprimeriez-vous et pourquoi ?

Nous comprenons que les 5 grands Axes définis sont clairement des Axes importants pour le trafic avec les pays voisins et sur les autoroutes de la Mer, mais nous considérons qu'il est nécessaire d'incorporer le Grand Axe FERRMED que nous décrivons ci-dessous.

D'autre part, quelques-uns des Grands Axes ne nous semblent pas suffisamment développés pour garantir un trafic de marchandises croissant avec les pays voisins et sur les grandes routes intercontinentales.

Dans ce sens, nous souhaitons mettre en lumière les points suivants:

- 1) Autoroutes de la Mer.
Les arrière-pays des ports ne s'interconnectent pas convenablement et leur offre n'est pas diversifiée de manière adéquate. S'ils étaient correctement interconnectés, cela provoquerait un effet multiplicateur sur le trafic des "autoroutes de la Mer".
- 2) Grand Axe du Nord et Grand Axe Central
Ces deux axes ne sont pas convenablement reliés avec le front portuaire de la Mer du Nord.
- 3) Grand Axe du Sud-Ouest
 - Cet axe ne contemple pas la connexion du front portuaire du corridor méditerranéen en Espagne avec le centre de l'Union Européenne.
 - Comme conséquence du point antérieur, le "Short Sea Shipping" avec le Nord de l'Afrique n'est pas facilité et le rôle important que ces ports peuvent jouer dans le trafic intercontinental avec l'Asie n'est pas envisagé.
- 4) En général, pour les quatre grands Axes terrestres, les lignes ferroviaires de grande capacité dédiées préférentiellement au fret ne sont pas envisagées.



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

5) Incorporer le Grand Axe FERRMED

Pour renforcer convenablement l'interrelation avec les grandes routes maritimes, le "Short Sea Shipping" et les pays voisins, il est fondamental de considérer le Grand Axe FERRMED (voir schéma en ANNEXE 2), qui structure correctement l'interconnexion entre les autoroutes de la Mer et les Grands Axes du Nord, Central et du Sud-Ouest.

Le Grand Axe FERRMED, sur toute sa longueur, depuis la Scandinavie jusqu'au Nord de l'Afrique, en unissant les grands fronts portuaires, maritimes et fluviaux (avec une zone d'influence sur 54% de la population et 66% du PIB de l'UE-25), couvre parfaitement cet objectif. D'autre part, il a l'avantage pour le fret de ne traverser aucun système montagneux significatifs (il évite le Massif Central français et les Alpes et il traverse les Pyrénées Orientales près de la Mer, ce qui permet le passage de trains de 1.500 mètres et de 3.600 tonnes).

(Voir les modifications sollicitées dans la partie numéro 3.3 de ce Mémoire).

4.2. Le rapport du GHN a souligné un certain nombre de mesures, appelées mesures horizontales. Ces mesures sont-elles les plus importantes et les recommandations du Groupe aident-elles à résoudre les difficultés?

Dans les "mesures horizontales", les actions proposées que nous jugeons les plus importantes sont:

- Assurer l'intermodalité sur les Autoroutes de la Mer.
- Garantir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires:
 - En éliminant les incompatibilités techniques et organisationnelles dans les passages frontaliers.
 - En favorisant l'unification de la largeur de voie sur tout le réseau de l'Union Européenne (changement de largeur sur les lignes principales de la Péninsule Ibérique, en commençant par le corridor Méditerranéen).
 - En accélérant la mise en place d'un système unifié de gestion ferroviaire (ERTMS).
 - En homogénéisant la réglementation du travail dans le secteur ferroviaire.



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

- Renforcer les mesures visant à augmenter la sécurité dans le trafic terrestre.
- Prendre en compte les contraintes environnementales et celles d'économie d'énergie.

Nous comprenons qu'effectivement, en grande partie, les recommandations du Groupe aident à résoudre les difficultés existantes. Malgré tout, il conviendrait d'établir des priorités d'action par concepts et par Axes.

4.3. Le financement des infrastructures de transport est un casse-tête. Comment la mise en œuvre de ces axes et des mesures horizontales pourraient-elles être le mieux financé ? Quel rôle pourrait y jouer le secteur privé et l'utilisateur ?

Le plus important est d'établir des plans d'action en fonction de la rentabilité socio-économique (Il s'agit de renforcer, par exemple, les axes ferroviaires existants qui unissent les régions industrialisées et les zones logistiques de premier ordre, où l'impact socio-économique est beaucoup plus important, avec un retour plus rapide sur investissement). Dans tous les cas, pour les infrastructures ferroviaires, il faudrait considérer des périodes d'amortissement de l'ordre de 50 ans.

Il faut investir prioritairement sur les Axes et les connexions où cela résulte le plus rentable (zones avec une plus grande demande réelle et potentielle) et où il existe davantage de possibilités de développement.

C'est sur les Axes et les connexions les plus importantes d'un point de vue socio-économique qu'existe la possibilité de participation du secteur privé, au moyen de "Public-private-partnerships" (PPP's).

A mesure qu'avance le processus de libéralisation quant à l'utilisation des infrastructures ferroviaires, le secteur privé peut et doit jouer un rôle important par le biais des compagnies opératrices.

Afin d'obtenir l'implication du secteur privé et des usagers, il est d'une importance capitale que les organismes gestionnaires des infrastructures ferroviaires offrent des prix compétitifs aux entreprises. Les trains de marchandises ne doivent pas payer pour des services qu'ils ne nécessitent pas (installations pour passagers, maintenance des lignes de haute prestation, etc.). Il ne faut pas non plus charger les usagers des inefficiences de la gestion.



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

Il est également fondamental que les coûts associés aux externalités soient imputés convenablement à chaque mode, de sorte que dans le cas du transport de marchandises, les taxes liées à l'utilisation du chemin de fer soient plus favorables que celles liés au transport routier.

4.4. Pour la mise en œuvre et la coordination des recommandations, le rapport appelle à la conclusion d'un protocole d'accord (MoU) ou un traité international. Est-ce que ces instruments peuvent aider à la poursuite des objectifs du Groupe? Si non, comment pourrait-on assurer la mise en œuvre et la coordination des actions ?

Pour la mise en œuvre des recommandations du groupe, nous considérons nécessaire d'établir un Secrétariat pour chaque Grand Axe ou Région. Il aurait pour tâche de fixer les priorités, de coordonner et d'impulser les pertinentes lignes d'action.

La coordination entre ces secrétariats et celui qui concerne les Axes principaux du Réseau Transeuropéen est très importante, en particulier lorsque ces Axes relient plusieurs Grands Axes d'interconnexion avec les pays voisins ou les grandes routes maritimes (comme c'est le cas, par exemple, de l'Axe FERRMED).

Par ailleurs, il est essentiel que l'Agence Ferroviaire Européenne, en plus de favoriser la mise en place de l'ERTMS, impulse également des standards communs sur les axes les plus importants de transport de marchandises, dans des aspects tels que: Gabarit GB1, longueur des trains, largeur de la voie, réglementation du travail, etc., pour faciliter l'interopérabilité et l'efficacité du service (les standards proposés par FERRMED peuvent être les plus adéquats).

4.5. Le Groupe a envisagé d'intégrer des protocoles d'accord existants (MoU) dans un cadre cohérent. Faut-il pour cela envisager un traité international?

Il devrait probablement exister plusieurs traités selon les zones d'influence ou d'interrelation des Grands Axes.

A première vue, il semble cohérent de penser à trois accords différents:

- Zone de la Méditerranée Occidentale
- Zone de la Méditerranée Orientale
- Zone du CIS



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

5. OFFRE DE COLLABORATION

Depuis l'association FERRMED, nous nous mettons à la disposition du "Groupe à Haut Niveau" pour vous fournir toute information complémentaire dont vous pourriez nécessiter, tout comme pour faire partie de possibles groupes d'analyse qui pourraient être créés en matière d'infrastructures, d'exploitation et de nouvelles méthodes d'utilisation du réseau transeuropéen, en particulier le réseau qui relie les principaux fronts portuaires maritimes et fluviaux.

ANNEXE 1.- Représentation graphique des modifications proposées par FERRMED sur les Grands Axes.

ANNEXE 2.- Schéma du Grand Axe FERRMED, proposé comme "Sixième Grand Axe".

ANNEXE 3.- Les remarques de CIERVAL - Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana – membre adhérent de FERRMED, au rapport de « High-Level Group ».

ANNEX 1 Représentation graphique des modifications proposées par FERRMED sur les Grands Axes.



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

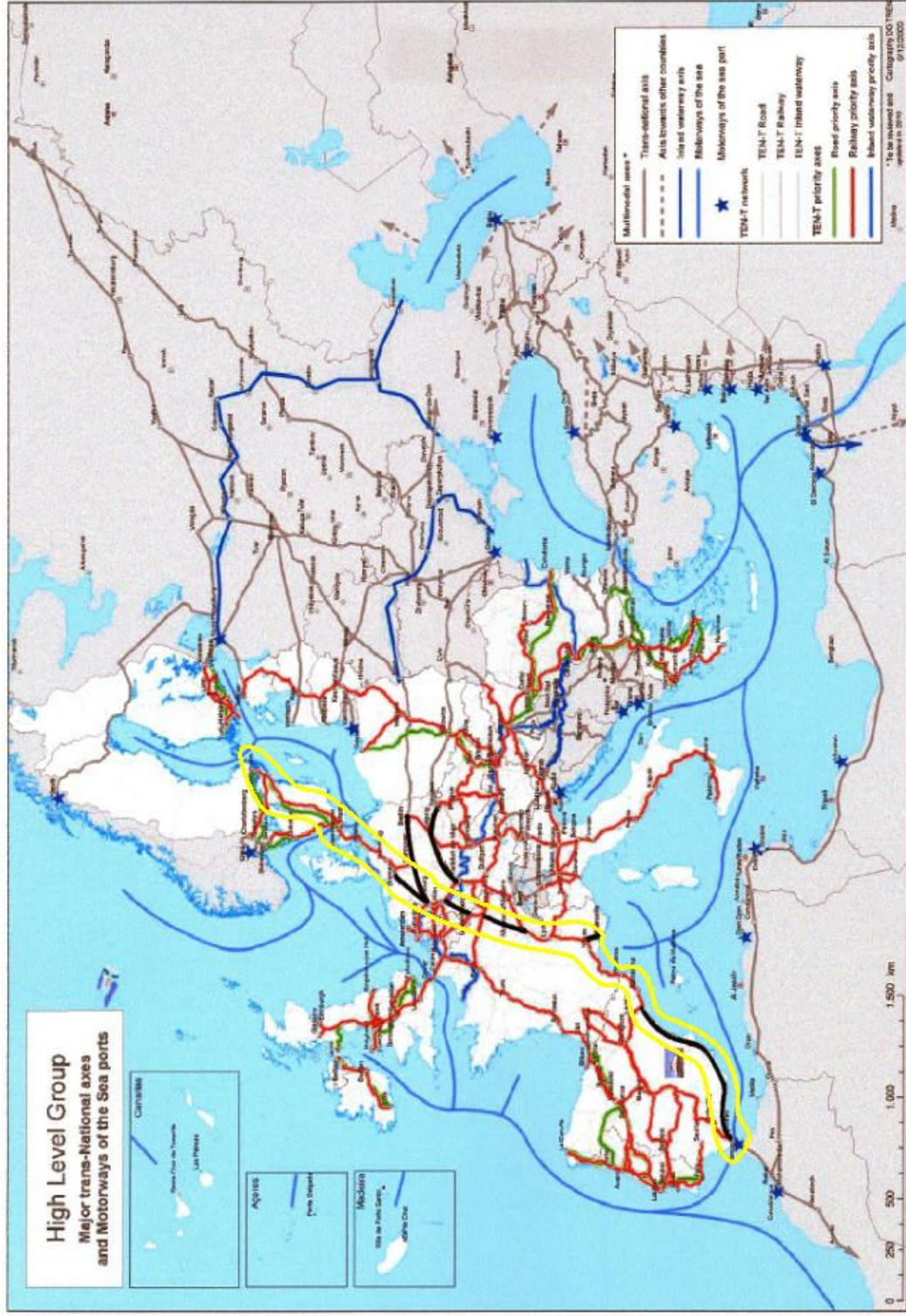


Figure 4 – Motorways of the Sea ports in the neighbouring countries

Modifications proposed in the axes by FERRMED



Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale asbl

ANNEXE 3

Les remarques de CIERVAL - Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana – membre adhérent de FERRMED, au rapport de « High-Level Group ».