

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Secteur fédéral des cheminots CGT Région Languedoc-Roussillon

4, Rue Du Guesclin – 34000 MONTPELLIER
Téléphone : 04.67.92.31.11 - SNCF : 561548 - cgtchem.secteurmpl@wanadoo.fr

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



Ligne TGV Montpellier-Perpignan un atout indispensable pour le développement du ferroviaire

Depuis quelques années, la société française ne conçoit plus ses déplacements de la même façon. De fait, le développement des transports collectifs marque fortement cette orientation. L'augmentation du prix du pétrole, la baisse du pouvoir d'achat, la défense de l'environnement amènent les populations à se poser la question des déplacements domicile-travail et tourisme-loisirs.

Le Grenelle de l'environnement a également posé de nombreuses questions et a validé des pistes de travail sur le transport collectif le moins polluant possible. Chacun peut le voir, des projets de tramway fleurissent dans les villes et le développement des réseaux de transports collectifs urbain et périurbain démontrent cet essor. De même l'augmentation régulière du nombre d'usagers dans les TER du Languedoc-Roussillon démontre bien l'utilité du maillage du territoire par le transport public collectif.

La gestion de ces transports collectifs est réalisée par de nombreuses autorités organisatrices qui devront relever le défi de la complémentarité des modes de transports pour répondre aux besoins des usagers.

Un autre enjeu qui a été soulevé dans le Grenelle de l'environnement est celui du report modal de la route sur le rail pour les voyageurs mais également et prioritairement pour le fret. La société française est à un tournant crucial structurellement et politiquement dans ce domaine.

Le projet de ligne nouvelle devra s'intégrer dans ce dispositif d'évolution durable pour la société.



Les enjeux de la ligne nouvelle

La construction de la ligne nouvelle doit répondre à plusieurs enjeux :

- Les besoins de déplacements des marchandises et des populations vont augmenter de manière significative dans les prochaines années. Les échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe saturent déjà complètement l'autoroute A9. Dans le domaine du voyageur, la concentration de notre économie sur le littoral pousse les salariés à s'éloigner des zones côtières pour des raisons économiques. De fait, la gestion des déplacements devient très problématique, notamment dans les agglomérations.

Dans le même temps, la démographie de notre région ne cesse d'augmenter, avec un apport de population essentiellement composée de familles à faibles revenus et de retraités. Cette situation pose de nombreuses questions au regard de la situation économique.

- Le maillage de la région Languedoc-Roussillon par des infrastructures aménageant le territoire est nécessaire et vitale et présente même dans certains domaines un caractère urgent. Le couloir littoral de passage doit pouvoir être géré de bonne façon si nous voulons développer notre région de façon durable. Dans ce contexte là, la construction de la ligne nouvelle est un élément déterminant pour réaliser cet objectif.
- La préservation de la qualité environnementale de la région et de son écosystème est un enjeu si nous voulons préserver notre économie actuelle basée sur le tourisme. Mais cette économie régionale doit pouvoir également être diversifiée dans les domaines de l'industrie, de l'artisanat, des transports. Si le projet répond à tous ces enjeux, alors l'infrastructure répondra au besoin de la région Languedoc-Roussillon pour assurer son développement de façon durable.

La conception de la ligne nouvelle

Dans ce chapitre, nous allons aborder la vision technologique de la ligne selon la CGT. Nous l'avons déjà évoqué, la ligne sera structurante pour la région Languedoc-Roussillon, mais elle le sera également sur la production ferroviaire et sur l'inter-modalité des transports.

Le projet devra être compatible avec le Grenelle de l'environnement sur le report modal du fret de la route vers le ferroviaire. Dans ce cadre, l'enjeu de la mixité de la ligne doit être impérativement pris en compte si la société française veut réussir cette mutation.

La ligne doit donc être mixte pour permettre de transférer un certain nombre de trafic fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle. L'exploitation des circulations se réalisera sur la base de 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour les marchandises. La construction d'une infrastructure ferroviaire est réalisée pour une centaine d'années.

Actuellement, nous n'avons pas besoin de circulation TGV à 300 km/h, la conception du contournement de Nîmes-Montpellier et le tunnel Perpignan-Figueras étant contraignante dans ce domaine. Pour autant, afin de ne pas hypothéquer l'avenir, nous sommes favorables à la conception d'une plateforme apte à 300 km/h. Cette conception imposera de faire des réserves foncières pour réaliser 90 km de voie d'évitement permettant une exploitation à 300 km/h dans des conditions optimales.

Cette option permettra de ne pas hypothéquer l'avenir et de rester dans une enveloppe financière raisonnable. Sur notre région, nous avons besoin de deux itinéraires sur l'axe littoral pour assurer une exploitation du réseau de manière fiable et souple. La ligne classique a besoin depuis plusieurs années d'une grande régénération qui est repoussée depuis la mise en place de TGV MED car impossible à réaliser en l'état actuel du trafic.



Dans les prochaines années, nous aurons donc besoin de ce doublet de voie, mais pour être plus efficace, il faudra créer des raccordements tout le long de la ligne pour bifurquer d'une ligne sur l'autre.

Les raccordements

Si nous prenons la ligne en incluant le contournement de Nîmes-Montpellier afin d'avoir la vision globale, il nous faut plusieurs raccordements en double voie pour effectuer les entrées-sorties dans les deux sens.

Tout d'abord, le raccordement du contournement Nîmes-Montpellier avec celui de St Brès demande à être retravaillé et la création du raccordement de Générac au droit de la ligne du Grau du Roi devra être réalisé en électrifiant la ligne de Générac à Nîmes. Il faut noter que ce raccordement sera créé pour l'acheminement des trains de travaux pour la construction du Contournement Nîmes-Montpellier.

Ensuite des raccordements avec la ligne classique devraient voir le jour :

- À la sortie de Montpellier coté sud.
- À l'entrée et à la sortie des gares de Narbonne, Béziers et Perpignan sans oublier d'effectuer un raccordement à la sortie de Narbonne incluant la bifurcation vers Toulouse.

Nous attirons l'attention du concepteur de la ligne sur les raccordements car ils doivent être réalisés pour fluidifier le trafic afin de rendre crédibles et opérationnelles l'alternance entre les différents types de trafics et la complémentarité des deux lignes.

Les gares

Lors des différents débats publics, cette question a été largement évoquée alors qu'elle ne doit pas être au centre des différentes problématiques. Le véritable sujet est bien la réalisation de la ligne nouvelle et son financement que nous évoquerons dans le prochain paragraphe.

Nous devons aussi nous servir de l'expérience et notamment des erreurs du passé en matière de gares nouvelles. Il faut donc éviter de construire des gares « betteraves », des gares liées avec un aéroport, des gares non raccordées au réseau ferroviaire classique, etc...

La CGT estime depuis le début que l'efficacité du transport ferroviaire réside dans le fait que les TGV arrivent en centre-ville sans rupture de charge.

En partant de ce constat, il faut se poser la question de quelle organisation des transports faut-il mettre en place pour irriguer ces gares centre-ville. Nous entrons à ce moment là du cahier d'acteur dans l'organisation des transports collectifs TER, bus, taxis mis en place en complémentarité par les différentes autorités organisatrices.

Si nous ne prenons pas l'ensemble de la chaîne du transport pour éviter aux usagers de prendre leur voiture, nous resterons alors dans le débat stérile des gares nouvelles et centre ville. Notre région est parsemée d'un chapelet de villes moyennes pour lesquelles une construction de gare nouvelle serait disproportionnée actuellement, mis à part l'agglomération de Montpellier où une gare nouvelle est indispensable.

Cette gare nouvelle devra impérativement intégrer l'organisation du transport collectif en étant desservie par le TER, le tram et le bus. Cette complémentarité des transports qui nous fait défaut aujourd'hui doit être créée si nous voulons être efficace.

Les villes de Nîmes, Béziers, Narbonne et Perpignan doivent continuer à travailler comme actuellement sur les gares centres-villes existantes pour les rendre multimodales et complémentaires avec les autres modes de transports. Il ne faut pas oublier que cette infrastructure va nous engager pour au moins une centaine d'années, elle se doit donc d'être évolutive sur sa plateforme mais également dans le domaine des gares. Les villes concernées qui travaillent sur le PDU, le PLU et tous les schémas d'aménagement doivent intégrer cette donnée supplémentaire. Si tous les élus travaillent dans ce sens, nous éviterons les écueils du passé et l'expérience nous servira.



La CGT demande donc au concepteur de travailler sur le schéma d'une seule gare nouvelle à Montpellier tout en réalisant sur les autres villes des réserves foncières pour l'avenir. C'est la conception d'une ligne évolutive que nous défendons afin que sa réalisation soit rapide et ne se heurte pas au volet financier du projet.

Le volet financier

Ce sujet est souvent celui qui pose le plus de problèmes. Nous l'avons dit : ce projet est un élément structurant pour la France et l'Europe ; il permettra à la région Languedoc-Roussillon de se développer. Il faut donc que les pouvoirs publics s'engagent résolument et rapidement dans le montage du bouclage financier car la généralisation des partenariats publics privés sur de telles infrastructures n'a absolument pas démontré son efficacité en la matière, bien au contraire.

La CGT reste dans ce domaine sur un financement public et une gestion publique de l'infrastructure, à nos yeux, seules garanties de la pérennité du réseau ferré national.

Le projet évolutif que nous défendons présente l'avantage de rester dans une enveloppe financière acceptable par tous les partenaires et non bloquante pour l'avenir.

En conclusion

Le Secteur fédéral des cheminots CGT du Languedoc-Roussillon est favorable à la réalisation de cette infrastructure, garantie pour nous du développement ferroviaire et du service public. De tels investissements génèrent de l'emploi dans tous les secteurs économiques. Nous incitons donc tous les partenaires, les politiques, les citoyens à parler d'une seule voie comme ont pu le faire les syndicats français et espagnols au sommet de Barcelone. L'intérêt public est tributaire des décisions rapides et unitaires de l'ensemble des acteurs.

