

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Syndicat CGT des cheminots de Béziers

Bourse du travail, 57 avenue F. Mistral, 34500 Béziers.
Téléphone : 04.67.28.82.63. - Fax : 04.67.49.37.03. - syndicatcgtcheminotsbeziers@wanadoo.fr

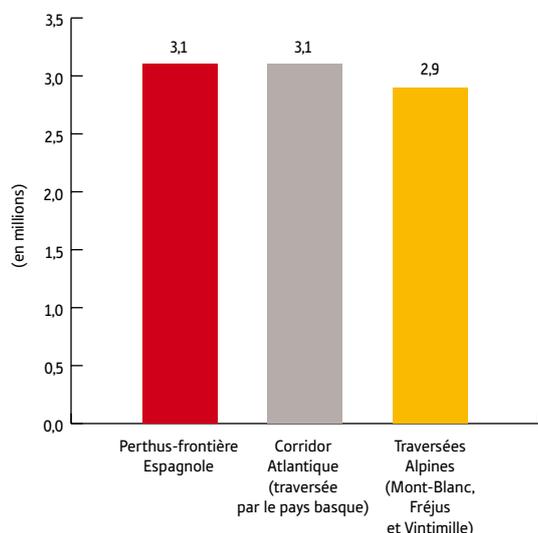
Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs
n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



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

Dans le cadre du débat public qui aura lieu à Béziers le 2 avril 2009 au Palais des Congrès de Béziers, le Syndicat CGT des cheminots de Béziers en lien avec le Secteur 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 Béziers : la mixité de la ligne TGV et le positionnement des gares nouvelles.

NOMBRE DE POIDS LOURDS AUX FRONTIÈRES EN 2004



source RFF

En préambule et sans rentrer dans une avalanche de données statistiques, quelques chiffres sont nécessaires pour bien comprendre la situation actuelle.

92.5% des flux terrestres tous modes (fluvial, routier, ferroviaire), passent par la route aujourd'hui dont 3.1 Millions de poids lourds qui passent au Perthus et transitent dans notre région (données 1994).

Le nombre de poids lourds au Perthus - frontière espagnole, a été multiplié par 5 en 20 ans pour atteindre 3,1 millions d'unités en 2004. Cette hausse exerce une pression très forte sur le réseau routier en Languedoc-Roussillon et conduit à intégrer les liaisons transpyrénéennes parmi les priorités européennes.



D'ici 2020, les prévisions de trafics sont de :



- + 125 % pour les transits de Voyageurs
- + 27 % pour le Transport Express Régional
- + 20 % en marchandises

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

Dans ce cadre, 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.

En effet, les difficultés actuelles du trafic ferroviaire sont en grande partie liées au seul couloir de passage existant, accentués par la structuration en Y des deux cotés de la ligne et alimentée tout du long par des lignes affluentes pour la plupart en voie unique et posent de fait d'importantes problématiques en cas d'interruption de trafic ou lors du moindre incident.

Or, la proposition d'une ligne LGV entièrement voyageurs nous renverrait dans les mêmes problématiques autant en mode exploitation que sur le futur entretien du réseau à grande vitesse et ce sur les deux lignes.

Et puis, comment comprendrait-on, après un Grenelle de l'Environnement n°1 qui nous laisse un rien désabusé mais qui reste toujours pertinent, que l'on retienne la solution la moins porteuse en termes de développement et la plus restrictive en terme de report modal, notamment sur le fret ferroviaire, avec à terme un doublement des infrastructures routières (A9, RN) qui serait un véritable appel d'air pour le trafic routier voyageurs et marchandises.

Autoroute A9 : la montée du trafic

Même si l'on constate sur l'ensemble de l'autoroute A9 un ralentissement de la croissance du trafic, on peut prévoir que les difficultés de circulation, déjà présentes sur certaines sections, ne feront que s'accroître. Ceci devrait amener des périodes de congestion de plus en plus fréquentes sur la partie déjà la plus chargée : entre Nîmes et Sète puis, dans un second temps, jusqu'à Narbonne. En l'absence d'autres aménagements, de nouvelles mesures de gestion et de reports du trafic, d'ici 5 ans environ, les tendances actuelles devraient conduire à une situation « très fortement dégradée » jusqu'à Narbonne.

Une croissance annuelle du trafic de 4% sur les dix dernières années

Accroissement annuel du trafic (tous véhicules MJA) - Période 1994 - 2003

Section	En %	En nombre de véhicules
Bifurcation A9-A7 - Nîmes-ouest	+ 3,1	1300
Nîmes-ouest - Bifurcation A9-A54	+ 3,2	1900
Bifurcation A9-A54 - Vendargues	+ 4	2800
Montpellier-ouest - Sète	3,7	2500
Sète - Bifurcation A61	+ 4,5	2700
Bifurcation A61 - La frontière	+ 5,5	1900

Source : rapport du gouvernement : CATT n°11



La solution mixte voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h présente dans ce cadre :

- 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 termes de ratio/investissement et en termes de taux de rentabilité entre voyageurs et marchandises.
- De plus, le facteur temps de parcours ne présente qu'un inconvénient limité : 10 mn sur l'inter-cité et 20 mn 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 sera difficile et entraînera une dégradation de la fiabilité.



En conclusion

Pour être tout à fait sincère, elle 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.

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.





Sur le volet gare nouvelle qui oppose actuellement le monde politique, il convient, à notre avis de ne pas se précipiter sur cette question afin de ne pas faire tout et n'importe quoi, au risque de voir s'entredéchirer élus et citoyens de chaque territoire pour gagner un « combat » qui serait du type perdant/perdant.

Sans vouloir être donneur de leçons, c'est d'abord l'intérêt commun et la transmission aux générations futures qui doit nous guider dans nos débats et nos échanges.

Il paraît déjà évident que dans la configuration actuelle, la gare de Montpellier Saint Roch ne pourra pas absorber l'ensemble des trafics prévus, notamment en entrées/sorties de gare.

Une gare TGV s'impose donc à Montpellier, avec si possible une interconnexion avec la ligne classique afin de pouvoir développer une nécessaire inter-modalité.

Passons maintenant au sujet qui fâche, la localisation d'une gare nouvelle entre Montpellier et Perpignan soit à Béziers, soit à Narbonne soit entre les deux.

Il nous semble nécessaire dans ce dossier de réfléchir à bien cerner tous les enjeux d'une telle décision qui va tous nous engager pour les 20 ou 30 prochaines années et ainsi éviter le phénomène gare « betterave » ou deux gares nouvelles à 25 km de distance, ce qui serait un non-sens évident.



Gare de Béziers



Gare de Narbonne

Il nous semble donc que dans un premier temps, la solution de connecter à la ligne nouvelle les gares de Béziers et Narbonne, situés en hyper centre et connectés à la ligne Béziers-Neussargues et Narbonne-Carcassonne soit la plus réaliste et la plus sage et ce d'autant plus que, selon les études réalisées par RFF, les quais de ces deux gares bénéficient d'une configuration suffisante pour l'accueil de tous les trains.

Ce qui n'empêchera pas dans un prochain avenir, notamment dans la perspective de la réalisation d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Narbonne de localiser dans un second temps une gare nouvelle qui relierait les deux lignes nouvelles Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse aux deux lignes classiques Bordeaux-Toulouse et Cerbere-Nîmes, créant ainsi un véritable pôle intermodal. Cela passe aussi par une maîtrise des réserves foncières qui devront faire l'objet d'un débat sur leur positionnement.

Le syndicat CGT des cheminots de Béziers

