



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

Bruxelles, le 10 Mai 2013

**M. Pierre de Bousquet**  
**Préfet de la Région Languedoc-Roussillon**

Monsieur le Préfet,

Nous avons reçu la demande d'observations concernant la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan.

FERRMED a finalisé en 2009 une Etude Globale qui avait été menée par un prestigieux consortium international de sociétés de conseil, où se trouvait INEXIA (SYSTRA) en représentation de la France. Cette Etude montre que le nombre de millions de tonnes traversant les Pyrénées Orientales passera des 52,7 en 2005, aux 110 en 2025.

Si on maintenait la basse participation du train (4,7% du trafic terrestre total), cela signifierait passer des 3.400.000 poids lourds annuels, pour arriver à 7.290.000 en 2025 (plus que doubler le trafic).

Il semble évident pour beaucoup de raisons (parmi elles les environnementales) qu'il ne convient pas que toute cette augmentation du trafic soit absorbée par l'autoroute.

Il faut se rendre compte que si l'augmentation du trafic routier transfrontalier s'arrêtait aux 4.842.000 camions/an, pour les marchandises qui restent il serait nécessaire de faire passer environ 214 trains/jour de 500 tonnes nettes, ou bien 107 trains/jour de 1.000 tonnes nettes.

Si l'on considère des trains de 750 tonnes nettes (1.800 tonnes brutes approximativement) on aurait besoin de 143 trains/jour.

Evidemment ces volumes incluent les différents types de transports de marchandises : conventionnel, combiné et autoroute ferroviaire.

Nous vous envoyons en Annexe trois Tables avec les données du trafic transfrontalier dans les Pyrénées Orientales. Il est évident qu'à ces chiffres il faut ajouter celles correspondant aux trains de passagers.

Pour toutes ces raisons FERRMED, tel que demandé en 2009, insiste dans le besoin d'avoir une ligne mixte (qui admette des trains de passagers à 350 Km/h et des trains de marchandises à 90 Km/h) tout au long du tracé de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, entre autres raisons pour couvrir les contingences et les limitations de la ligne conventionnelle existante entre Perpignan et Narbonne.

Pour diminuer le coût du tracé dans la zone de Les Corbières on pourrait admettre d'avoir des rampes autour du 15 %.

Nous restons à votre disposition pour faire une étude socio-économique sommaire qui puisse montrer plus en détail la rentabilité significative de la nouvelle ligne mixte complète.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Cordialement,

Joan Amorós  
Secrétaire Général