

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## Comité Régional CGT Languedoc-Roussillon

Maison des Syndicats - 474 allée Henri II de Montmorency - 34000 MONTPELLIER  
Téléphone 04.67.15.91.74. - Fax 04.67.22.54.88. - languedoc-roussillon@cgt.fr - cgtlr.fr

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

### Le financement d'une telle infrastructure

Tout le monde s'accorde à dire que nous sommes sur un dossier structurant qui aménagera notre territoire pour de nombreuses années. L'expérience de la réalisation de la ligne TGV MED est concluante dans ce sens, les habitudes de loisirs, de travail, de lieux de résidences ont évolué avec le TGV MED.

Nous sommes également sur un dossier Européen puisque ce maillon manquant construira le réseau à grande vitesse Européen. Le maillage de notre territoire est également à l'ordre du jour et suivant la conception de la ligne, l'économie régionale sera impactée pour cette réalisation.

Chacun peut voir que beaucoup de partenaires sont autour de la table et le financement posera inévitablement des problèmes. Le contournement de Nîmes-Montpellier en est le triste exemple, malgré le partenariat public privé qui est selon nos responsables la panacée en la matière. Ce projet a pris 5 ans de retard, juste sur des problématiques financières alors que pour d'autres sujets on a su trouver l'argent.

Dans ce dossier la puissance publique doit retrouver ses obligations et sa légitimité lorsqu'il s'agit de l'aménagement du territoire. L'ensemble des acteurs publics doit trouver la solution rapidement afin de ne pas faire prendre du retard à la réalisation de la ligne.

Notre projet défendu par les structures de la CGT englobe également cette problématique, c'est pour cela entre autre que nous prônons l'évolutivité de la ligne dans toutes ces composantes pour rendre le projet crédible aux yeux de tous.

Cette infrastructure ferroviaire aménagera notre territoire pour de nombreuses années, cette construction est portée par les populations de la région. L'ensemble des acteurs publics doivent permettre une réalisation rapide par leur engagement unitaire. Le service public est garant de l'accessibilité des transports à tous.

Le 2 juin 2009



### “ La ligne nouvelle ferroviaire d'intérêt général pour notre région

La construction d'une infrastructure ferroviaire est un sujet qui mérite une réflexion approfondie de l'ensemble des acteurs et des responsables concernés. Nous sommes dans une dimension d'aménagement du territoire qui organisera notre territoire régional pour une centaine d'années.

La conception que nous avons à la CGT d'un tel projet est liée à l'utilité pour notre société et pour les habitants du Languedoc-Roussillon mais pas uniquement.

Cette ligne dépasse largement les frontières de notre région puisqu'elle est un des maillons manquants du réseau français, mais également européen.

### L'intégration dans l'économie locale et régionale

La région Languedoc-Roussillon est considérée comme un couloir de passage, un lieu de villégiatures pour des touristes en manque de soleil. Il faut inverser cette vision et orienter les choix structurels vers la diversification économique et industrielle de la région.

La construction de la ligne nouvelle doit nous aider dans cette démarche, si le projet évite un certain nombre d'écueils.

Nous évoluons dans le cadre du Grenelle de l'environnement, dans lequel le gouvernement a positionné le transport ferroviaire comme une colonne vertébrale de son action. Tous les services liés à l'aménagement du territoire doivent intégrer le transport collectif et le report modal de la route vers le rail.

La France mais au-delà l'Europe doit répondre au défi du développement exponentiel du transport de marchandises du Sud vers le Nord et inversement mais également depuis quelques années de l'Est vers l'Ouest.



La mixité de cette ligne et sa connexion sur les plateformes FRET de la région est importante pour assurer ce report modal. Notre région se situant sur un couloir FRET routier très important doit répondre à cette problématique. Le gouvernement a lui déjà répondu en refusant le doublement de l'A9 pour faire passer le FRET routier, c'est donc bien vers le report modal qu'il faut aller et la mixité de la ligne nouvelle plus la complémentarité avec la ligne classique doivent répondre à ce défi.

Tout d'abord elle ne doit pas être un couloir de passage entre le Sud de l'Europe, le Maghreb et le Nord de l'Europe, elle doit permettre l'intégration du territoire régional afin que celui-ci puisse travailler autour des retombées économiques de la construction de la ligne.

Notre région est déjà traversée par un couloir de passage routier matérialisé par l'A9 qui est aujourd'hui saturée et contre productif pour notre territoire.

Nous devons nous organiser également pour mieux travailler économiquement et culturellement avec les régions voisines comme Rhône-Alpes, PACA, Midi Pyrénées et la Catalogne. Des contacts dans le monde syndical ont été pris autour de la ligne nouvelle avec comme point d'orgue le sommet syndical de Barcelone du 6 mars 2009, au cours duquel un texte commun a été signé par la CGT, CFDT, FO, UNSA et les CCOO et l'UGT. (Ce texte a été envoyé à la commission).

## L'économie régionale

Notre région est atypique dans de nombreux secteurs construisant notre économie.

L'emploi est exclusivement centré sur les services et les métiers de haute technicité, les entreprises industrielles sont très peu présentes sur le territoire régional. L'agriculture et la viticulture sont en pleine mutation et représentent encore une activité importante.

Le Languedoc-Roussillon compte de nombreux chômeurs au-delà de la moyenne nationale et dans le même temps, elle est en tête sur la migration des personnes. En effet, la population de la région ne cesse d'augmenter et de se concentrer sur le littoral laissant ainsi un arrière pays désertifié.

C'est le paradoxe de la région Languedoc-Roussillon qui doit maîtriser son territoire sans avoir les leviers nécessaires à une telle politique.

## La ligne à grande vitesse

Nous le disons dans le préambule, construire une ligne nouvelle est une opération d'envergure qui engage les concepteurs sur plusieurs décennies. Chacun doit pouvoir et savoir analyser une telle infrastructure pour ce qu'elle est mais également son évolution dans le réseau ligne nouvelle qui existe déjà. Nous aborderons également dans un chapitre le dossier financier.

Tout d'abord cette ligne est construite pour une centaine d'années, elle doit donc pouvoir évoluer tout au long de sa vie et ainsi répondre au mieux aux besoins des citoyens du Languedoc-Roussillon mais au-delà ceux de la France et Européens. Nous situons bien cette infrastructure dans cet environnement.

Dans le même temps, nous la situons dans le cadre du réseau Européen de la grande vitesse, ce chaînon manquant fait suite à deux types de lignes.

- Paris-Nîmes : exclusivement voyageurs à 300 km/h
- Le contournement Nîmes-Montpellier mixte à 220 km/h
- La portion internationale Perpignan-Figueras mixte à 300 km/h

Dans ce contexte là, nous défendons l'idée d'une plateforme évolutive à 300 km/h dans sa conception mais exploitée à 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour les marchandises.

Le concept d'évolutivité de la ligne s'entend notamment sur la construction des 90 km de la troisième voie nécessaire pour rendre compatible la mixité de la ligne avec une vitesse à 300 km/h. nous demandons donc des réserves foncières pour rendre ce scénario possible dans plusieurs dizaines d'années. Les besoins actuels ne sont pas de ce niveau là, qu'en sera-t-il demain ?

La deuxième idée que nous défendons, c'est la complémentarité des deux lignes par la mise en place de raccordement sur les gares centre-ville.

Nous aurons ainsi deux couloirs de passage qui irrigueront la région, ce système permettra une souplesse dans l'exploitation alternative des deux lignes en cas d'accident ou de travaux sur l'une ou l'autre des deux lignes. Ainsi notre région ne sera plus isolée en cas d'interruption de la voie ferrée comme c'est le cas actuellement. Ces raccordements devraient être réalisés en double voie à l'entrée et à la sortie de chaque gare centre ville (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan) une seule interrogation se pose entre Béziers et Narbonne de part le faible kilométrage entre les deux villes. Il est évident également qu'un raccordement en direction de Toulouse à la sortie de Narbonne est à réaliser.

Ce schéma de ligne nouvelle permettra l'irrigation du territoire régional et connectera notre économie à ces lignes.

Dans l'exploitation ferroviaire, le TER va pouvoir se développer pour répondre réellement aux besoins des populations, le cadencement pourra être réalisé, car par le biais de ce système une souplesse d'exploitation permettra une fiabilité accrue des trains du quotidien que sont les TER.

## Le dossier des gares nouvelles ou non

Nous avons la chance sur la région que l'ensemble des collectivités locales soient préoccupées des gares centre-ville par des programmes de rénovation et de pôles d'échanges.

Dans le projet que nous défendons, nous voulons mettre au centre des dessertes ces gares là, de plus nos villes ne sont pas de grande métropole nécessitant une gare nouvelle hormis la ville de Montpellier.

Pour autant, nous ne voulons pas péjorer l'avenir car comme nous l'avons dit précédemment la ligne est réalisée pour 100 ans. Dans ce cadre là, nous demandons que des réserves foncières soient faites sur le tracé de la ligne en coordination avec les projets d'aménagements des villes (PDU, PLU).

Seule la ville de Montpellier a la capacité économique d'intégrer une nouvelle gare, celle-ci devra répondre à plusieurs objectifs :

- S'intégrer dans l'agglomération Montpelliéraine, l'expérience des gares betteraves ou très peu utilisées comme St Exupéry doit servir à ne pas commettre les mêmes erreurs.
- Avoir la connexion avec le réseau TER pour assurer la complémentarité et la multi modalité des transports et ne pas perdre le temps gagné par la ligne nouvelle dans les transports routiers pour rejoindre le centre-ville. Dans ce domaine, l'expérience de la gare d'Avignon doit nous servir, la non réalisation d'une voie de 800 mètres pour relier les deux gares annule le temps gagné par la grande vitesse.

Ce dossier des gares nouvelles est un dossier secondaire dans la réalisation du projet, le plus important est la construction de la ligne et son financement.