

## FERRMED DEMANDE LA RECONNAISSANCE DU CORRIDOR MÉDITERRANÉEN DANS TOUTE SON ÉTENDUE - D'ALGESIRAS A LA FRONTIÈRE FRANCAISE - COMME AXE PRIORITAIRE

S'étendant de l'Andalousie à l'Europe Centrale et à l'Europe de l'Est, le Corridor Méditerranéen, partie intégrante du Grand Axe FERRMED, s'impose comme la meilleure des solutions possibles.

Au vu du compte rendu par les medias de la réunion des Ministres du transport des 27 Etats Membres de l'Union Européenne ayant eu lieu le 11 juin dernier à Luxembourg, à propos de "l'amélioration du réseau ferroviaire européen pour augmenter la compétitivité du transport de marchandises", ainsi que de la demande faite par le Gouvernement espagnol d'inclure dans ce projet le Corridor Méditerranéen, d'Almería à la frontière française, -demande que FERRMED salue- nous souhaitons souligner les points suivants :

- 1) Au cours du Conseil d'Administration de FERRMED du mois dernier à Murcia, ainsi que lors de l'Assemblée Générale de l'Association ayant eu lieu à Barcelone le 3 juin, deux Communiqués de presse ont été adoptés, visant à l'**octroi du statut de Projet prioritaire pour le Corridor Méditerranéen dans toute son étendue, d'Algesiras à la frontière française, avec deux variantes allant jusqu'à Lorca (axe Malaga/Almería et axe Bobadilla/Grenade) et traversant de cette façon Murcia, Valence et Barcelone.**
- 2) Cette sollicitation de la part de FERRMED est uniquement motivée par des **considérations de rentabilité économique, sociale et environnementale.**
- 3) Au sein de la Péninsule Ibérique, **les deux corridors Nord-Sud sont nécessaires** : le Corridor Atlantique reliant le Portugal, l'Ouest de l'Andalousie et Madrid avec Irún, mais également le Corridor Méditerranéen qui doit permettre de relier toute la partie Est de l'Andalousie, Murcia et la Communauté Valencienne avec Port-Bou.
- 4) Le tableau suivant présente les différences, en termes de distances et de coûts de transport, entre le Corridor Méditerranéen (développé dans sa totalité) et l'Axe Central/Atlantique, en fonction des points de départ et d'arrivée en Europe :

Point de départ	Destination	Méditerranée (Port Bou/Cerbère)		Atlantique (Irun/Hendaye)		Différence Méditerranée – Atlantique	
		Km	Coût (€/train)	Km	Coût (€/train)	Km	Coût (€/train)
Algesiras	Bâle (CH)	2 379	99 914	2 619	109 994	-240	-10 080
	Genève (CH)	2 083	87 486	2 428	101 980	-345	-14 494
	Forbach (Middle Germany)	2 455	103 102	2 800	117 596	-345	-14 494
	Zoufftgen (Luxembourg border, North Germany)	2 432	102 157	2 777	116 651	-345	-14 494
	Kehl (South Germany)	2 416	101 468	2 912	122 287	-496	-20 819
	Mouscron (West Belgium)	2 644	111 061	2 441	102 509	204	8 551
Almería	Bâle (CH)	1 965	82 526	2 437	102 350	-472	-19 824
	Genève (CH)	1 669	70 098	2 246	94 336	-577	-24 238
	Forbach (Middle Germany)	2 041	85 714	2 618	109 952	-577	-24 238
	Zoufftgen (Luxembourg border, North Germany)	2 018	84 769	2 595	109 007	-577	-24 238
	Kehl (South Germany)	2 002	84 080	2 730	114 643	-728	-30 563
	Mouscron (West Belgium)	2 230	93 673	2 259	94 865	-28	-1 193

**NB.-** Estimations faites sur la base d'un coût de 0,042 Euros par tonne-Km, pour un train de 1000 tonnes utiles (*Information fournie par le Consortium réalisant l'Etude Globale du Grand Axe FERRMED et de sa zone d'influence*).

## **CONCLUSION**

### **ANDALOUSIE-ZONE ATLANTIQUE/LA MANCHE**

L'Axe Central/Atlantique est la meilleure option à partir d'Algesiras.

(Sur cet axe, le bateau fait concurrence au train pour ce qui est des flux intercontinentaux).

### **ANDALOUSIE-EUROPE CENTRALE**

Le Corridor Méditerranéen, en tant que partie intégrante du Grand Axe FERRMED, s'avère extrêmement avantageux par rapport aux autres options envisagées.

- 5) Le développement du **Corridor Ferroviaire Méditerranéen, dans toute son étendue, est la seule solution pour que l'Espagne devienne une importante plateforme logistique intercontinentale** (considérant l'importance des flux avec l'Asie et l'Afrique du Nord).

Par conséquent, **nous sollicitons de la part du Gouvernement espagnol qu'il prenne en compte ces faits et remarques et qu'il effectue une demande formelle en vue de l'octroi du statut de Projet Prioritaire au Corridor Ferroviaire Méditerranéen dans son ensemble. Nous demandons également que les travaux nécessaires soient planifiés dans les plus brefs délais, en commençant par l'ajustement de l'écartement de la voie conventionnelle déjà en place. En second lieu, une autre ligne "parallèle" devra être créée sur les tronçons où elle n'existe pas encore et/ou ceux où elle n'est pas prévue, tels que ceux de Tarragone-Castellon, Lorca-Grenade et Almería-Motril-Malaga-Algesiras.**

À Bruxelles, le 16 juin 2009.