

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



FERRMED

Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L. Secrétariat Général
Rue de Trèves, 49 - Boite 7 - 1040 Bruxelles - BELGIQUE
Tel. + 32 2 230 59 50 - Fax. + 32 2 230 70 35
Site : www.ferrmed.com – Email : bureau@ferrmed.com

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs
n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

“ La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, maillon essentiel du grand axe FERRMED

L'ASSOCIATION FERRMED - LA VOIX DU MARCHÉ

FERRMED est une association multisectorielle qui fut créée à l'initiative du secteur privé, le 5 août 2004, afin d'améliorer le transport ferroviaire des marchandises, accroître la compétitivité des entreprises et soutenir le développement durable en Europe. A cette fin, FERRMED a établi 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. FERRMED est composée d'entreprises privées et d'acteurs socio-économiques : entreprises industrielles, chargeurs, opérateurs de transport, sociétés de distribution, ports, terminaux, chambres de commerce, agences de développement économique. Avec 137 membres provenant de 11 pays européens différents, d'Algérie et de la Fédération de Russie, FERRMED est devenue un lobby puissant et un creuset de nouvelles idées visant à optimiser la chaîne globale de la valeur ajoutée.

Les standards FERRMED

- Réseau ferroviaire européen réticulaire et polycentrique à fort impact socioéconomique et intermodal (3 grands axes transeuropéens Nord-Sud et 3 Est-Ouest ainsi que leurs principales branches subsidiaires) ;
- Mise en place, sur les branches principales du Grand Axe FERRMED, de deux lignes parallèles à double voie :
 - Ligne conventionnelle électrifiée (tension de 25 000 volts) dédiée de préférence au fret et apte à supporter des trains de 22,5 à 25 tonnes par essieu ;
 - Ligne à grande vitesse dédiée de préférence au transport des passagers et au fret léger et connectée aux principaux aéroports.
- Unification de l'écartement des voies (norme UIC) ;
- Gabarit de chargement (norme UIC-C) ;
- Trains mesurant 1 500 mètres et atteignant un poids utile de 3 600 à 5 000 tonnes ;



- Pentés maximales de 12 millièmes limitant la longueur des rampes ;
- Mise en place d'un réseau de terminaux intermodaux, polyvalents et flexibles ;
- Voies de garage et terminaux adaptés à des trains de 1 500 mètres ;
- Unification des systèmes de gestion et de monitoring au niveau de chaque grand axe ;
- Système ERTMS ;
- Disponibilité de sillons « 24h/jour et 7j/semaine » pour la circulation des trains de marchandises ;
- Harmonisation des formalités administratives et des législations sociales ;
- Généralisation de la libre-concurrence entre les opérateurs ferroviaires ;
- Coûts compétitifs et homogènes pour l'utilisation des infrastructures en prenant en compte les avantages socioéconomiques et environnementaux du chemin de fer ;
- Philosophie d'amélioration de la compétitivité s'appuyant sur les principes R+D+4i ;
- Réduction de l'impact environnemental du chemin de fer (bruit, vibrations et émissions de CO2) en remplaçant le vieux matériel roulant, en trouvant des solutions infrastructurelles et en portant à 30-35% la part du chemin de fer dans le transport terrestre longue distance ;
- Nouveaux concepts de locomotive et de wagon de marchandises, adaptés aux Standards infrastructurels FERRMED.

L'étude globale FERRMED - la définition d'un réseau européen de fret ferroviaire « business-oriented »



Source : 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.

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 la réalisation 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. Elle conduira à la définition d'un réseau de transport ferroviaire de marchandises « hautement prioritaire » et identifiera les possibilités de Parte-



nariats Public-Privé dans le réseau inhérent au Grand Axe FERRMED.

Afin d'en présenter les résultats, FERRMED organisera une Conférence finale à Bruxelles au mois d'octobre ainsi qu'une série de présentations publiques dans toute l'Europe.

Les études des concepts de « locomotive ferrmed » et de « wagon ferrmed »

L'« Etude du Concept de Locomotive FERRMED » a pour but de développer un concept de « Locomotive FERRMED » qui utilise au maximum les possibilités offertes par les Standards FERRMED.

En particulier, elle devra permettre de définir les concepts clés à prendre en compte dans la conception de la future locomotive de marchandises compatible avec les Standards FERRMED, surtout en ce qui concerne le gabarit de chargement, la longueur et le poids des trains et la polyvalence au niveau des terminaux. Cette Etude est développée par des constructeurs de locomotives membres de FERRMED (ALSTOM, BOMBARDIER et VOSSLOH), conjointement avec des ingénieurs industriels des Ecoles Polytechniques de Valencia et Barcelona (COEIC, COICV, Universitat Politècnica de Catalunya) et avec la collaboration de APPLUS. L'Etude du « Concept de Locomotive FERRMED » devrait être achevée dans le courant du mois de juillet prochain. La présentation des Conclusions de l'Etude aura lieu à Bruxelles au mois d'octobre, en même temps que celle de l'Etude Globale.

L'« Etude du concept de Wagon FERRMED » est réalisée par l'Institut Royal de Technologie de Stockholm (KTH) et l'Institut de Technologie de Berlin (TUB).

Cette étude devra définir le design des plateformes, les dimensions et l'équipement technique des wagons pour marchandises et sélectionner les concepts clés à prendre en compte.

Elle prévoit deux types de wagon-plateforme avec crochet électromagnétique automatique qui permettra le raccordement de différents types de plateformes, carrosseries et longueurs en fonction de la marchandise à transporter et son utilisation pour le "ferroutage".

L'Etude du « Concept de Wagon FERRMED » est très avancée. Durant la première quinzaine de juin, nous recevrons le « Rapport Final », qui devra être révisé avant son approbation finale.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, maillon essentiel du grand axe ferroviaire de marchandises scandinavie-rhin-rhône-méditerranée occidentale

La ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan est un maillon essentiel du réseau du « Grand Axe FERRMED », défini comme étant un réseau idéal pour le transport ferroviaire des marchandises en Europe.

« 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'européens, 54% de la population de l'Union Européenne et 66% du PIB.



La ligne Montpellier-Perpignan est un maillon essentiel du « Grand Axe FERRMED » car il permet de relier la Péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) et l'Afrique du Nord à l'Europe du Nord (via les vallées du Rhône et du Rhin) et à l'Europe de l'Est (via l'axe Lyon-Trieste-Ljubljana-Budapest) et à l'Italie.

Par ailleurs, elle permet de faciliter les connections du Sud de la France Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice-Ventimiglia et améliore la liaison entre Lyon, Paris et le Bassin Méditerranéen.

Cependant, les infrastructures de transport actuelles routières et ferroviaires, déjà proches de la saturation, ne pourront pas absorber la croissance de la demande attendue à l'horizon 2020.

En Languedoc-Roussillon, le trafic fret devrait connaître une hausse de l'ordre de 54 millions de tonnes d'ici à 2020, dont environ 8 millions de tonnes supplémentaires via le mode ferroviaire et 46 millions par la route.

Par conséquent, il est primordial de renforcer durablement la capacité de l'axe ferroviaire Montpellier-Perpignan par la création d'une ligne nouvelle. Le scénario « Doublement partiel de la ligne existante » est à exclure car il ne permet pas de développement du fret après 2020.

Une ligne nouvelle à grande vitesse mixte : la seule alternative en faveur du développement à long terme du trafic ferroviaire de marchandises

Parmi les trois scénarios proposant la construction d'une ligne nouvelle, FERRMED recommande que soit retenu le scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » car il est le seul qui permette à la fois d'améliorer les temps de parcours pour les voyageurs et de développer à long terme le fret ferroviaire dans la région Languedoc-Roussillon (+ 18% d'ici 2020) et en Europe.

En effet, dans ce scénario, il est prévu de réaliser une ligne nouvelle de 153 km dont 90 km de sections à trois ou quatre voies entre Montpellier et Perpignan. Comme les « Standards FERRMED » le préconisent, les TGV nationaux et internationaux emprunteront cette ligne à grande vitesse. Les TER et les trains de fret emprunteront la ligne classique existante mais pourront également emprunter la ligne nouvelle, notamment la nuit.

Par ailleurs, une ligne nouvelle mixte permettra des connexions ferroviaires entre la péninsule ibérique (Portugal et Espagne) et le reste de l'Europe, sans rupture de charge consécutive à la différence d'écartement des voies entre ces réseaux, cette rupture de charge étant très pénalisante pour le transport ferroviaire de fret. En effet, à l'heure actuelle, les trains de fret n'étant pas dotés d'essieux adaptables aux différents écartements, il faut soit changer d'essieux, soit transborder les marchandises d'un wagon à essieu à écartement UIC à un wagon à écartement ibérique soit transborder les marchandises avant la frontière dans des camions.

FERRMED préconise néanmoins de :

- Réserver une bande de terrain, de chaque côté des sections qui ne seront pas dédoublées (environ 63 km), pour la pose de voies additionnelles dans le futur ;
- Limiter le nombre de gares nouvelles à trois (Montpellier, Perpignan et Béziers/Narbonne) ;
- Etablir des connexions entre la ligne nouvelle et les gares existantes afin de permettre aux trains grandes lignes de s'arrêter au centre des villes et aux trains de fret circulant sur la ligne existante de passer par le contournement des grandes agglomérations (et ainsi diminuer les nuisances sonores).

