

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Comité Pluraliste

Maison des Syndicats
2, boulevard de la République - 34600 Bédarieux
Contact : 06 82 15 62 78

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



La ligne SNCF Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand-Paris, appelée communément « Ligne de la Montagne » relie la Méditerranée à l'Europe du nord via le Massif Central.

Son tracé, sa construction, le financement des travaux ont fait l'objet, déjà à cette époque, d'âpres combats tant les enjeux sociaux, économiques et politiques étaient forts. Les influences locales ont été déterminantes pour le tracé définitif actuel.

Les bâtisseurs du rail du XIX^{ème} siècle, qu'aucun obstacle géologique n'a arrêté, pour preuve la réalisation du Viaduc de Garabit au sud de Saint-Flour, laissent le souvenir de cette volonté populaire, de son dynamisme pour disposer d'un outil de développement au service de l'intérêt général.

Une des premières lignes électrifiées en France en 1500V continu, elle a toujours symbolisé le modernisme ferroviaire, le Service Public des territoires et des populations.

Appelée à disparaître en 1995 pour cause de « tout routier » et « autoroutier », délaissée peu à peu, condamnée par le système libéral sur l'autel du profit financier, elle doit son salut aux actions d'un Comité Pluraliste, créé en juillet 1995, et à la grève des cheminots de novembre-décembre 1995. Ce Comité Pluraliste rassemble cheminots, citoyens, usagers, syndicalistes, associations, organisations professionnelles diverses, personnalités, partis politiques, élus, collectivités territoriales et leurs populations. Il agit sans relâche depuis 14 ans pour sa réhabilitation, sa défense, sa promotion dans le cadre d'un grand Service Public ferroviaire unifié.

C'est sous l'impulsion des actions menées par le Comité Pluraliste combinées à des mesures gouvernementales favorables pour doubler le transport marchandises par rail, qu'un début de modernisation et de développement a été entrepris sur la ligne entre 1997 et 2002.

Depuis 2002, l'état renie les accords financiers actés dans les Contrats de Plan en faveur de la ligne.



Même si les Conseils Régionaux, dans le cadre de leurs compétences pour les TER prennent des décisions favorables, continuent de s'engager en faveur de la ligne et de sa modernisation, les décisions gouvernementales actuelles mettent en péril l'avenir de la ligne et sa continuité de bout en bout.

Le transport ferroviaire est au cœur des enjeux d'un véritable Service Public permettant le développement durable du Massif Central.

Nous sommes conscients, nous, membres et acteurs, du Comité Pluraliste que rien ne résiste à des populations qui se rassemblent et qui agissent.

C'est cette foi inébranlable qui nous anime dans un combat juste, porteur d'avenir, parce qu'il répond aux défis actuels de notre planète pour économiser l'énergie, l'espace, préserver la santé et la sécurité des hommes, respecter la nature et l'environnement, créer des emplois conformément aux accords de Kyoto.

Un constat accablant :

Le Comité Pluraliste soutient le projet de la LGV entre Montpellier et Perpignan, mais la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire ne doit pas masquer des décennies d'abandon et de fermetures de lignes et faire oublier la sous-exploitation des infrastructures ferroviaires existantes dans notre région.

Un exemple significatif : le département de l'Hérault :



1960



2009

L'augmentation du nombre de camions ne doit pas être une fatalité.

La route assure plus de 80% du trafic en tonnes kilomètres et le fer un peu plus de 10%. Encore s'agit-il là d'un indicateur bien peu pertinent car compte tenu de l'évolution structurelle des échanges, c'est davantage le volume transporté qui compte que le poids. Depuis 2004, la part de fret ferroviaire transférée sur la route est équivalente à 1.500.000 camions de plus sur nos routes.

Il est temps d'inverser la tendance et de changer les orientations politiques en matière de transport



de marchandises en France, dans le respect des critères du Développement Durable et du protocole de Kyoto. Il faut se mobiliser pour refuser l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution, les risques chimiques et environnementaux, et l'insécurité routière.

Il est irresponsable de continuer à encourager le trafic routier et ainsi hypothéquer le bien être des générations futures. 262 gares fret ont été supprimées en France en 2008 par l'Etat et la SNCF. La gare de Béziers n'échappe pas à cette dramatique décision.

Il est donc temps de stopper ce déclin et d'exploiter au maximum ces lignes qui peuvent permettre de plus grandes capacités de transports, tant voyageurs que fret.

Nos propositions :

Pour offrir aux usagers une large alternative satisfaisante au transport en voitures particulières, un véritable essor des transports collectifs, accessibles et complémentaires, doit être réussi.

- **Un cadencement des trains est indispensable sur l'artère littorale entre :**

- Avignon-Narbonne-Perpignan-Cerbère
- Narbonne-Carcassonne-Toulouse
- Montpellier-Lunel-Nîmes-Alès
- Montpellier-Marseille

- **Une forte augmentation de la fréquence et de la régularité des dessertes toute la journée est à mettre en place sur les lignes affluentes à celle du littoral :**

- Clermont-Ferrand-Neussargues-Marvejols-Millau-Bédarieux-Béziers
- Clermont-Ferrand-Brioude-Langogne-La Bastide-Alès-Nîmes
- La Bastide-Mende-Marvejols (permettant, par jonction avec les deux lignes précédentes et l'artère littorale, avec du matériel mixte diesel-électrique ou des correspondances, une grande boucle ferroviaire desservant un large arrière-pays)
- Alès-Bessèges
- Nîmes-Le Grau du Roi (avec étude d'un prolongement type train tram vers Montpellier via la Grande-Motte, Carnon, Palavas (ancienne ligne d'intérêt-local) et/ou l'aéroport Montpellier Méditerranée)
- Carcassonne-Quillan
- Millau-Séverac Le Château-Rodez
- Villefranche-Perpignan
- Villefranche-Latour de Carol

- **Pour cette priorisation du ferroviaire, en tenant compte des tronçons repris par le tramway et en lien avec les diverses communautés d'agglomération concernées, il est indispensable de sauvegarder, d'étudier et de concrétiser les possibilités de réouverture des lignes au trafic voyageurs et marchandises :**

- Sommières-Montpellier-St Jean de Védas-Cournonterral-Villeveyrac-Paulhan (jonction possible à l'artère littorale via Pézenas et Vias)
- Paulhan-Faugères (raccordement à la ligne Béziers-Neussargues)
- Elne-Céret (raccordée à Perpignan-Cerbère)

- **Il faut s'opposer au veto gouvernemental qui n'accepte pas l'accord réalisé entre les trois régions PACA, LR et Rhône-Alpes, SNCF et RFF sur la réouverture aux trafics voyageurs de la rive droite du Rhône entre Pont-St Esprit et Bagnols/Cèze, Remoulins, Nîmes. Cette ligne doit être réouverte !**



- Un engagement plus fort avec des actes concrets devra être recherché pour que les transports scolaires ainsi que les projets de déplacement des entreprises bénéficient de l'atout des transports collectifs sûrs et économes d'énergie.
- Une volonté d'accessibilité pour les publics des centres de vacances et pour ceux d'organisations spécifiques (type pèlerinage ou autres) doit être mise en place.
- Parce que rend irréversible des fermetures de lignes et entrave le développement du rail, il faut interdire les déclassifications, cessions et acquisitions des emprises de lignes (même actuellement abandonnées) du domaine ferroviaire national ou départemental.
- La réalisation de l'habitat doit être pensée, réfléchi et réalisée en tenant compte des transports collectifs.

Pour ce qui concerne les transports marchandises

- Localiser des activités proches des gares et non près des autoroutes,
- Les ports de notre région : Sète, Port La Nouvelle, Port-Vendres doivent garder leurs dimensions industrielles. Ils assurent l'ouverture de nos régions vers tout le bassin méditerranéen. L'embranchement de ces ports avec le système ferroviaire est primordial.
- Un véritable triage de wagons marchandises doit subsister dans notre région pour traiter tous les trafics diffus et du wagon isolé.
- Pour les trafics marchandises en transit Europe du sud/Europe du nord ou entre la péninsule ibérique et l'Italie, l'obligation d'utiliser le système ferroutage (camions, conteneurs ou marchandises sur les trains) ou maritime doit être imposée.
- Il va de même en utilisant le cabotage maritime de Barcelone ou de Gênes vers les ports de notre région.

Le choix du développement durable :

Pour le Comité Pluraliste, la création de cette nouvelle LGV ne répond que partiellement aux attentes de déplacement des usagers de la région.

Néanmoins, il est clair que si cette ligne devait voir le jour, le choix de la mixité voyageurs / marchandise est une évidence.

La construction de cette nouvelle ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan, combinée avec la modernisation complète de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Paris, tel que cela avait été convenu, signé et financé, permettra de fluidifier les trafics et d'absorber son accroissement. Cette ligne nouvelle doit desservir les principales gares de la région et être « alimentée » par toutes les lignes adjacentes existantes ou à créer.

