



REMARQUES ET SUGGESTIONS AU PEIT

1. Condition de priorité maximale à tout le corridor Méditerranéen depuis la frontière française jusqu'à Algeciras

Le Corridor Méditerranéen espagnol fait partie de l'un des axes ferroviaires de marchandises Nord-Sud les plus importants d'Europe.

Sur son parcours, il unit en éventail tous les ports de la Mer du Nord, les ports fluviaux les plus importants, ainsi que ceux de la Méditerranée occidentale depuis Marseille jusqu'au détroit de Gibraltar. Par ailleurs, il relie quelques-unes des zones économiques les plus dynamiques d'Espagne et avec un important potentiel d'exportation.

D'autre part, une bonne connexion ferroviaire permettra à l'ensemble des ports de ce front maritime méditerranéen de se convertir en la grande porte du Sud de l'Europe, en particulier en ce qui concerne le trafic avec l'Asie et le Nord de l'Afrique.

En conséquence, le corridor devrait disposer sur toute la longueur de deux lignes parallèles de double voie électrifiée de largeur UIC, l'une de hautes prestations avec priorité/exclusivité pour passagers et l'autre conventionnelle avec priorité/exclusivité pour marchandises.

2. Actions prioritaires à contempler:

- ❖ Terminer la connexion Tarragona-Barcelona-Perpignan de la ligne de hautes prestations en construction
- ❖ Prolonger la ligne séparée de hautes prestations entre Tarragone et Castellón.
- ❖ Changer la largeur de voie de la ligne conventionnelle existante sur tout le parcours, avec l'exécution de la connexion ferroviaire entre Murcia et Almería/Granada.
- ❖ Réaliser les circonvalations ferroviaires de la ligne conventionnelle à Barcelone et à Valence, afin d'éviter des interférences avec les trains régionaux.
- ❖ Réaliser la construction de la ligne de hautes prestations Castellón-Valencia-Alicante-Murcia-Almería.
- ❖ Réaliser et/ou remettre en condition les connexions ferroviaires avec les ports et les plateformes intermodales de tout le corridor.



- ❖ Disposer de voies de garage capables de recevoir des trains de 1500 mètres le long de toute la ligne conventionnelle du corridor, en redessinant le tracé de celle-ci lorsque nécessaire, afin que les pentes maximales soient normalement inférieures à 12 millièmes (exceptionnellement 15 millièmes sur des parcours limités).
- ❖ Coûts favorables pour l'utilisation de l'infrastructure prenant en compte les avantages socioéconomiques et environnementaux du ferroviaire, avec un canon réduit pour marchandises, sur lequel l'interopérabilité transfrontalière n'est pas répercutée et qui contemple l'importante réduction d'externalités générées.

3. Date de conclusion des actions prioritaires

Etant donné que le corridor méditerranéen est celui qui a le trafic réel et potentiel le plus élevé d'Espagne, autant en marchandises qu'en passagers, pour des raisons économiques, sociales et environnementales; il est demandé que les actions prioritaires décrites soient dans leur ensemble conclues avant fin 2012.

Ne pas le faire à temps impliquerait une grande perte d'opportunités pour les zones d'influence directe du corridor mais aussi pour le reste du territoire national.

4. Participation dans le développement du plan sectoriel

FERRMED est actuellement composée de soixante membres significatifs du monde de l'entreprise en Europe (entreprises de tout type, associations professionnelles, chambre de commerce, ports, etc.) et le nombre de nouvelles adhésions augmentent à bon rythme.

FERRMED, en plus d'être un lobby chaque fois plus puissant, se convertit petit à petit en un forum multisectoriel pour l'optimisation du transport ferroviaire de marchandises et le transport intermodal en Europe.

Pour cette raison, nous pensons qu'il est indispensable que la formulation et le développement du Plan Sectoriel de Transport Ferroviaire, coordonnés par la Direction Générale Ferroviaire, compte avec la participation de FERRMED et celle des opérateurs et chargeurs privés, en plus de celle de l'ADIF, de RENFE et de FEVE (selon ce qui est mentionné dans le chapitre 7.1. du Document de Proposition du PEIT).

Nous souhaiterions également participer à la formulation et au développement du Plan Intermodal du Système de Transport de Marchandises, coordonné par la Direction Générale de Planification et Coordination Territoriale.



Dans le même ordre de choses, nous souhaitons que FERRMED soit pris en compte lors de la création de l'organe consultatif mentionné dans la partie 7.4. du Document Proposition du PEIT.

Nous avons analysé avec attention le PLAN STRATÉGIQUE D'INFRASTRUCTURES ET DE TRANSPORTS.

Nous observons avec grande satisfaction l'effort réalisé pour doter notre pays d'infrastructures capables d'affronter avec succès les challenges logistiques et économiques qui se présentent à nous.

Cependant, en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dans le Corridor Méditerranéen, nous comprenons qu'il est nécessaire d'introduire quelques changements importants dans les programmes d'actions proposés, tel que nous l'exposons dans le document ci-joint.

Nous sollicitons également de pouvoir participer à la formulation et au développement du Plan Sectoriel de Transport Ferroviaire et du Plan Intermodal du Système de Transport de Marchandises.

Nous sommes à votre disposition pour toute information complémentaire dont vous pourriez nécessiter sur le sujet.

Vous remerciant d'avance pour votre collaboration, nous restons dans l'attente de vos nouvelles sur le sujet.