

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Syndicat CGT des Cheminots de Nîmes

15 rue Benoît Malon 30 900 NIMES

Tel : 04 66 21 24 49 - Fax : 04 66 21 65 93 - Internet : cgt-cheminotsnimes@wanadoo.fr

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



Introduction

La construction d'une ligne ferroviaire n'est jamais une chose anodine, sa conception et sa mise en service aménage le territoire de façon durable. Des projets ferroviaires sont édifiés pour une centaine d'années rendant la tâche des concepteurs compliquée en regard de l'évolution de ce secteur dans une centaine d'années.

Ce cahier d'acteurs sera plus particulièrement orienté sur l'impact de la ligne nouvelle sur l'activité économique du département du Gard et de la Lozère. En effet d'autres cahiers d'acteurs fait par la CGT concernent l'ensemble de la région.

Notre département sera traversé par le contournement de Nîmes-Montpellier qui est la continuité de la LGV méditerranée, la ligne nouvelle Montpellier Perpignan vient se raccorder dessus et impacte le CNM notamment dans ses raccordements.

L'objectif de ce cahier d'acteurs est de lier ces deux projets avec l'activité ferroviaire et économique du département. Le deuxième objectif est de travailler le lien avec le département du Vaucluse. En effet la ville d'Avignon se trouve être la tête de pont pour le TER régional, un nombre important de relations transport se font vers cette ville en provenance du département du Gard.



La vie économique autour du projet

Le département du Gard a été déjà directement impacté par la LGV méditerranéenne, les habitudes des usagers sur les loisirs, le travail, ont évoluées avec cette nouvelle offre de transport.

L'aménagement du territoire s'est modifié sur deux axes :

- Le secteur économique intègre dans son fonctionnement le TGV dans tous les domaines qui le compose. La direction des entreprises opte pour le télétravail ou pour le travail décentralisé sur la base d'une partie de la semaine à Paris et le reste en province.
- Les particuliers ont adopté ou ont dû s'adapter à une nouvelle offre de travail. Les lieux d'habitation restent à la campagne tandis que les bureaux restent sur les métropoles.

Le secteur du tourisme a également intégré cette nouvelle facilité de déplacement que ce soit pour le littoral ou pour l'arrière pays. Il n'est pas rare de voir des lyonnais venir passer la journée à la plage au Grau du Roi. Notre département a de nombreux atouts patrimoniaux à visiter et des circuits touristiques à développer en lien avec le transport ferroviaire.

Ce projet se situe dans le cadre du développement durable où le secteur ferroviaire est un axe central de la politique gouvernementale suite au Grenelle de l'environnement. Il faut intégrer le transport de voyageurs mais surtout le transport de FRET pour lequel la réalisation de la ligne nouvelle sera une avancée majeure si le FRET est appuyé par une décision politique de report modal de la route sur le rail.

L'impact sur le réseau TER

Notre département a un réseau ferroviaire qui irrigue très finement le territoire du Gard et de la Lozère. Celui-ci existe toujours mais n'est pas exploité dans sa totalité.

Il est organisé en étoile autour de la ville de Nîmes où chaque branche irrigue un territoire bien particulier.

- La ligne littorale pour aller à Montpellier et desservir l'ensemble des villes de la région et se connecter sur la région Midi-Pyrénées et l'Espagne.
- La ligne du Grau du Roi pour aller sur les salins du midi et la mer.
- La ligne de Sommières pour aller sur la vauvage, non exploitée à ce jour mais avec un potentiel important de par l'urbanisation du secteur.
- La ligne des Cévennes qui irrigue les Cévennes gardoises et lozériennes pour aller sur Mende et Clermont-Ferrand.
- La ligne de Tarascon pour aller vers Avignon et Lyon.
- La rive droite du Rhône pour aller vers Lyon et irriguer le Gard Rhodanien (ligne qui va rouvrir au trafic voyageur sur décision d'autorités organisatrices du Languedoc-Roussillon, de PACA et de Rhône-Alpes).



Cette étoile ferroviaire nîmoise à 6 branches fonctionne déjà et elle va se développer par la réalisation de différentes infrastructures :

- réouverture de la rive droite du Rhône,
- travaux sur la traversée de Nîmes,
- construction du viaduc de Courbessac,
- rénovation de la ligne Nîmes-Alès.

Dans ce contexte là, il est important d'interconnecter le CNM et la ligne nouvelle avec ce réseau TER. Cette infrastructure ne doit pas être un couloir de passage mais au contraire elle doit permettre à l'économie régionale de se développer.

Sur la base de ces éléments, le syndicat CGT des cheminots de Nîmes se positionne pour une ligne mixte dans la continuité du CNM avec la réalisation d'une plateforme évolutive à 300 km/h mais exploitée à 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le FRET.

Nous demandons aux concepteurs de la ligne de prévoir des réserves foncières tout au long de celle-ci pour rendre possible cette évolutivité. Pour cela le projet a besoin d'une bande de terrain sur 90 km pour les futurs évitements dynamiques.

Nous pensons que la complémentarité de la ligne nouvelle, du CNM et de la ligne classique est indispensable. La réalisation des raccordements tout au long de la ligne pour irriguer les gares de centre ville doit être faite dans les conditions techniques permettant une bonne fluidité des circulations.

Plusieurs de ces raccordements vont concerner plus particulièrement le département du Gard, ils sont situés sur le CNM pour des destinations de trafics très différentes :

- Les raccordements situés aux abords de la ville de Manduel irriguent la rive droite du Rhône, la ligne de Tarascon et un retour sur le triage FRET de Nîmes. Ces différents raccords sont programmés dans la construction du CNM.
- Le raccordement de Générac au croisement de la ligne du Grau du Roi et du CNM permet de réaliser une entrée/sortie de la gare de Nîmes. La réalisation de ce raccordement outre l'utilité opérationnelle ne coûtera pas cher car un raccordement de chantier sera réalisé pour la construction, il suffit de le construire de manière définitive. La réalisation de ces ouvrages tout au long de la ligne nouvelle a pour but de réaliser un doublet de ligne pour fluidifier les trafics qui vont augmenter dans les TGV et les TER. Les prévisions de cadencement du TER ne pourront être fiabilisées qu'avec ce type d'infrastructure.

Les gares nouvelles

Actuellement la gare de Nîmes est en train de devenir un pôle d'échanges multimodal important pour la région et le département. L'efficacité d'une gare est de se trouver au centre ville, les retours d'expériences que nous avons depuis une vingtaine d'années vont dans ce sens.



Le syndicat CGT de Nîmes milite pour le maintien et le développement de la gare actuelle en centre ville mais pour cela les autorités organisatrices des transports doivent organiser les trafics en complémentarité sinon nous irons vers une saturation des abords de la gare. Le PLU et le PDU doivent prendre en compte cette dimension là pour diminuer l'usage de la voiture.

Nous sommes également conscients que la ligne est réalisée pour une centaine d'années, son évolutivité comprend également les gares nouvelles. Nous sommes favorables à la réalisation de réserves foncières faites en lien avec le PLU et le PDU. L'implantation d'une gare nouvelle relève plus d'un dossier d'urbanisme dans sa localisation. Pour l'instant, au regard de l'évolution de la ville, une seconde gare n'est pas réaliste et utile pour le transport et le développement économique du territoire.

En conclusion

Le syndicat CGT des cheminots de Nîmes milite pour la réalisation rapide de ce projet qui permettra de développer le transport ferroviaire de l'étoile ferroviaire nîmoise. La complémentarité entre les deux lignes devra être un enjeu majeur tant sur la fluidité des trafics que sur les correspondances entre les TGV et les TER. Le projet que nous développons prend en compte les coûts financiers qui sont toujours un point d'achoppement qui retarde les décisions.

Nous militons pour que tous les acteurs et les décideurs unissent leurs efforts autour de ce projet majeur pour le service public.

