

Déclaration commune

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur - Grand Port Maritime de Marseille-Fos - FERRMED

- 1. L'importance du corridor Mer du Nord – Méditerranée pour la desserte de l'Europe** : corridor structurant du réseau transeuropéen de transport et épine dorsale du « grand axe ferroviaire » promu par FERRMED. C'est un axe stratégique d'un point de vue géographique et socio-économique, reliant à travers son tronc central et ses branches connexes, les façades maritimes, voies navigables intérieures et zones industrielles et logistiques les plus importantes sur le territoire de l'UE. Il est particulièrement adapté au trafic ferroviaire de marchandises car c'est l'un des rares axes ne traversant pas de zones montagneuses. Sa connectivité avec les corridors adjacents et complémentaires, notamment Méditerranée, Mer du Nord - Baltique et Rhin – Alpes, est un enjeu majeur pour développer la multimodalité et le ferroviaire (au travers de l'armature de corridors ferroviaires de fret européen), ainsi que pour permettre un rééquilibrage des flux à partir du Sud et améliorer la durabilité des transports en Europe. Cette épine dorsale doit offrir des infrastructures et services performants et connectés entre eux afin de satisfaire les besoins de mise en œuvre de nouveaux schémas logistiques massifiés à partir des entrées portuaires tant Nord que Sud, et de répondre aux opportunités d'investissements de la Chine et de son projet de routes de la soie (One Belt – One Road) pour des liaisons maritimes et ferroviaires facilitant les échanges entre Asie et Europe.
- 2. La complémentarité des ports du Range Nord et du Range Sud, et la formidable opportunité offerte par des chaînes de transport (fer-mer...) efficaces via les ports du Sud, dont le GPMM.** Les ports du Sud développent des coopérations afin d'étendre leur hinterland géographique vers le Nord et le centre de l'Europe avec plusieurs objectifs : développer les trafics et les échanges entre les entreprises, multiplier les coopérations entre acteurs plutôt que des concurrences, contribuer aux objectifs de la COP 21 de réduction du trafic routier de marchandises. Parmi les infrastructures et structures qui favorisent ces liaisons :
 - Création de l'association Medlink Ports en 2015, groupement opérationnel de plateformes portuaires maritimes et intérieures pour le développement du transport multimodal et de la logistique massifiée sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ; c'est la première entité fluvio-portuaire française ; sa visibilité est internationale ;
 - Extension jusqu'à Genève du corridor ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée, avec inscription de sillons Fos-Genève, pour offrir aux acteurs économiques de la Suisse romande une alternative de haute qualité via le port de Marseille-Fos pour le transit de leurs marchandises ;
 - Réalisation attendue du contournement ferroviaire de Lyon pour permettre sur la durée une projection à longue distance des trafics, notamment fret, sur l'axe, et de la liaison Lyon – Turin qui viendra alimenter les trafics sur les corridors Nord-Sud et Est-Ouest ;
 - Calibrage des infrastructures de fret ferroviaire pour faciliter le passage par le gateway Sud (gains carbonés sur le transport door to door vers le Nord et le centre de l'Europe).
- 3. L'importance de traitement des infrastructures et des nœuds du réseau central.** Face aux enjeux sur les territoires de saturation des infrastructures ferroviaires qui servent pour les transports voyageurs et marchandises, l'articulation des infrastructures portuaires, aéroportuaires aux plateformes de transport combiné et aux autres modes (rail, fleuve, route) est une priorité pour assurer la compétitivité du territoire et une meilleure intégration des trafics longue-distance, régionaux et locaux. Il y a urgence dans le traitement des infrastructures et terminaux constituant les nœuds du RTE-T pour en améliorer la fluidité (exemples de la gare Saint-Charles à Marseille, d'infrastructures sur le port en faveur du ferroutage et du transport

4. combiné...), ainsi que dans l'élimination des goulets d'étranglement existants. Le soutien de l'UE est nécessaire pour mener à bien ces projets.

Adhésion à la déclaration conjointe des coordinateurs de corridor de septembre 2017 qui propose des objectifs, des moyens et une gouvernance pour réaliser le RTE-T : réalisation du réseau central d'ici 2030, poursuite du programme du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe et augmentation du budget affecté, adaptation des moyens d'intervention...

5. **L'enjeu de la transformation numérique et de l'innovation dans le secteur des transports et de la logistique** : convergence pour une optimisation, une coordination des trafics grâce à des solutions numériques innovantes qui facilitent et fluidifient les échanges, la traçabilité, le passage de mode à mode, l'interconnexion des réseaux. Evolutions en cohérence avec la dynamique de Smart Port du GPM.

6. **La nécessité de faire évoluer la carte des corridors du RTE-T pour la concrétisation d'un arc méditerranéen de l'Espagne jusqu'à l'Italie et développer de nouvelles liaisons ferroviaires et maritimes des ports du Sud vers la Méditerranée :**

- Inscription de l'axe Marseille-Gênes comme prolongement du corridor Méditerranée et comme barreau manquant à la liaison avec les autres Corridors Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes (éléments d'argumentaire de la contribution commune avec Ligurie)
- Adaptation des lignes conventionnelles de l'Est de l'Espagne à l'écartement de voie international et amélioration des connexions avec les terminaux et les ports
- Soutien au projet de relance d'un réseau transméditerranéen de transport (RTM-T) qui permettra le développement et le financement d'éventuels projets d'autoroutes de la mer, le développement des échanges entre ports de la façade méditerranéenne
- Création d'un MedPorts Forum pour une stratégie portuaire d'échelle méditerranéenne et une meilleure coopération de l'ensemble des ports méditerranéens. Cette stratégie portuaire facilitera une meilleure connexion de la Méditerranée, notamment avec l'Asie, et confortera le positionnement des ports du Sud à l'interface entre Afrique et Europe.

7. **L'application graduelle et prioritaire des Standards FERRMED** dans le Corridor Mer du Nord – Méditerranée, ainsi que dans les corridors attenants Méditerranéen, Mer du Nord – Baltique et Rhin – Alpine comme la solution pour faire remonter la participation du chemin de fer dans le transport terrestre de marchandises et pouvoir attendre les objectifs fixés par la Commission Européenne dans le Livre blanc européen sur la politique des transports 2011-2020.

Joan AMOROS

Président de l'association
FERRMED



Christine CABAU WOEHREL

Présidente du Grand Port
Maritime de Marseille –Fos



Philippe TABAROT

Vice-Président de la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

