

CONFÉRENCE FERRMED
**DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES
ET OFFRES FERROVIAIRES
SUR LE CORRIDOR MER DU NORD – MÉDITERRANÉE**

**Le Corridor Mer du Nord – Méditerranée, partie intégrale du
réseau trans-eurasien défendu par FERRMED**

**Par Joan Amorós
Président de FERRMED**

Marseille, 12 Décembre 2017

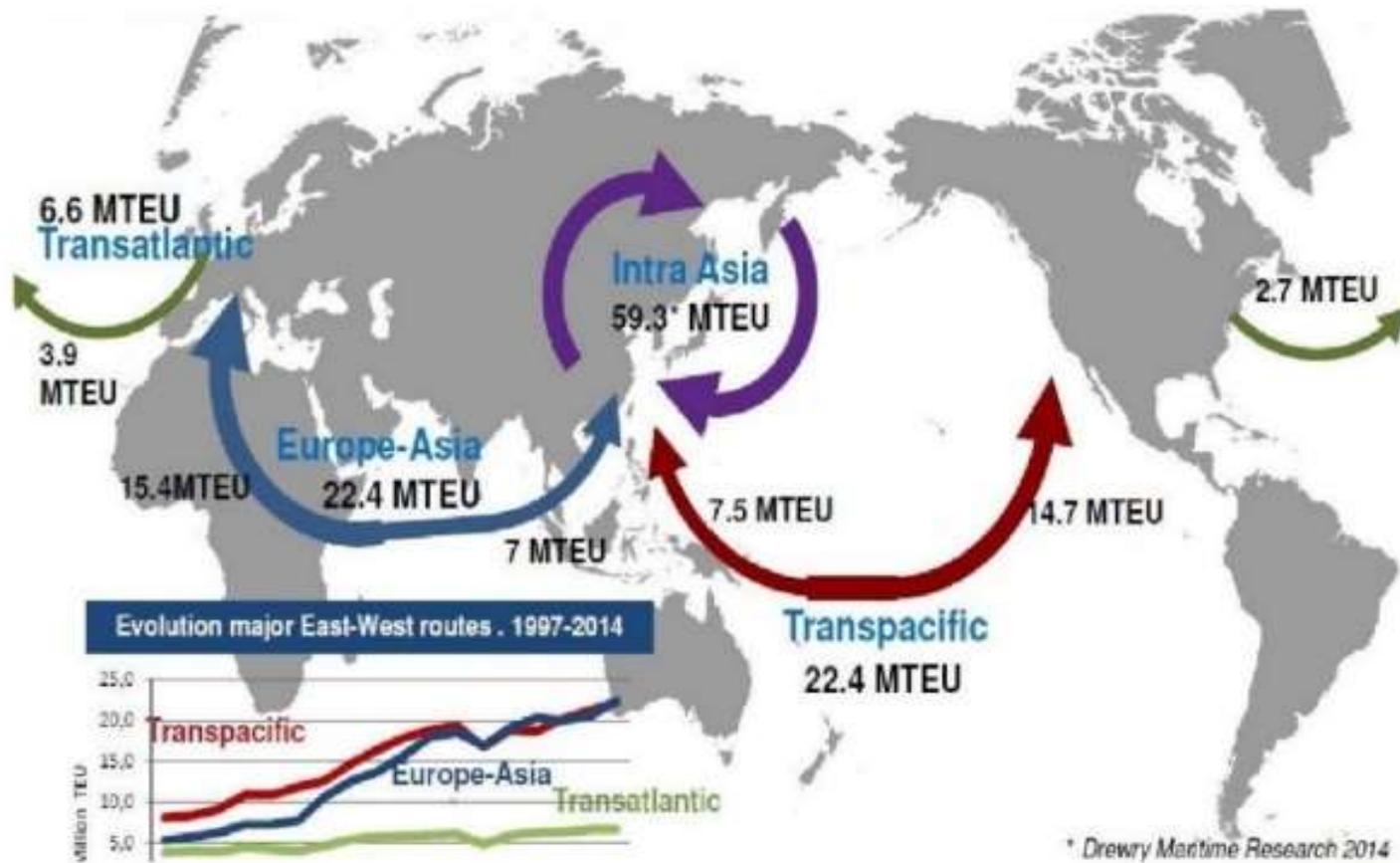


Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

TENDANCES INTERCONTINENTALES



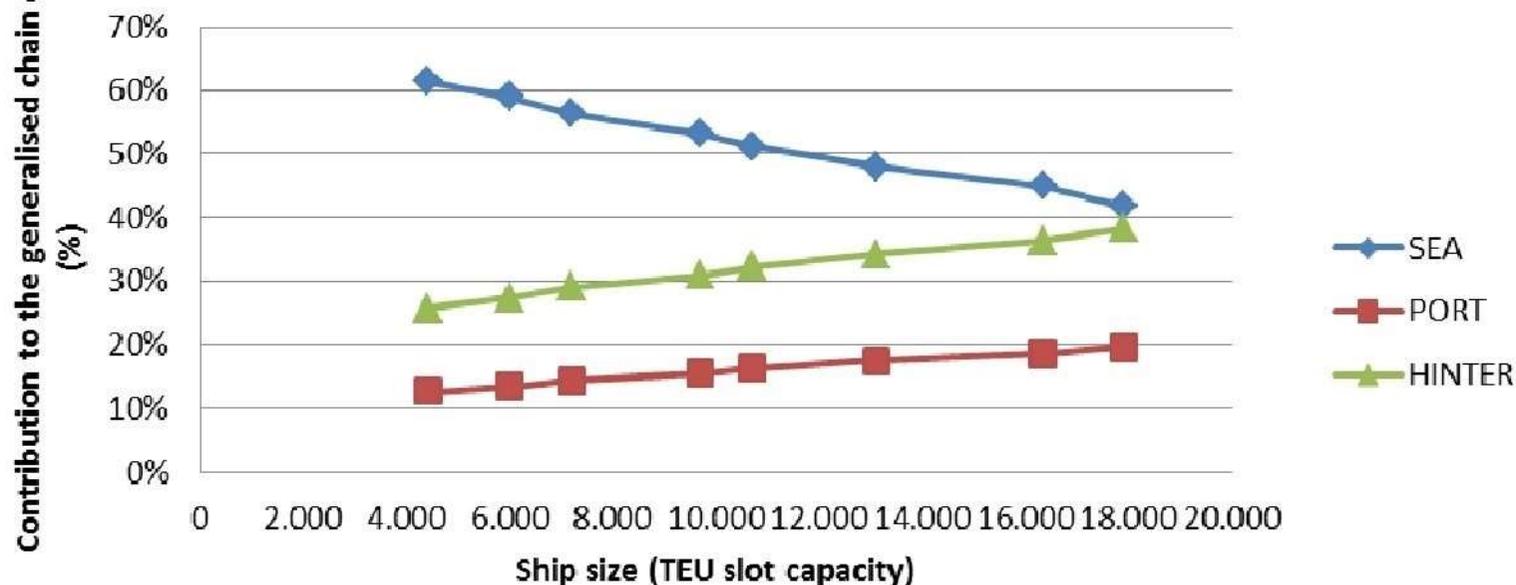
Source: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2014



TRANSPORT FERROVIAIRE VS MARITIME dans la "ROUTE de la SOIE"(II)

IMPACTE DE L'AUGMENTATION DE L'ESCALE DES NAVIRES DE CONTÉNEURS DANS LES COÛTS LOGISTIQUES GLOBAUX

Composition des coûts logistiques globaux (impacte)



Source: Université d'Anvers

Lorsque des navires de 18.000 TEUS sont déployés, l'influence du port et de l'arrière-pays (hinterland) est aussi importante que l'influence de la section maritime.



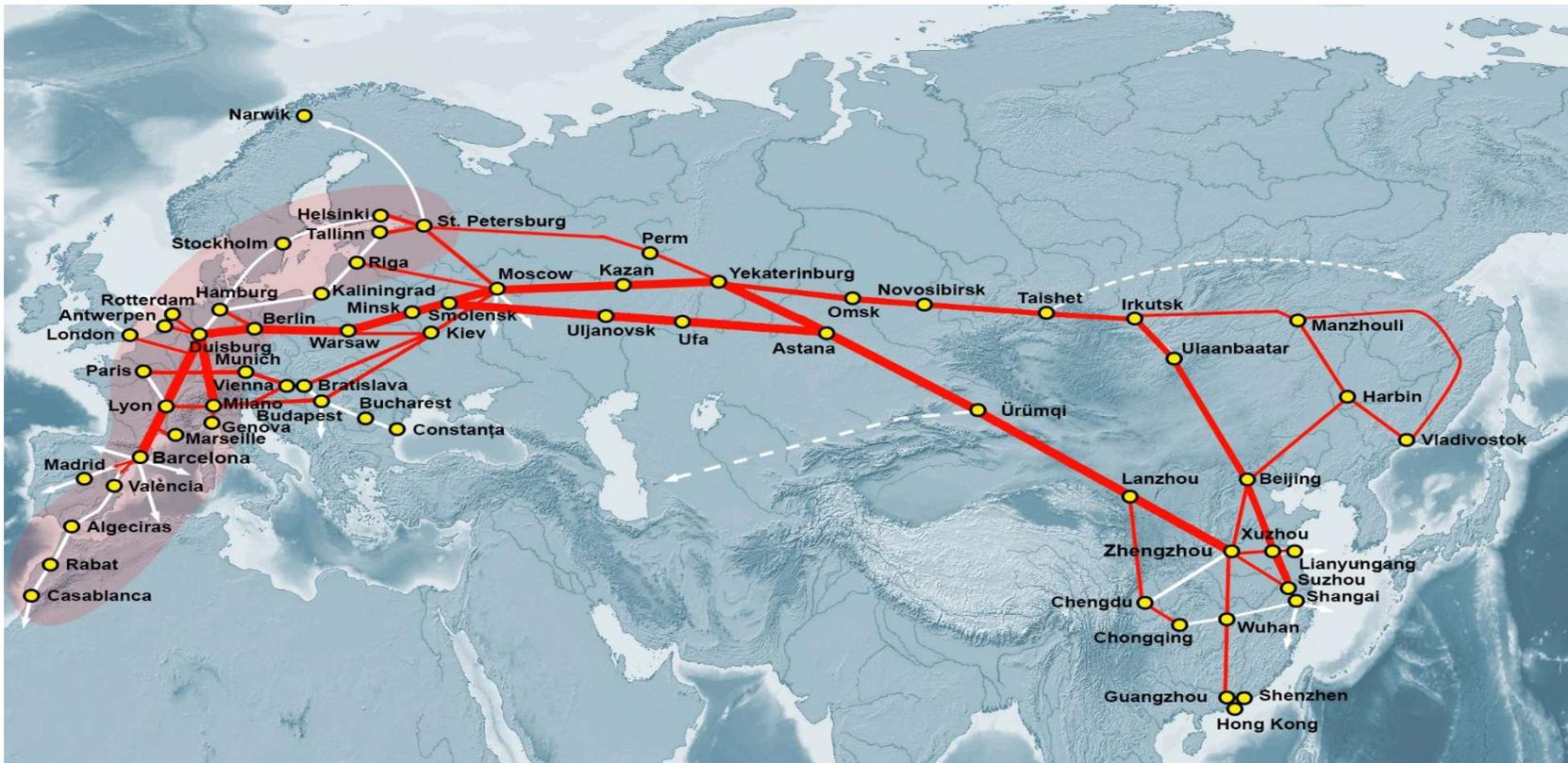
TRANSPORT FERROVIAIRE VS MARITIME dans la "ROUTE de la SOIE"(III) COMMENT RÉDUIRE LA PHASE DU PORT ET HINTERLAND?



- ❖ Implémentation des FERRMED Standards dans le réseau ferroviaire relié aux principaux ports (19 Standards différents considérés)
 - ❖ Plan d'action du déploiement des FERRMED Standards basé sur les six facteurs d'excellence (QCDRME en anglais, QCLRGE en français)
 - QUALITÉ (Q): **Qualité et sécurité** dans les transports (caractéristiques du matériel roulant et période de transit de l'échange intermodal).
 - COÛT (C): **Coût du transport (porte à porte).**
 - LIVRAISON (D): **Délais de livraison et calendrier.**
 - RECHERCHE (R): **Recherche et innovation dans le matériel roulant et les systèmes de contrôle.**
 - GESTION (M): **Gestion globale de la chaîne logistique, traçabilité, équilibrage des flux et procédures bureaucratiques** (notamment questions transfrontalières).
 - ENVIRONNEMENT (E): **Respect pour l'environnement.**



PRINCIPALES ROUTES FERROVIAIRES TRANS-EURASIENNES



TRANS-EURASIAN MAIN ROUTES



NOUVELLES OPPORTUNITÉS POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE TRANS-EURASIEN



L'Eurasie détient plus de 70% de la population mondiale. Le commerce entre les différents pays de cet immense continent révèle une **tendance de croissance continue**, en particulier dans les échanges commerciaux entre la Chine, l'Union européenne et la Fédération Russe.

Environ **40% du chiffre d'affaires total des marchandises** entre la Chine et l'Europe sont des produits à haute valeur ajoutée. De nouvelles opportunités existent pour le rail pour gagner des parts de marché du transport aérien et maritime, à travers d'un Pont terrestre eurasien ("Eurasian Land Bridge") amélioré dans le cadre des initiatives CCTT et OBOR.

Un équilibrage adéquat du trafic **entre les modes et les nœuds et l'harmonisation des Standards**, tout en améliorant continuellement les **facteurs d'excellence «QCDRME»**, sont des **éléments clés pour consolider le système ferroviaire trans-Eurasien.**



LONGUEUR DES TRAINS DANS LES ROUTES PRINCIPALES TRANS-EURASIENNES

Evolution progressive de 600 m à 1.500 m de longueur



Train de marchandises avec deux locomotives et 72 wagons d'une longueur de 1.524 mètres et d'un poids de 4.020 tonnes. Essai mené en France entre les villes de Sibelin et Nîmes au premier trimestre 2014. « Projet Marathon. »

GABARIT DE CHARGEMENT DANS LES ROUTES PRINCIPALES TRANS-EURASIENNES

Adaptation des lignes existantes pour faciliter le « Transport Combiné Non Accompagné » (semi-remorques), gabarit de chargement minimum GB1 (GC préférable)



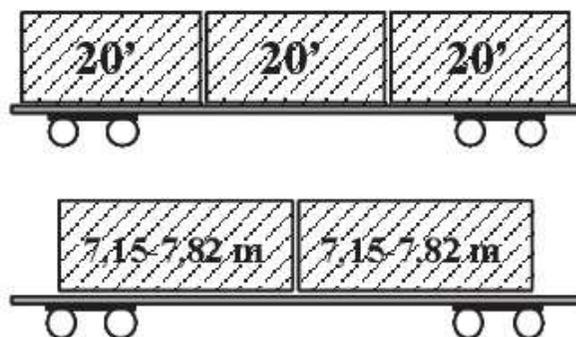
CARACTÉRISTIQUES RECOMMANDÉES DU WAGON DE MARCHANDISES

(transport trans-eurasien de produits à haute valeur ajoutée)

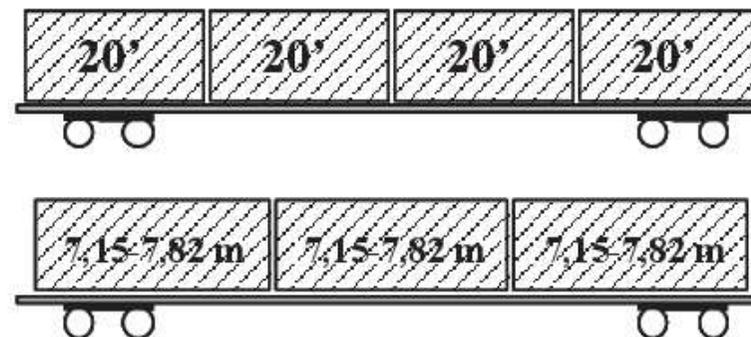
(Selon le *FERRMED Wagon Concept*)

- ❖ Réduction du poids grâce à la conception d'une poutre centrale.
- ❖ Attelages centraux automatiques.
- ❖ Freins compacts et « composites ».
- ❖ Alimentation électrique à bord et équipement informatique.
- ❖ Longueur de chargement possible pour 4 TEUS (~ 25 m).

Today – loading length ca. 19 m



Future – loading length ca. 25 m



TERMINAUX INTERMODAUX EFFICACES DANS LES ROUTES PRINCIPALES TRANS-EURASIENNES



Exigences de base

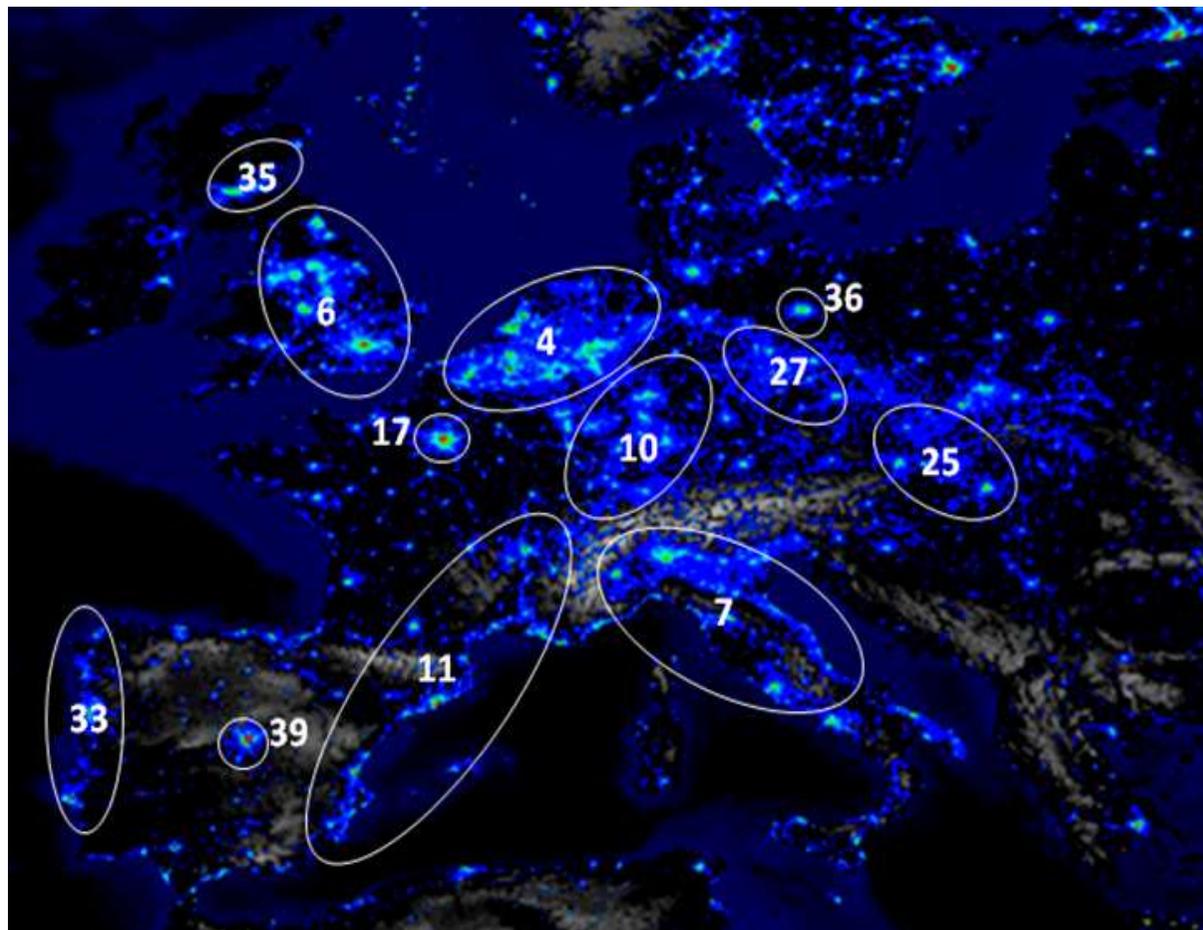
- ❖ **Être situé dans une Méga-Région importante** dans les principales routes trans-Eurasiennes.
- ❖ **Être établi dans une zone logistique et industrielle importante** avec une activité économique diversifiée.
- ❖ **Assurer** différentes **connexions de modes de transport** avec des liaisons internationales **faciles**.
- ❖ Offrir une installation « **zone franche** » ("Free Zone").
- ❖ **Efficacité des opérations:** solutions sans papier, réservation, enregistrement / départ (check in/out), planification du chargement des trains, organisation de la circulation sur les lieux, connexions rapides au dernier kilomètre.
- ❖ **Infrastructure améliorée** / voies étendues et disponibilité pour les trains longs.
- ❖ **Dispositifs adéquats** (soit en utilisant des grues à portique ou des reach-stackers mobiles en "méthode verticale", ou "horizontalement" en utilisant une variété de technologies différentes telles que Modalohr, CargoBeamer, Rail Runner, innovatrans, etc.).



MÉGA-RÉGIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DANS L'UE

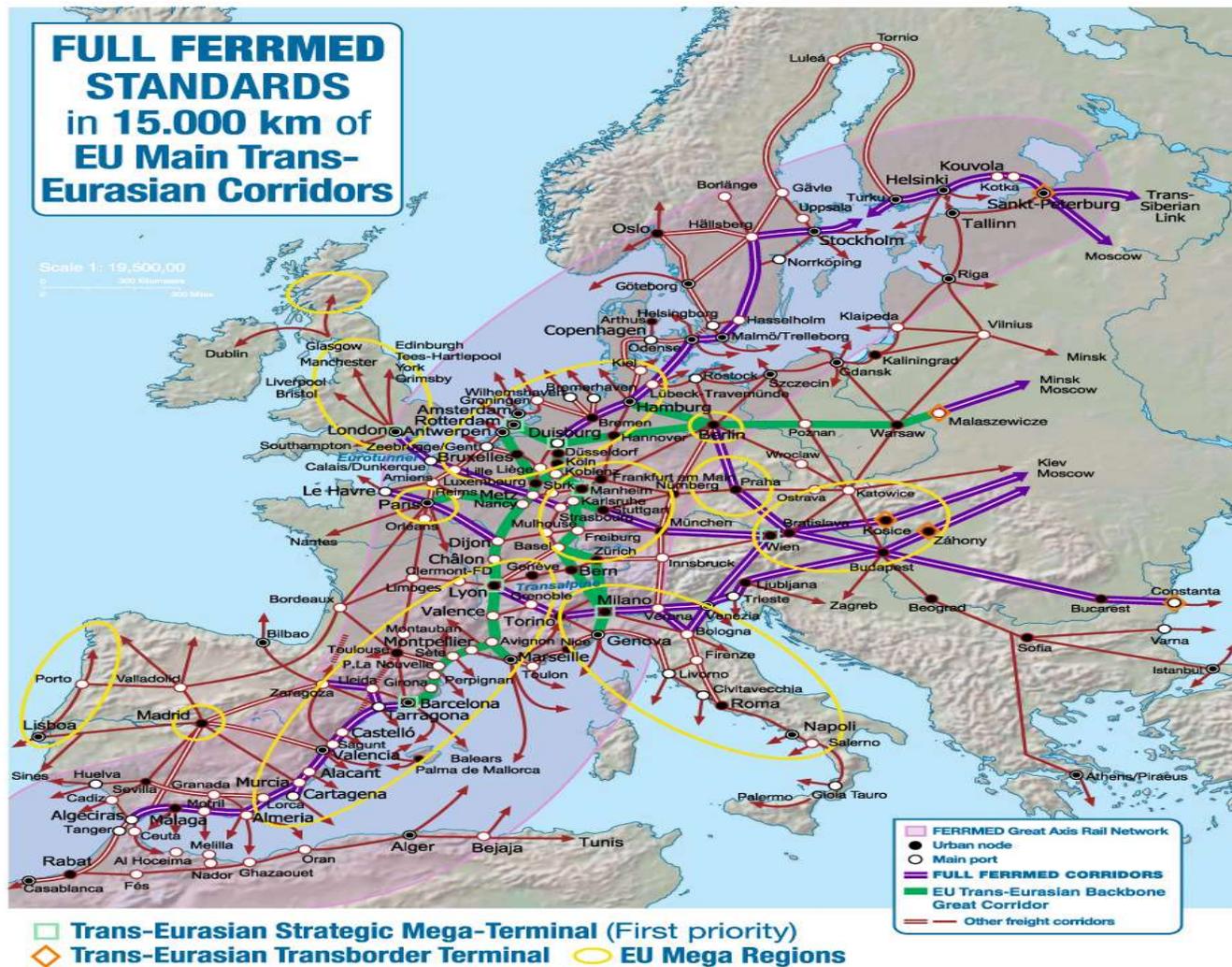
GENERATION
 D'ACTIVITÉ
 ÉCONOMIQUE
 DANS LES
 GRANDES MÉGA-
 RÉGIONS
 EUROPÉENNES,
 basées en techniques
 spatiales et
 statistiques ainsi que
 sur les émissions
 lumineuses (LRP)
 (selon **Richard
 Florida**)

Le chiffre dans
 chaque Méga-Région
 est la note ordinale
 dans le monde entier



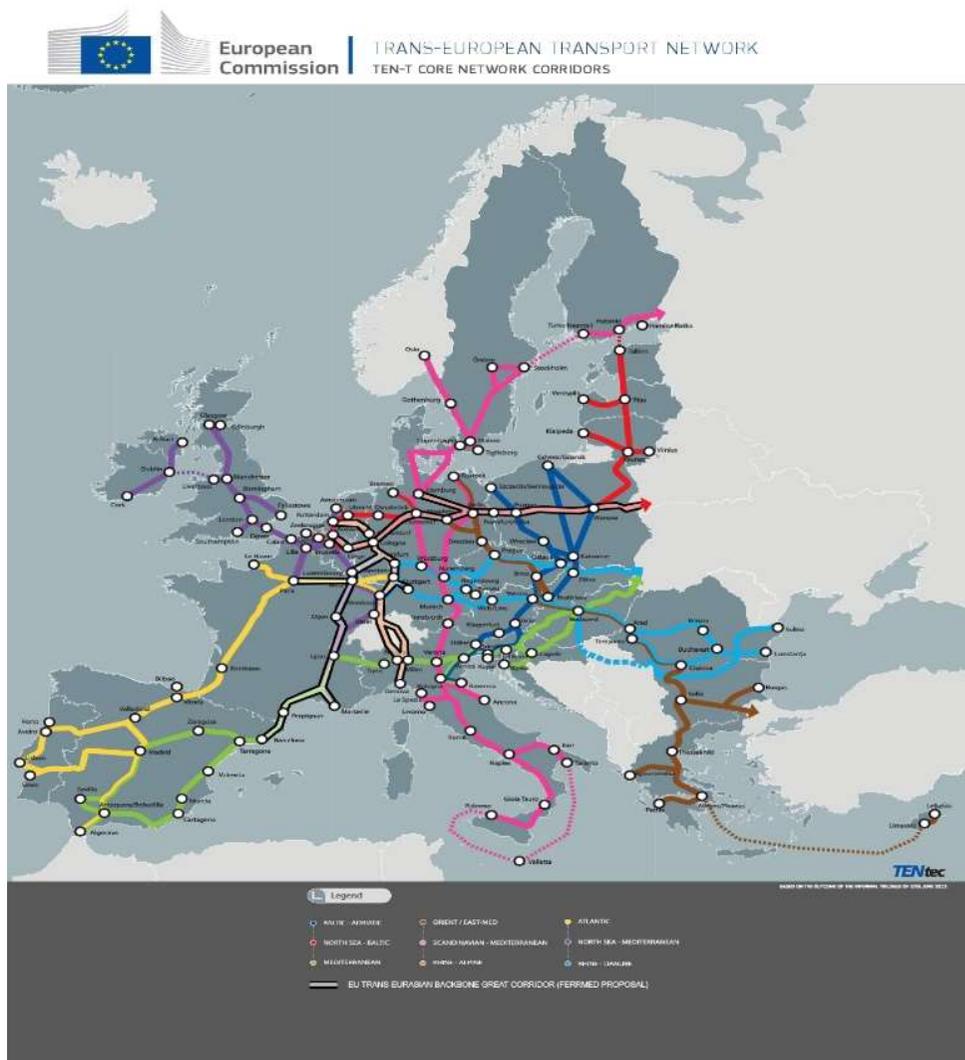
PÉNÉTRATION DES ROUTES PRINCIPALES TRANS-EURASIENNES DANS L'UE (I)

PRINCIPAUX CORRIDORS TRANS-EURASIENS DE L'UE



PÉNÉTRATION DES ROUTES PRINCIPALES TRANS-EURASIENNES DANS L'UE (II)

EU TRANS-EURASIAN BACKBONE GREAT CORRIDOR

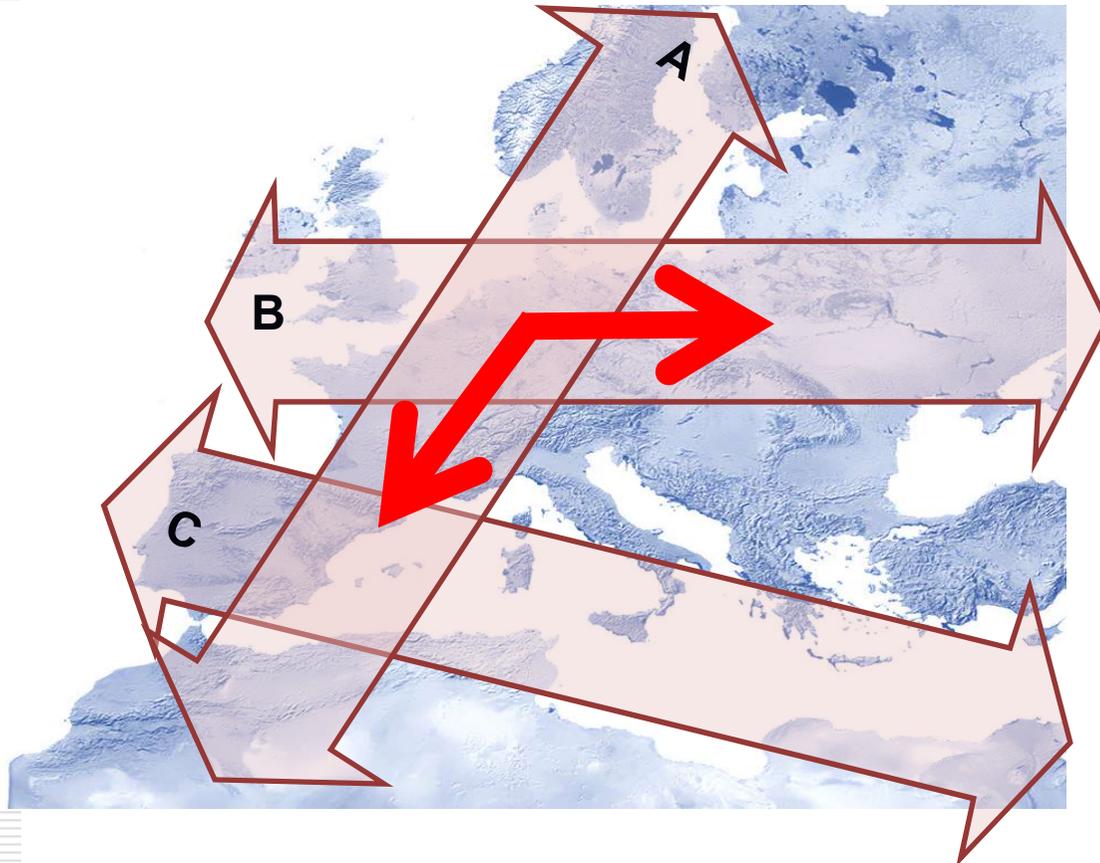


EU TRANS-EURASIAN BACKBONE GREAT CORRIDOR

Première priorité
dans la gestion
des
investissements
et des opérations
unifiées



EU TRANS-EURASIAN BACKBONE GREAT CORRIDOR ET LES TROIS VECTEURS EUROPÉENS DE CROISSANCE GLOBALE



- A. Vecteur des régions économiques locomotrices de l'Union européenne (European Union Locomotive Economic Regions, EULER)
- B. Vecteur Eurasien
- C. Vecteur Extrême-Orient – Méditerranée

PLAN D'ACTION DU RÉSEAU CENTRAL FERROVIAIRE DE L'UE (2017-2030) SUJETS PRINCIPAUX



- Développement satisfaisant du réseau central (*Core Network*), y compris l'application des *FERRMED Standards*.
- Perspective eurasienne.
- Interconnexions ferroviaires efficaces entre les plus importantes Méga-Régions socio-économiques de l'UE et de la Chine.
- Impact socio-économique maximal à court, moyen et long terme.
- Diminution significative des émissions de GES (*GHG, Greenhouse gas*).
- Renforcement progressif du réseau central ferroviaire de l'UE en 4 phases:
 - Sections du réseau central relatives au « EU Trans-Eurasian Backbone Great Corridor ».
 - Sections du réseau central relatives aux 15.000 km de « principaux corridors trans-Eurasiens » (FULL FERRMED Corridors)
 - Corridors du réseau central RTE-T (TEN-T) associés au « déploiement ERTMS » et aux « corridors ferroviaires de marchandises ».
 - Déploiement complet du réseau central



RÉSEAU FERROVIAIRE *FERRMED GREAT AXIS*

Épine dorsale du Vecteur EULER

(EULER = European Union Locomotive Economic Regions)

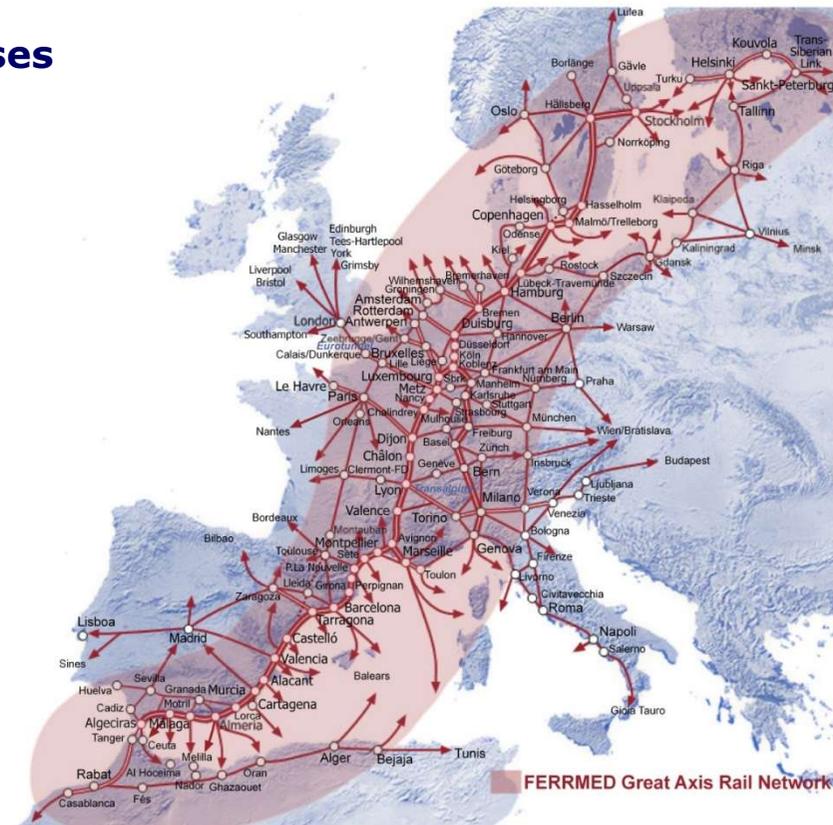
FERRMED GREAT AXIS

Le réseau ferroviaire de marchandises du **FERRMED Great Axis** relie les principaux ports maritimes et intérieurs; et les principaux axes Est-Ouest de l'UE.

FERRMED Great Axis a un impact direct et étroit sur plus de **250 millions d'Européens** (54% de la population de l'UE-28 et 66% du PIB).

En outre, l'axe:

- a une influence proche sur **70 millions d'habitants en Afrique du Nord**.
- **liens avec** l'extrémité ouest du chemin de fer **Transsibérien** à Saint-Pétersbourg et en Finlande.



Western North- South vector



ÉVOLUTION DU TRAFIC INTERCONTINENTAL

IMPACT LOGISTIQUE

Données de base

- Augmentation du trafic intercontinental de 64% (2010 - 2035)
- Proportion de l'évolution du trafic intercontinental entre la mer du Nord et la Méditerranée occidentale: de 77% - 23% à 65% - 35%

Impact

- Augmentation du trafic maritime dans les ports de la Méditerranée occidentale 100% (2015 - 2035).
- Espace supplémentaire requis pour les plateformes logistiques de 56% (2010 - 2035), en considérant la demande prévue selon le « FERRMED Global Study » .

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES CORRIDORS MÉDITERRANÉEN ET MER DU NORD – MÉDITERRANÉEN EN FRANCE (SELON LE FERRMED GLOBAL STUDY) (II)



Trafic attendu

- ❖ Augmentation du trafic globale 2010 - 2035 → **90%**.
- ❖ La part de marché du chemin de fer dans la Vallée du Rhône et en les frontières France-Espagne et France - Italie en 2035 → **25% ÷ 35%**.

Principales actions à développer

- ❖ Contournement Est de Lyon; Nouvelle ligne Lyon – Turin; Amélioration des connexions du Port de Marseille; Nouvelle ligne Montpellier – Perpignan; Déploiement d'ERTMS; Tension électrique 25 KV; Amélioration du gabarit de chargement adapté à les «autoroutes roulantes»; etc.
- ❖ Gestion intégrée avec d'autres corridors du *EU Trans-Eurasian Backbone Great Corridor*.



FERRMED, ASBL



**MERCI
BEAUCOUP
DE VOTRE
ATTENTION**

