

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



CFDT Languedoc-Roussillon

URI CFDT Languedoc-Roussillon, 474, allée Henri II de Montmorency, 34000 Montpellier
Syndicat de salariés - Téléphone : 04.67.64.51.52 - Fax : 04.67.64.21.47
Adresse courriel : cfdt.lr@wanadoo.fr - Pages internet : www.languedoc-roussillon.cfdt.fr

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



La CFDT est pour une ligne à grande vitesse mixte, qui améliore la desserte ferroviaire voyageurs et fret intra et interrégionale dans une logique de développement socialement équitable

L'Union Régionale interprofessionnelle CFDT du Languedoc-Roussillon rassemble tous les syndicats CFDT implantés dans la région et est structurée territorialement en Unions Locales et Unions Départementales. Elle est notamment représentée au CESR et intervient sur les principaux dossiers socio-économiques de la Région.

Un choix raisonné en faveur du scénario n°2... mais avec des aménagements pour garantir les évolutions ultérieures.

La CFDT souligne que ce scénario avec le fret, compatible avec la grande vitesse pour les voyageurs (220 km/h) permettra, associée par des raccordements réguliers dans les deux sens à la ligne existante, un triplement de la capacité de fret sans pour autant réduire la capacité « voyageurs ».

Pour autant la CFDT demande que les réservations foncières soient effectuées pour pouvoir mettre en place ultérieurement deux voies réservées au fret sur le même tracé, de façon à pouvoir accélérer les vitesses du trafic voyageurs en fonction des évolutions techniques.

- **Prendre en compte dans l'évaluation de la décision, non seulement l'intérêt économique mais aussi le gain écologique et l'aspect social de cet investissement .**

Du point de vue écologique le dossier démontre largement que c'est la solution mixte qui amènera, selon la CFDT, les meilleurs résultats (notamment près de 1 000 000 de tonnes d'équivalents CO2 par an évitées à l'horizon 2050). Les surcoûts éventuels (notamment les réservations foncières supplémentaires pour



ultérieurement créer deux voies propres au fret et une gare d'interconnexion entre Béziers et Narbonne) doivent être considérés au regard du retour économique, social et écologique sur l'investissement puisqu'il ne serait pas assuré par l'augmentation du seul trafic voyageurs en TGV mais aussi par une forte croissance du trafic fret et aussi TER (possibilité de 70 trains de plus par jour).

Du point de vue social, la CFDT souhaite que soit chiffré dès à présent le nombre d'emplois générés par les chantiers d'amélioration et de développement du réseau ferré actuel, de construction de la ligne puis de sa maintenance et son fonctionnement. Les effets indirects devront être mesurés sur la totalité des bassins d'emploi concernés, en termes de développement quantitatif et qualitatif d'activités existantes et d'essor d'activités nouvelles. Ces chiffrages doivent être suffisamment précis pour déterminer, dans une logique de gestion prévisionnelle territoriale des emplois et des compétences, quelles politiques de formation doivent être mises en place, ouvertes prioritairement à ceux aujourd'hui privés d'emploi.

- **Pourquoi la CFDT n'a pas retenu le scénario n°3 pourtant séduisant.**

La CFDT rejette le troisième scénario en prenant en considération le surcoût du séduisant scénario proposé (LGV voyageurs à 300 km/h utilisable pour du fret à 120 km/h) au regard d'un gain de temps peu significatif.

Dans une logique développement durable, il faut aussi prendre en considération la surconsommation électrique qu'entraîne l'augmentation des vitesses (à 360 km/h un TGV consomme presque autant que 2 à 220 km/h). La CFDT souhaite que notre société progresse technologiquement tout en se préoccupant des économies d'énergie possibles. Dès lors, l'accélération de la vitesse doit se faire en fonction des distances à parcourir et du nombre d'arrêts en gare à réaliser.

Un enjeu pour la région et au delà de nos frontières.

- **L'interconnexion des réseaux « Très grande vitesse » Espagnol et Français est un enjeu interrégional transfrontalier pressant.**

La CFDT considère que les infrastructures ferroviaires sont des outils au service de la cohésion sociale, favorisant l'égalité des chances et la performance économique des territoires. Elles constituent des moyens pouvant contribuer au bien-être des habitants et à la préservation de la planète. Elles contribueront à une circulation plus écologique de marchandises et de produits.

Le développement économique et social des territoires de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée a besoin de la réalisation rapide de nouvelles infrastructures ferroviaires appropriées, indispensables à l'amélioration du maillage des communications, articulant niveau local, national, transfrontalier et international.

La CFDT a signé avec d'autres organisations syndicales à Barcelone le 6 mars 2009, une déclaration exprimant leurs préoccupations communes quant au ralentissement de la construction de la Ligne Grande Vitesse entre Montpellier, Perpignan et Barcelone.

Le Languedoc-Roussillon doit être la région qui gagnera à la mise en place rapide de cette ligne nouvelle, à condition que celle-ci ne soit pas qu'un moyen de transport entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe mais bien un nouveau moyen de dynamiser le territoire de la région.

- **Une nouvelle ligne pensée pour contribuer à un rééquilibrage régional.**

Dans les choix concernant la Ligne Nouvelle entre le nord de la région et la frontière espagnole, il paraît



évident que trois espaces doivent être pris en considération : le Bassin Gardois, la capitale de région qu'est la métropole montpelliéraine et le territoire perpignanais.

La CFDT estime cependant fondamental de considérer le « quadrilatère languedocien » rassemblant notamment les communes autour de Béziers et Narbonne, comme un cœur de la problématique transport en région. Le projet de SRADDT réalisé par le Conseil Régional le considère d'ailleurs, à juste titre selon la CFDT, parmi les espaces structurants du Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030.

Notamment parce qu'on y trouve les jonctions ferroviaires avec Bordeaux et Toulouse et avec Millau, Clermont-Ferrand et Paris.

Cette gare devra être intégrée dans une opération d'urbanisme globale en lien avec le projet d'agglomération. La continuité avec le centre ville historique devra être assurée par un transport en site propre quelle qu'en soit la nature.

Ce n'est qu'à cette condition que la mise en connexion de cette gare avec le centre ville pourra limiter les déplacements de véhicules et offrir aux usagers le niveau de service attendu.

Une organisation du transport en région pensée pour l'avenir.

• Nécessité de gares nouvelles.

Si l'on peut dans un premier temps, considérer que bien des TGV circulant sur la nouvelle ligne devront continuer à desservir les gares actuelles, les gains de vitesse souhaités pour les liaisons entre grandes métropoles conduisent à préconiser pour le futur (mais en effectuant dès à présent les choix de réservation foncière et de points de connexion en conséquence) l'implantation d'une seule véritable gare grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, à positionner entre Béziers et Narbonne, parfaitement raccordée à la ligne ferroviaire littorale existante et à la ligne ferroviaire vers Toulouse et Bordeaux. Cette implantation ouvre des perspectives pour la ligne nouvelle qui ne sera plus fortement polarisée sur les échanges avec le bassin parisien mais s'ouvrira à l'Arc Latin et à la jonction avec l'Arc Atlantique.

Cette nouvelle gare devra être parfaitement interconnectée avec le réseau ferroviaire existant pour assurer une excellente desserte voyageurs des cœurs de ville mais aussi en y amenant directement les trains de la ligne Toulouse-Bordeaux et ceux de la ligne Béziers/Millau/Clermont-Ferrand.

• Multiplier les synergies entre la ligne nouvelle, les lignes classiques et les lignes train-tram.

La ligne nouvelle doit se construire et être conçue en prenant en compte la réalité régionale actuelle et la nécessaire poursuite de l'amélioration du maillage territorial par les transports en commun ferroviaires. Consciente que peu de liaisons entre grandes métropoles s'arrêteraient dans les gares actuelles entre Perpignan et Montpellier, la CFDT attire l'attention sur plusieurs décisions à prendre pour permettre un maillage territorial de qualité.

Ainsi la CFDT demande que soient prévus les raccordements et réservations nécessaires à l'implantation ultérieure de gares d'interconnexion ferroviaire permettant de passer très aisément entre TGV, corail ou TER, en particulier pour gagner rapidement en train les gares actuelles de tout le périmètre des bassins d'emploi. Cette conception doit impérativement être mise en oeuvre pour les nouvelles gares sur les agglomérations de Nîmes et Montpellier et de la nouvelle gare.

Dans la priorité aux transports en commun en site propre articulés à la ligne nouvelle, il faut cadencer dès à présent les TER et mettre en place des liaisons train/tram, utilisant les infrastructures actuelles. Il faut améliorer la desserte par transports en commun des gares actuelles de manière à utiliser les modes de transports les plus écologiques.



Cet ensemble de propositions nous amène à soutenir les remarques de l'Asseco CFDT Languedoc-Roussillon, pour que soit poursuivi une tarification attractive incitant à utiliser les transport en commun.

Des perspectives à mettre en œuvre sur les bassins de vie.

- Sur le bassin de Sète. Il faut souligner l'importance de la connexion de la ligne nouvelle, avec la ligne classique irriguant notamment le bassin d'emploi de Sète. Une ligne empruntée par les TGV desservant directement les gares actuelles de Sète et Agde, et jonction très importante pour les trains de fret desservant un port de Sète où les transbordements mer-fluvial-rail peuvent être fortement développés. Notons d'ailleurs que l'utilisation de l'ancien tracé ferroviaire fret bauxite mériterait d'être envisagée pour une liaison train/tram connectée à Sète à la ligne classique pour desservir en particulier Balaruc et Mèze, zones en forte expansion démographique.
- Sur les agglomérations de Nîmes et de Montpellier le transbordement entre TGV et lignes train ou/et tram desservant la mer (avec possibilité de raccordement via la Grande Motte à la ligne le Grau du Roi-Nîmes pour réaliser, comme nous l'avons proposé dès 1984, une liaison ferroviaire Montpellier/Nîmes via les plages) est un enjeu majeur pour permettre à cette partie de notre littoral d'être desservie par un transport en commun, ce qui devrait réduire d'autant le trafic routier.
- Sur l'agglomération de Montpellier et le secteur d'Agde le transbordement entre TGV et autres trains prolongées jusqu'à Paulhan, Pézenas, Vias par utilisation des infrastructures des anciennes lignes Montpellier/Bédarieux doit permettre la structuration future d'un territoire en plein développement démographique.
- Sur l'agglomération Perpignanaise. Des articulations comparables sont à envisager là où se jouent les connexions TGV avec les directions Prades/Villefranche-de-Conflent et Cerbère. Se pose aussi la question de l'articulation, avec la réouverture de la liaison Rivesaltes-Carcassonne via le Fenouillède, Quillan et Limoux entrant dans la perspective d'un train touristique Rivesaltes/Carcassonne.

Mobiliser l'épargne régionale et interrégionale en faveur de ce projet en complément des financements prévus.

La CFDT est persuadée qu'il nous faut mobiliser les capacités d'investissement régional pour réaliser le plus rapidement possible le doublet de lignes mixtes de Montpellier à Perpignan, sans que l'amélioration et le développement des lignes existantes ne soient pénalisés par les difficultés de financement de Réseau Ferré de France. Dans ce sens, nous pouvons envisager le recours à un grand emprunt public interrégional transfrontalier mobilisant l'épargne du Languedoc-Roussillon et de la Catalogne, pour compléter les financements classiques initialement prévus, afin que cette épargne soit affectée à cette grande infrastructure de ligne nouvelle mixte au service du développement soutenable et socialement équitable de nos pays occitans et catalans.

Texte adopté à l'unanimité par le Bureau Régional CFDT du 15 mai 09.

