

CONSULTATION SUR LA MODERNISATION DU SILLON ALPIN SUD POSITION DE L'ASSOCIATION FERRMED¹

L'ASSOCIATION FERRMED : COMPOSITION, OBJECTIFS ET PLAN D'ACTION

FERRMED (*Promotion du Grand Axe Ferroviaire Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale*) est une Association multisectorielle qui fut créée à l'initiative du secteur privé, le 5 août 2004, afin d'améliorer le transport ferroviaire de marchandises et la compétitivité des entreprises en Europe.

Afin de parvenir à cet objectif, FERRMED a établi, à l'attention de l'Union européenne, des gouvernements nationaux et des gestionnaires d'infrastructures, une liste de priorités, dont la mise en œuvre de standards techniques communs, dénommés « *Standards FERRMED* », l'amélioration des connexions des ports et des aéroports avec leur arrière-pays respectif et le développement du Grand Axe de transport ferroviaire de marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale.

En moins de 4 années d'existence, FERRMED, qui compte 130 membres de 10 pays européens différents, est devenu un lobby puissant et un creuset de nouvelles idées visant à optimiser la chaîne globale de la valeur ajoutée.

Les Standards FERRMED

Les « Standards FERRMED » visent à développer un réseau ferroviaire européen réticulaire et polycentrique à fort impact socioéconomique et intermodal. L'idée principale est de mettre en place, sur les branches principales du Grand Axe FERRMED, deux lignes parallèles à double voie : l'une dédiée de préférence au transport à grande vitesse de passagers et de marchandises légères, l'autre consacrée de préférence au transport de marchandises et basée sur les lignes conventionnelles existantes. Par ailleurs, ces lignes devront pouvoir accueillir des trains mesurant 1500 mètres et atteignant un poids utile de 3600 à 5000 tonnes. Enfin, l'Association FERRMED plaide pour une unification de l'écartement des voies et des gabarits de chargement (norme UIC C), la mise en place d'un réseau de terminaux intermodaux, polyvalents et flexibles, l'unification des systèmes de gestion et de monitoring, une disponibilité des sillons « 24h/jour et 7j/semaine » et la généralisation de la libre-concurrence entre les opérateurs ferroviaires.

¹ Cette position a été communiquée au Consortium qui réalise actuellement l' « *Etude Globale de l'Offre et de la Demande, Technique et Socio-économique du Réseau inhérent au Grand Axe FERRMED et de sa zone d'influence* ».

Le Grand Axe FERRMED

Le « Grand Axe FERRMED », qui rejoint la Scandinavie à la Méditerranée Occidentale en passant par les Vallées du Rhin et du Rhône, relie les aéroports, les ports et les axes Est-Ouest les plus importants et comprend les zones économiques majeures de l'Union européenne. Il exerce une influence directe sur les régions traversées, soit sur 245 millions d'euro-péens, 54% de la population de l'Union Européenne et 66% du PIB.

L'objectif de FERRMED est d'améliorer la gestion et les infrastructures ferroviaires dans le réseau du Grand Axe FERRMED et de faire en sorte qu'il soit déclaré « projet prioritaire » par les services de la Commission européenne.

L'Etude Globale FERRMED

Depuis le mois d'août 2007, FERRMED réalise une « *Etude Globale de l'Offre et de la Demande, Technique et Socio-économique du Réseau inhérent au Grand Axe FERRMED et de sa zone d'influence* », par l'intermédiaire d'un consortium de sociétés de conseil européennes composé de WYG International (leader), DORSH Consult (Allemagne), GESTE ENGINEERING (Suisse), INEXIA (France), NTU (Danemark), PROGTRANS AG (Suisse), RINA INDUSTRY (Italie), SENER (Espagne), SIGNIFICANCE BV (Pays-Bas), SPIEKERMANN GmbH (Allemagne), STRATEC (Belgique), WSP AB (Suède) et WYG Consulting Group (RU).

Les objectifs de cette Etude, financée par la Commission européenne et des gouvernements nationaux et régionaux, sont :

- d'ajuster l'Offre et la Demande et de rééquilibrer les différents modes de transport afin que le transport ferroviaire des marchandises représente au moins 30 à 35% du trafic terrestre de longue distance ;
- d'analyser les actions à entreprendre, dont la mise en œuvre des « Standards FERRMED » pour améliorer la capacité, l'intermodalité et l'interopérabilité des infrastructures ferroviaires dans l'aire d'influence du Grand Axe FERRMED.

A terme, l'Etude Globale doit conduire à la définition d'un réseau de transport ferroviaire de marchandises « hautement prioritaire ».

L'Etude Globale sera achevée au cours de l'été 2009. Afin d'en présenter les résultats, FERRMED organisera une Conférence finale à Bruxelles au mois d'octobre 2009 ainsi qu'une série de présentations publiques dans toute l'Europe.

FERRMED est persuadée que l'Etude Globale aura un impact décisif sur la politique du transport ferroviaire des marchandises en Europe et sera considérée comme un exemple à suivre pour le développement d'autres études sur le fret européen. Il s'agit de la première initiative en faveur d'un réseau ferroviaire européen orienté vers les besoins du Marché et des entreprises (analysant les investissements requis et considérant la rentabilité d'un point de vue économique et social mais aussi environnemental).

POSITION DE FERRMED SUR LA MODERNISATION DU SILLON ALPIN SUD

FERRMED est favorable à la modernisation du Sillon alpin sud, qui relie les villes de Valence à Chambéry via Grenoble.

Les différentes opérations qui vont être réalisées (raccordement à la ligne à grande vitesse Méditerranée, électrification de la ligne Saint-Marcel-Lès-Valence – Moirans et modernisation et électrification de la ligne Gières-Montmélian) permettront en effet d'augmenter la capacité du réseau ferré. Cette capacité sera encore plus importante dans le futur quand la nouvelle liaison transalpine sera faite et quand la largeur des voies sera changée dans les lignes de l'est de l'Espagne.

Pour FERRMED, cette ligne est importante car elle permet de relier le projet prioritaire n°3 du réseau transeuropéen de transport (l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe Lisbonne-Madrid-Barcelone) au projet prioritaire n°6 (l'axe ferroviaire Lyon-Trieste-Ljubljana-Budapest-Kiev).

Elle constitue par ailleurs un contournement naturel de l'agglomération lyonnaise pour les flux Méditerranée-Italie. Cette liaison contribue à résoudre, avec le projet CFAL, le problème du « goulet d'étranglement » au niveau du nœud lyonnais. L'amélioration de la liaison Valence-Montmélian est un élément primordial du projet FERRMED, qui vise à rendre compétitif le transport ferroviaire de marchandises sur l'axe Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale.

FERRMED recommande néanmoins de :

- ***Doubler en totalité les voies entre Romans et Saint-Marcellin***
- ***Appliquer les Standards FERRMED autant que possible, notamment le gabarit de chargement UIC-C, la longueur des trains (750 mètres minimum) et un système de signalisation ERTMS permettant l'interopérabilité pour les trains de fret internationaux (éviter les changements de locomotive).***