



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.



Kindly hosted by:



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

LA LIAISON FERROVIAIRE PARIS – BARCELONE À L’HORIZON 2025

Siège UIC : Rue Jean Rey, 16

Par Joan Amorós
Président de FERRMED

Paris, le 28 de Février 2019



With the support of:




































1

LE GRAND AXE FERROVIAIRE FERRMED



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.

FERRMED GREAT AXIS RAIL NETWORK, backbone of EULER Vector


EULER = European Union Locomotive Economic Regions

FERRMED GREAT AXIS

The rail freight network of the FERRMED Great Axis interconnects the most important sea and inland harbour fronts; and the main East-West axes of the EU.


FERRMED Great Axis has a direct and close impact over **250 millions Europeans** (54% of the EU-28 population and 66% of the GDP). In addition, the axis :

- has a close influence over **70 millions inhabitants in North Africa.**
- links with western end of **Trans-Siberian Railway** in St. Petersburg and Finland



Western North- South vector

© FERRMED asbl (J. Amorós)



2

2


Projet de Grand Axe Ferroviaire de Marchandises
 Scandinavie-Rhin-Rhône Méditerranée Occidentale

INTERCONTINENTAL TRENDS (I)

EUROPEAN MAIN SOCIO-ECONOMIC GROWTH VECTORS

The EU and neighbouring countries are going to a new socio-economic dimension following the three emerging growth vectors:


- Western North-South Vector (EULER)
- Eurasian East-West Vector
- Far East – Mediterranean Vector

The increase of competitiveness is mainly oriented towards this three emerging vectors.
Investments have to be made accordingly

 3

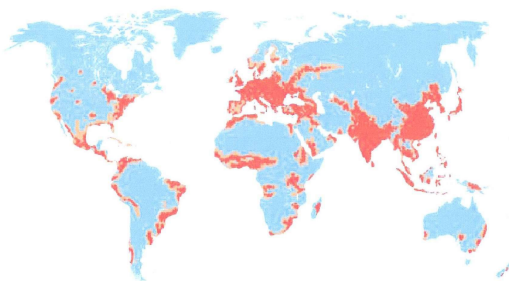
© FERRMED asbl (J. Amorós)

3



Projet de Grand Axe Ferroviaire de Marchandises
 Scandinavie-Rhin-Rhône Méditerranée Occidentale

INTERCONTINENTAL TRENDS (II)

Intercontinental sea traffic routes critical mass Worldwide population geographical distribution

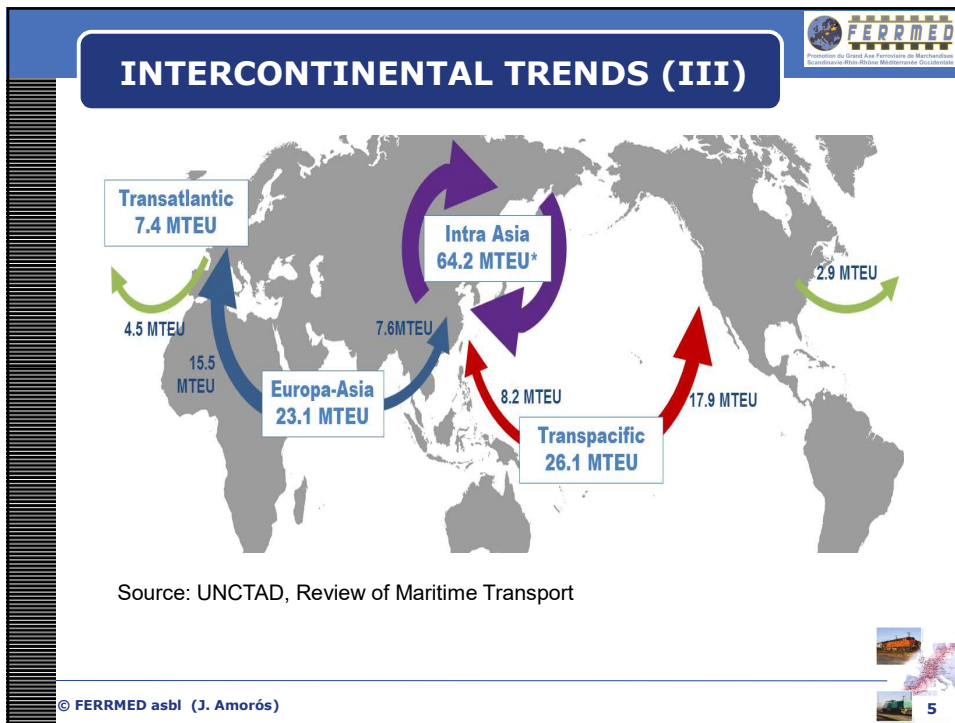


Far East-Europe via Suez Canal (**Far East – Mediterranean Vector**) is the maritime route in the world with more “critical mass”. “**Maritime silk road**” is the name of this route in **OBOR initiative**.
More than 70% of world population is related to this itinerary, that overflows to Pacific and Atlantic basins

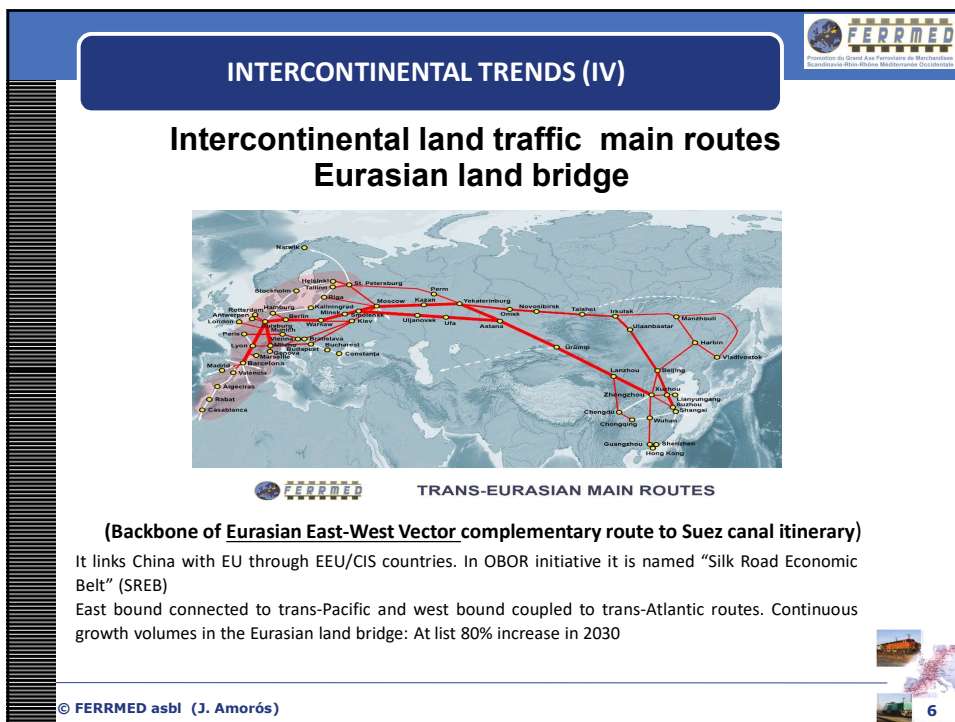
 4

© FERRMED asbl (J. Amorós)

4



5

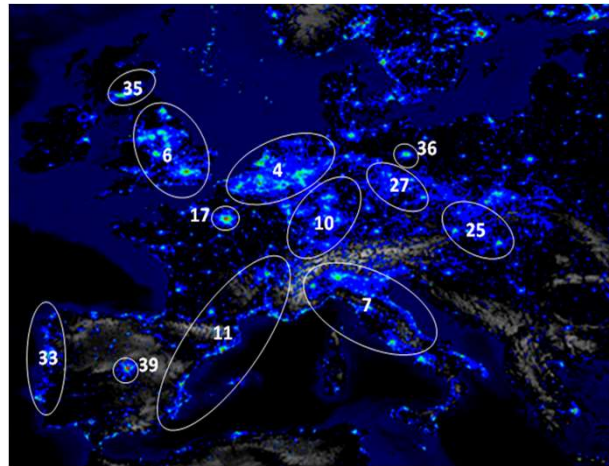


6

EU MEGA-REGIONS

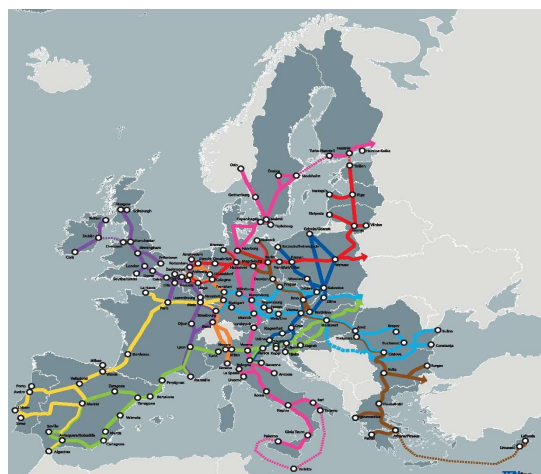
ECONOMIC ACTIVITY GENERATION IN THE GREAT EUROPEAN MEGA-REGIONS based in spatial techniques and statistics as well as in light emission (LRP) (according to Richard Florida)

The figure in each Mega-Region is the ordinal score world wide



ELS CORREDORS TRANSEUROPEUS

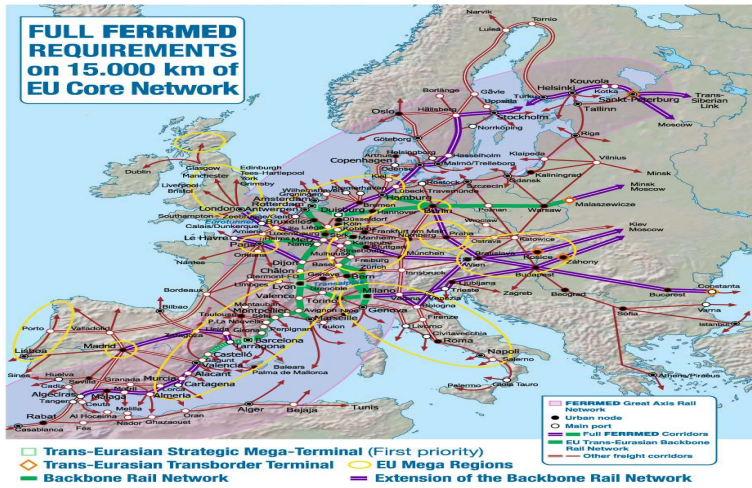
EU CORE NETWORK AND MAIN CORRIDORS



SOURCE: EUROPEAN COMMISSION



EU MAIN TRANS-EURASIAN CORRIDORS NETWORK AND MEGA-REGIONS

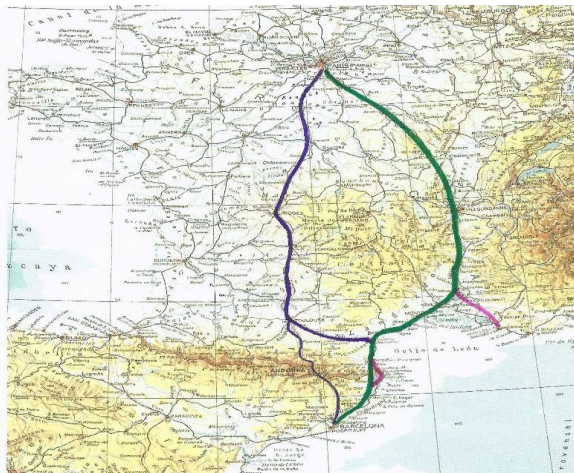


NOTE.- "EU FERRMED Main Trans-Eurasian Corridors gather close to 60% of land freight transportation in EU Core Network"

© FERRMED asbl (J. Amorós)



LES PRINCIPALES LIAISONS FERROVIAIRES PARIS - BARCELONE



© FERRMED asbl (J. Amorós)



LES LIENS SOCIOECONOMIQUES ENTRE PARIS ET BARCELONE (I)



Dans l'ensemble des grandes villes européennes, Paris et Barcelone ont des liens significatifs du point de vue historique, culturel et économique.

Le renforcement de ces liens, mais aussi ceux entre les villes qui se trouvent sur le Corridor Paris – Barcelone, est vital pour la consolidation socio-économique de la zone d'influence du grand Axe ferroviaire FERRMED entre la Scandinavie et le Sud de la Péninsule Ibérique, ainsi que pour rapprocher le Nord et le Sud de l'Union Européenne à travers des zones les plus dynamiques et capables de faciliter le progrès collectif dans tous les domaines. En plus des liaisons partant de Paris et Barcelone, le renforcement des liens est également vital pour les liaisons complémentaires existantes, particulièrement dans les nœuds de Lyon, Avignon/Marseille, Toulouse et Narbonne.

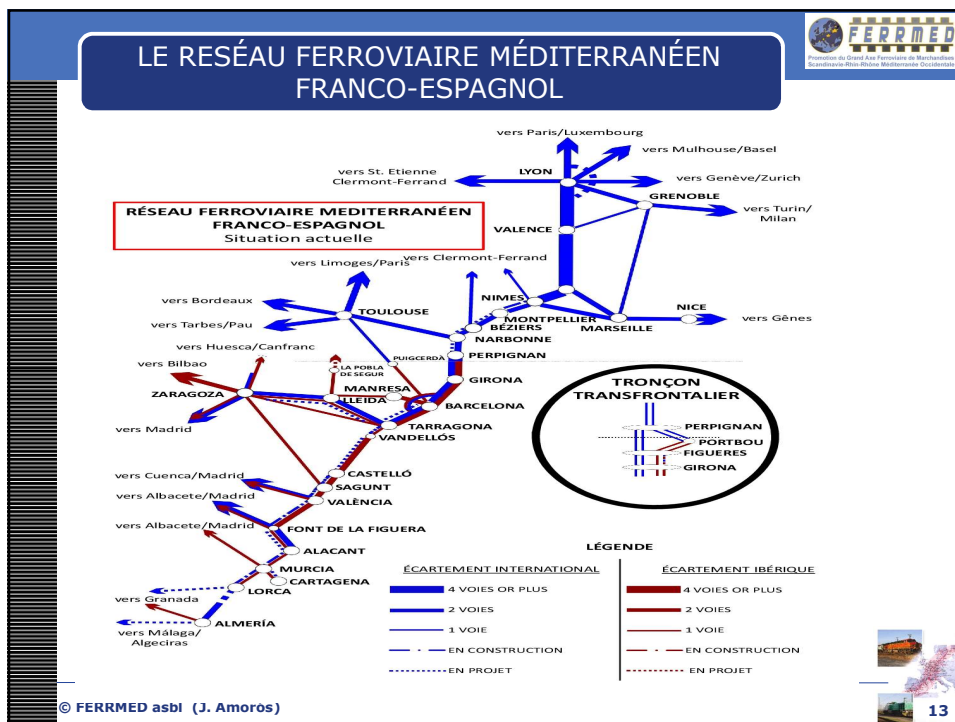


LES LIENS SOCIOECONOMIQUES ENTRE PARIS ET BARCELONE (II)

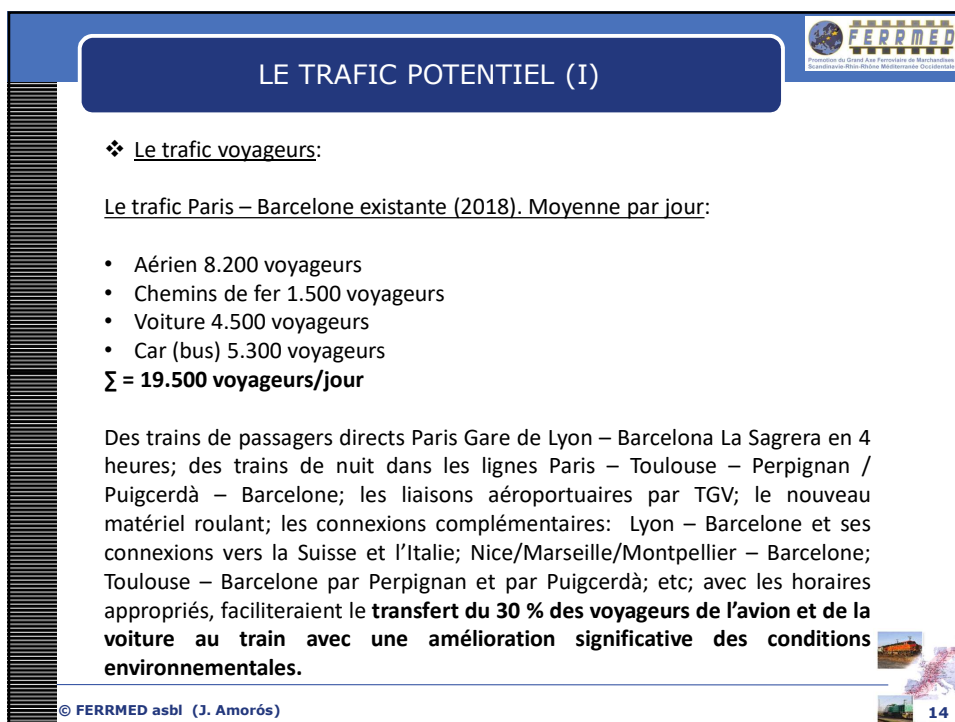


La Méditerranée est une mer émergente par où passe le trafic intercontinental le plus important du monde. Par conséquent, Paris a besoin d'une très bonne communication vers la Méditerranée Occidentale et ses connections internationales vers l'Asie et l'Afrique à travers principalement les ports de Marseille et Barcelone (et aussi, Toulouse, Sète et Tarragone). Paris et Barcelone sont les points clés du grand vecteur de progrès Nord-Sud de l'Europe Occidentale, et font partie du tronc principale du Grand Axe FERRMED. Renforcer les liens entre Paris et Barcelone signifie consolider les racines du Sud vers les branches de Nord de l'arbre, qui a une zone d'influence avec une concentration de 54% de la population européenne et 66% du PIB.





13



14

LE TRAFIC POTENTIEL (II)



Le trafic fret:

D'accord avec l'information de l'Observatoire des trafics transpyrénéens et transalpins et l'étude Global de FERRMED les trafics potentiels sont:

CORREDOR MEDITERRANI



TRÀFIC TRANSFRONTERER EN ELS PIRINEUS ORIENTALS EN MILIONS DE TONES

En milions de tones	Any 2005	Any 2025
Carretera	50,2	71,5
Tren	2,5 (4,7% del tràfic total)	38,5 (35% del tràfic total) *
Total	52,7	110

*Aquesta xifra equival a 214 trens de 500 tones netes al dia, o a 107 trens de mil tones netes al dia o a 53,5 trens de dues mil tones netes al dia.

Les línies ferroviàries del Corredor Mediterrani, amb les accions previstes en l'Estudi Global que hem fet i amb les propostes de FERRMED, **admeten sobradament el 35% del tràfic terrestre total i poden absorbir sense problemes un balanç de tràfic marítim Nord-Sud del 65÷35% (i àdhuc del 60÷40)**

© FERRMED asbl (J. Amorós)



22

Le trafic potentiel transalpine entre la France et l'Italie est peurail au trafic transfrontalier entre la France et la Catalogne.

© FERRMED asbl (J. Amorós)



15

15

LE TRAFIC POTENTIEL (III)

LE GABARIT DE CHARGE DANS LES ROUTES PRINCIPALES TRANS-EUROPEENNES



Adaptation of the existing lines to facilitate the "Unaccompanied Combined Transport" (Semi-trailers) minimum GB1 loading gauge (preferable UIC-C)



"No more trucks in distances over 1.000 kms"

© FERRMED asbl (J. Amorós)



16

16

PLAN D'ACTION DE FERRMED



- FMWGs (Groupes de Travail Multisectoriels de FERRMED au niveau Européen avec vision Eurasiatique)
- Réunions de travail avec les chargeurs et tous les acteurs et visites sur le terrain.
- Réunions avec les décideurs aux niveaux Européen, National, Régional et Local, pour faire avancer les propositions des FMWGs.
- Promotion de nouvelles routes ferroviaires.
- Conférences et Séances publiques par toute l'Europe (et même a l'Asie) pour présenter les Plans d'Action et les résultats.



LES OBJECTIFS DE FERRMED DANS LE "EU BACKBONE RAIL NETWORK" ET SON EXTENSION JUSQU'À 15,000 KMS



- Significant increase in Railway land transportation share
- Multimodal flows optimization
- Drastic lead time reduction (over 50%)
- Transportation cost reduction: over 25%
- Freight train punctuality over 95%
- Freight trains able to carry 224 TEUS
- Lines capacity increase: over 50%
- Continuous full "on line" information
- Payload increment ~2 Tn/wagon
- Substantial reduction of noise and vibration
- Strong decrease in GHG emissions
- Socio-economic Internal Rate of Return of 11%



FERRMED, ASBL



**MERCI BEAUCOUP
DE VOTRE
ATTENTION**

**MUCHAS GRACIAS
POR SU ATENCIÓN**

**MOLTES GRÀCIES
PER LA VOSTRA
ATENCIÓ**

© FERRMED asbl (J. Amorós)

