

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## Syndicat CGT des cheminots de Sète

Bourse du travail  
16, rue Jean Jaurès - 34200 Sète  
Tél. : 04.67.74.30.42 - Fax : 04.67.74.30.44

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

**“ Une véritable chance pour le développement de tous les trafics ferroviaires en Languedoc-Roussillon ”**



Dans le cadre du débat public qui aura lieu le mercredi 06 mai 2009, salle Georges Brassens à Sète, le Syndicat CGT des cheminots de Sète en lien avec le secteur fédéral CGT des cheminots du Languedoc-Roussillon tient à vous faire part de ses analyses et commentaires sur les 2 sujets à l'ordre du jour de la réunion de Sète : la politique du fret ferroviaire et les déplacements régionaux.



## Sète, une plate-forme intermodale idéale

Reliant la Méditerranée au Rhône par le port de Sète, le canal du Rhône à Sète, infrastructure singulière, longtemps délaissé tant par l'Etat que par VNF, constitue un maillon essentiel pour la région Languedoc-Roussillon en matière de transports alternatifs de marchandises. Conformément au Contrat de Projet Inter-régional Etat-Régions (CPIER), notre région affirme désormais sa volonté de développer l'usage des transports de marchandises par voies fluviales.

De plus, avec la proximité de l'autoroute A9 et de l'aéroport de Montpellier-Fréjorgues, le port de Sète, doté d'installations ferroviaires performantes, se révèle être un véritable carrefour ferroviaire, maritime, fluvial, aérien et routier.

Sète se doit donc d'être au cœur de la stratégie régionale visant à développer tous les modes de transports et ce, de manière complémentaire, en accord total avec les décisions prises lors du Grenelle de l'environnement.

Pourtant, les décisions et les projets de RFF en lien avec la Région Languedoc-Roussillon réduisant l'activité portuaire ainsi que les capacités de production ferroviaire (suppression du wagon isolé, arrachage des voies à quai et dans les chantiers SNCF, vente des chantiers manœuvres par RFF à la région politique aidant la Direction SNCF à supprimer tous les emplois FRET sur le site, etc.) sont en totale contradiction avec la volonté de placer le développement durable au cœur des préoccupations.

Egalement, les transports régionaux de voyageurs sont un atout majeur du développement économique de Sète et du besoin des usagers. La nouvelle convention TER, signée entre la Région et la SNCF et approuvée par la CGT, prend en compte les besoins de la population en matière de déplacement et met en évidence certains points essentiels comme :

- L'intermodalité des transports qui est une priorité. Elle doit se penser dans le cadre de l'aménagement du territoire, au travers d'un schéma cohérent de transport.
- L'augmentation de trafic de 20%, avec 80 circulations supplémentaires, permettra aux usagers d'obtenir une réponse favorable à leurs besoins de déplacement quotidien et de loisirs.
- La réhumanisation des gares TER pour répondre aux besoins des usagers avec entre autre la présence d'agents SNCF du premier au dernier train.

De plus, le trafic de passagers de Sète vers le Maroc est loin d'être négligeable (275 000 voyageurs en 2007) et a augmenté de 50% depuis janvier 2004.

Ce chiffre ne peut que s'accroître, comme l'attestent les contrats signés entre la SNCF et l'ONCF (Office National des Chemins de Fer marocains) qui font suite au protocole d'accord signé le 22 octobre 2007 entre le Président de la République Nicolas Sarkozy et Sa Majesté Le Roi Mohammed VI fondé sur une coopération technologique, économique et financière.

Ces contrats engagent la SNCF à superviser les études, la réalisation et la mise en exploitation de la première ligne à grande vitesse du continent africain reliant Tanger à Kenitra.



## Quel scénario choisir ?

En premier lieu, il apparaît clairement que le scénario A plaide pour une utilisation exclusive de la nouvelle ligne par les TGV. Peut-on se permettre d'utiliser cette nouvelle ligne uniquement pour faire passer des TGV, ce qui aura pour conséquences de jeter encore plus de camions sur nos routes ?

Et puis, quel usager n'a pas rencontré des difficultés lors de ses trajets sur le tronçon de ligne entre Nîmes et Perpignan ?

Il s'avère que les problèmes actuels du trafic ferroviaire sont en grande partie liés à la configuration de la ligne actuelle. Au moindre incident entraînant une interruption de trafic, aucune solution de contournement n'est possible. Restreindre l'utilisation de la nouvelle ligne aux seuls TGV ne résoudrait en rien cette problématique. La réciproque étant vraie en cas d'incidents sur la ligne nouvelle.

Le scénario A, solution la moins porteuse en termes de développement et la plus restrictive en termes de report modal, notamment sur le fret ferroviaire, n'offre qu'une interconnexion très limitée entre les deux lignes et ne permet donc pas le désengorgement du trafic ferroviaire en cas d'incidents.

Le scénario C quant à lui, qui est de loin le plus coûteux, exclut complètement Sète des voyages à grande vitesse, contraignant les usagers à effectuer un véritable « parcours du combattant » pour bénéficier des avantages de la ligne nouvelle.

De plus, l'expérience montre que la construction de gares nouvelles à l'extérieur des centres-villes a supprimé la proximité et la souplesse qu'offre l'implantation actuelle des gares.

Aujourd'hui, il est même envisagé de construire une double voie entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV.

Le scénario D qui propose le doublement partiel de la ligne existante, paraît difficilement envisageable. D'un point de vue géographique tout, notamment avec les nombreux ouvrages d'arts traversés. Au point de vue urbain ensuite, de par l'essor immobilier que connaissent les alentours des voies ferrées.

## Conclusion

D'ores et déjà, nous voyons bien que, en matière de développement durable et de transmission aux générations futures, la solution qui sera retenue devra obligatoirement être ambitieuse en terme d'augmentation de trafics, dans la plus grande synergie entre les 2 lignes, nouvelles et classique et dans les deux modes, voyageurs et marchandises.

Dans ce cadre, il apparaît donc assez clairement que, au vu de l'ensemble des arguments avancés aujourd'hui, le scénario LGV mixte voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h offre la meilleure solution en termes de report modal et surtout une plus grande souplesse d'utilisation et d'exploitation entre les 2 lignes et présente pour la région, Sète et sa population :

- Le meilleur ratio investissement/nombre de trains : 70 à 80 circulations supplémentaires dans tous les modes.
- La meilleure solution en termes d'exploitation et de maintenance en permettant de mixer les trafics par LGV et ligne classique en cas d'incident, pour l'entretien du réseau et par rapport aux besoins des usagers (TGV, TER grande vitesse, Fret grande vitesse, Combiné, Fret conventionnel).



- Cette solution dite « combiné » équilibre les avantages en terme de ratio /investissement et en terme de taux de rentabilité entre voyageurs et marchandises.
- De plus, le facteur temps de parcours ne présente qu'un inconvénient limité : 10 mn de plus sur l'intercité et 20 mn de plus entre Paris et Barcelone. Cette réduction de vitesse à 220 km/h permet surtout une meilleure gestion entre trafics fret et voyageurs : en effet, plus le différentiel de vitesse entre trains lents et trains rapides est important, plus la gestion du réseau est difficile et entraîne une dégradation de la fiabilité.
- Une intermodalité de tous les transports sur une place géographique stratégique même si aujourd'hui les pouvoirs publics n'ont d'autres préoccupations que de brader la zone portuaire, et la direction SNCF les emprises ferroviaires à des promoteurs peu soucieux du Grenelle de l'environnement et des conséquences que cela engendrerait sur le plan humain et environnemental.

Cette solution présente surtout les meilleurs avantages en termes de trafics marchandises tout en permettant néanmoins de développer les trafics de voyageurs grande ligne sur LGV et TER sur ligne classique dès sa mise en service, et offrira la meilleure évolutivité après 2020.

En effet avec une hausse annuelle du trafic de voyageurs dans les TER due à une mobilité accrue des salariés de tous les secteurs d'activités sur notre région et au passage aux 35 h qui a augmenté les déplacements, il nous paraît nécessaire voir indispensable que l'interconnexion entre lignes nouvelle et classique soit maximale pour offrir aux usagers et contribuables le meilleur rapport qualité/prix possible et sûrement un meilleur service rendu.

**Pour finir, cette solution permettra de faire circuler l'ensemble des trains sur la LGV et autorise une meilleure répartition des circulations entre ligne classique et ligne nouvelle avec une grande souplesse d'exploitation.**

