



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE FERRMED

EN BREF.

FERRMED a mené une étude (« Traffic and modal shift optimisation in the EU ») afin d'identifier le trafic total de marchandises dans l'Union européenne, tant actuellement que dans l'hypothèse où, d'ici 2030, 30 % du fret terrestre dans l'UE devra être transporté par voie ferrée.

Ses objectifs étaient les suivants :

- Identifier le fret total transporté par mode sur les principaux corridors du réseau central de l'UE (réseau dorsal de l'UE) ;
- Identifier les principaux hubs logistiques de l'Union européenne ;
- Proposer un plan d'action pour atteindre les objectifs du Livre blanc de la Commission européenne (2011) sur la politique des transports d'ici 2030 (transporter au moins 30 % du fret de plus de 300 km par voie ferrée ou fluviale) et du Pacte vert pour l'Europe, sur les tronçons les plus fréquentés des corridors, couvrant 65 % du trafic (tonnes-kilomètres) du réseau central étendu de l'UE.

À l'issue de cette étude, un nouveau système de transport de marchandises intégrant le transport ferroviaire, routier et fluvial, appelé +FIRRSST, a été défini.

La proposition se fonde sur les conclusions de l'étude, que l'on peut trouver sur le site web www.ferrmed.com



Concertation garantie par



LOGO de l'entité



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

Texte de présentation de l'organisme rédacteur

→ **FERRMED est une association multisectorielle à but non lucratif, fondée par le secteur privé à Bruxelles le 5 août 2004, afin d'améliorer le transport ferroviaire de marchandises et la compétitivité industrielle en Europe et dans les pays voisins.**

→ **FERRMED promeut l'amélioration des liaisons entre les ports et aéroports et leurs arrière-pays respectifs, la réalisation complète des corridors FERRMED (pour le fret, en ne considérant que la partie la plus importante du réseau ferroviaire central de l'UE).**

→ **Un autre objectif clé de FERRMED est l'optimisation de l'ensemble de la chaîne logistique, en tenant compte de l'intermodalité appropriée, dans le cadre de la 5G et de l'économie circulaire.**

Contact :

Mr. Joan Amorós
President
(president@ferrmed.com)

FERRMED, a.s.b.l.

Rue de Trèves, 49, boîte 7
B-1040 Bruxelles
Belgique

1. Le projet de la ligne
2. Situation actuelle
3. Conclusions de l'étude FERRMED:
 - a. Points de départ
 - b. Trafic attendu
4. Gares multimodales
5. Conclusion finale

1. LE PROJET DE LA LIGNE

La vitesse prévue pour les trains à grande vitesse est de 300 km/h et pour les trains de marchandises est de 120 km/h.

Une pente maximale de 12,5 ‰ est prévue pour la ligne à usage mixte

FERRMED est d'accord avec ces paramètres.

La date d'achèvement du tronçon Montpellier-Béziers est prévue vers 2034, tandis que la deuxième phase devrait s'achever en 2040.

Selon l'étude réalisée par FERRMED, la ligne actuelle sera saturée bien avant 2040. Par conséquent, nous exhortons vivement les autorités françaises à raccourcir le terme d'achèvement du deuxième tronçon.

Tableau 1

Origine	Fin	Longueur	TAV	Régionaux	Fret	Total
Montpellier	Béziers	66	29	55	33	117
Béziers	Narbonne		23	50	33	106
Narbonne	Perpignan	96	17	32	25	74

2. SITUATION ACTUELLE

- a) La situation actuelle, en termes de nombre de trains par jour sur le secteur Montpellier - Perpignan, qui fait l'objet de ce cahier, est reflétée dans le tableau 1, tel qu'il apparaît dans l'Atlas du réseau ferré en France, 2025.
- b) Il convient de noter que le nombre de vols quotidiens entre Paris et Barcelone est de 54, pouvant transporter 8.200 passagers.
- c) Le trafic quotidien de passagers entre Paris et Barcelone en 2018 était de:
 - Avion: 8.200
 - Train: 1.500
 - Automobile: 4.500
 - Bus: 5.300
 - TOTAL: 19.600

FERRMED estime qu'avec un service ferroviaire à grande vitesse capable d'effectuer le trajet Paris-Barcelone ou vice versa en 4 heures ou 4 heures 15 minutes, il pourrait capter 50 % des passagers, soit environ 9.600 passagers, l'équivalent approximatif de 14 trains TGV à deux étages (7 dans chaque sens).

3. CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE FERRMED

L'étude FERRMED part du principe que, d'ici 2030, le 30 % du transport terrestre de marchandises en Europe devrait être effectué par voie ferrée (la France a fixé ce pourcentage à 18-20 % pour cette date). L'étude considère que 30 % de l'ensemble du fret terrestre (route et rail) pour les distances supérieures à 300 km devraient être transférés vers le rail et précise l'augmentation du nombre de trains jusqu'en 2030 selon trois scénarios : une croissance normale, une croissance de 20 %, et une croissance due à un rééquilibrage entre les ports : les ports méditerranéens absorbant 20 % du fret actuellement acheminé vers les ports de la Mer du Nord.

Ports impliqués dans la redistribution :

MÉDITERRANÉE: Trieste, Koper, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Gênes, Marseille, Sète, Barcelone, Tarragona, Valence, Castellón, Alicante, Carthagène et Algésiras.

MER DU NORD: Le Havre, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven et Hambourg

Nombre de trains selon l'étude FERRMED

Longueur	Origine	Fin	FERRMED étude: total trains/jour					
			2030		2030+20%		2030+20%+Eq. ports	
Km			Tot	Fret	Total	Fret	Total	Fret
66	Montpellier	Narbonne	196	91	215	109	255	150
96	Narbonne	Perpignan	147	78	163	96	187	128

Le tableau présentant le nombre de trains, établi d'après l'étude de FERRMED, ne tient pas compte des voyageurs potentiels provenant de l'avion ou de la route.

Ce document définit également le système +FIRRSST, un nouveau système de gestion multimodale du transport de marchandises par route et rail au sein de l'UE, avec des trains directs, des arrêts intermédiaires et des arrêts à la demande, en fonction du type de fret disponible (semi-remorques, conteneurs et caisses mobiles).

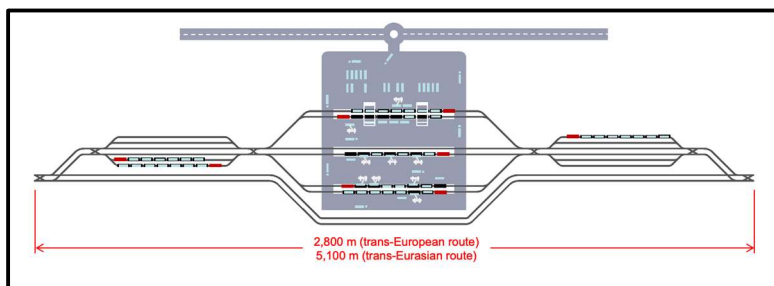
Ce système de gestion ferroviaire est le seul qui permette d'atteindre, voire de dépasser, l'objectif de 30 % de marchandises terrestres transportées par rail d'ici 2030.

Pour ces trains, l'étude définit également la configuration requise des gares multimodales pour un transbordement optimal des marchandises.

5. GARES MULTIMODALES

L'étude FERRMED définit également une série d'actions nécessaires dans toute la zone d'étude pour la période 2030-2033.

Le concept de terminal multimodal est illustré dans la figure ci-jointe, le nombre de voies variant en fonction du potentiel de la gare. La configuration des voies à l'entrée et à la sortie est prévue pour l'accélération et la décélération des trains (Pour plus d'information sur tous les types de terminaux FIRRSST, veuillez consulter l'étude sur www.ferrmed.com).



Pour le trajet Montpellier-Perpignan, l'étude définit une série d'actions à entreprendre.

- Construction de 2 nouvelles voies d'évitement de 1 700 m à proximité de l'aéroport de Perpignan
- Construction de deux nouvelles voies d'évitement de 1 700 m chacune à la gare de Narbonne, entre le canal de la Robine et le terminus de la gare. Les voies à prolonger sont celles situées au nord-ouest, actuellement longues de 1,2 km.
- Nouveau terminal intermédiaire complet +FIRRSST à Rives Altas avec : 2 voies rapides de 900 m, 2 voies rapides/modérées de 900 m, 2 voies de manœuvre de 950 et 2 voies d'évitement de 1,700 m
- Gare de triage de Béziers : prévoir l'espace nécessaire pour 2 voies d'évitement de 1 700 m (2 des 29 voies situées à l'extrémité nord de la gare, adjacentes aux voies d'évitement, doivent être allongées de 900 m à 1 700 m).
- Nouveau terminal semi-compact stratégique +FIRRSST à Saint-Brès (Montpellier) avec : 2 voies rapides de 900 m, 3 voies rapides/modérées de 900 m, 2 voies moyennes/lentes de 900 m, 4 voies de manœuvre de 950 m au côté ouest et au terminal et 2 voies d'évitement.

4. CONCLUSION FINALE

Le présent document constitue un résumé très succinct de certaines des conclusions de l'étude. FERRMED se tient à la disposition des organisateurs pour leur fournir de plus amples informations sur les points qu'ils jugeront opportuns.