



ASSECO
LANGUEDOC ROUSSILLON
S'ENGAGER POUR CHACUN
AGIR POUR TOUS

14 PROPOSITIONS

pour les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité Occitanie, Pyrénées-Méditerranée

1- Pas de création de gares, sur les nouvelles lignes, sans correspondances quai à quai entre TGV, Intercités et TER des lignes classiques existantes (cf : recommandation de la Cour des comptes) ce qui implique d'implanter ces pôles de correspondances sur un point de croisement avec la ligne classique ou avec une courte déviation de celle-ci.

2- Arrêt immédiat des travaux de construction de la gare TGV Montpellier Sud de France à la Mogère : travaux engagés précipitamment, pour une implantation qui ne permettra pas ce type de correspondances avec les TER de la ligne classique qui desservent la gare Montpellier Saint-Roch et qui entraîne une gabegie économique et financière lourde de conséquences pour les usagers et les contribuables.

3- Réalisation et mise en service du raccordement de Saint Brès du CNM (Contournement Nîmes Montpellier) vers la gare Montpellier Saint-Roch, pour permettre l'accès des TGV empruntant le CNM à celle-ci, tel que prévu à l'origine du projet CNM, et étude du raccordement en sens inversé.

4- Etudier pour le futur la création de deux pôles de correspondance (transbordement TER TGV quai à quai) sur deux points d'intersections avec ligne existante : un pôle commun aux agglomérations de Nîmes et Montpellier d'une part sur le CNM et un pôle commun aux agglomérations de Béziers et Narbonne sur la LNMP (Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan), en effectuant les réservations foncières en conséquence.

5- Assurer la mixité fret voyageurs de la LNMP de Béziers à Rivesaltes qui permettra de concrétiser le moindre coût économique et écologique individuel et collectif du train pour les voyageurs comme pour le fret (1 seul camion ou un bus use autant que 10 000 voitures légères le revêtement routier, à charge essentiellement des contribuables, un seul 44 Tonnes 5 essieux équivaut à 145 000 voitures légères).

6- Améliorer le cadencement et les horaires des TER entre bassins de vie (pour réduire les temps contraints de déplacement entre travail ou formation et domicile, et accélérer les liaisons entre les 2 métropoles régionales), en tenant compte des perspectives d'évolution démographique, ainsi que des impacts environnementaux et culturels.



7- Moderniser la liaison Béziers Millau Séverac Neussargues Clermont Ferrand pour raccourcir les temps de trajet, dynamiser des liaisons transversales et en permettre de nouvelles ; ex. : Toulouse Mende La Bastide (jonction vers Langogne Clermont-Ferrand et Alès Nîmes) via Albi Rodez Séverac Marvejols - ouvrir des haltes ferroviaires à Béziers Jean Moulin (desserte piétonne du lycée, par navette bus de l'hôpital) et Boujan - maintenir en particulier la gare de Magalas comme gare de croisement - remplacer les liaisons Béziers Bédarieux en bus SNCF par des liaisons autorail léger.

8- Restaurer l'état de la voie entre Limoux et Quillan puis étudier réouverture au-delà vers Axat avec rétablissement de la liaison Rivesaltes – Carcassonne par le Fenouillède (grand intérêt touristique et transport de fret, notamment bois).

9- Remettre progressivement en service après études de faisabilité certaines voies ferrées permettant d'assurer des dessertes pour des villes moyennes qui n'en bénéficient plus (classement suggéré, liste non close):

Réouverture Vias Paulhan Gigan Montpellier (étude réouverture Paulhan Faugères et Paulhan Clermont-l'H)

Réouverture Montpellier Castries Sommières (hypothèse train tram envisageable)

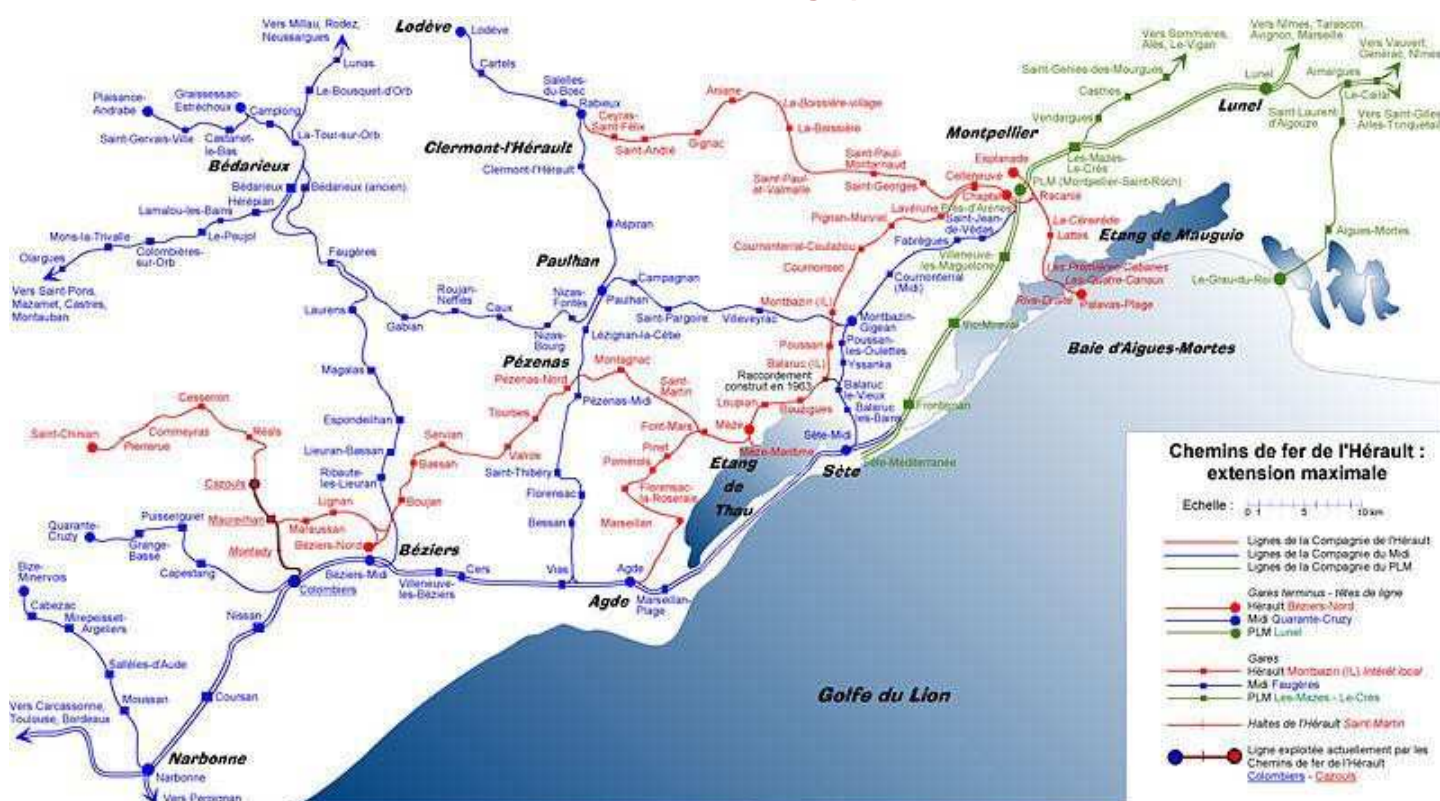
Réouverture Tarbes-Bagnères-de-Bigorre (avec correspondance bus pour La Mongie en formule train touristique)

Réouverture Alès Bessèges

Réouverture (au trafic voyageurs) Remoulins et rive droite du Rhône

Réouverture de la liaison Lunel-Arles par Saint-Gilles

Voies anciennes - Cartographie 1960



10- Sauvegarde et modernisation du train jaune (évoluant en train essentiellement touristique mais gardant une fonction transport local notamment quand l'axe routier est bloqué) en créant une correspondance à Puig Cerda avec le réseau Sud-Catalan.

11- Modernisation des gares centres de Frontignan, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Lézignan, Carcassonne, Castelnaudary (avec accessibilité PMR et en favorisant leur inter modalité) (voir point 2 des thèmes nécessitant une concertation suivie). Un report à cet effet des engagements financiers envisagés pour d'inutiles gares TGV supplémentaires paraît souhaitable.

12- Développer et harmoniser une politique tarifaire incitative et équitable par tronçons de dessertes de proximité : remplacement de la généralisation des billets TER à un euro en LR (déresponsabilisant le voyageur quant au coût d'un trajet selon sa longueur) par une généralisation d'un dispositif inspiré de la tarification Midi Pyrénées par tronçon en maintenant des tarifs sociaux d'abonnement tenant compte des revenus (jeunes, seniors, chômeurs, handicapés...)

13- Participation de la région aux réunions bimestrielles TER de la direction de la SNCF Mobilité + SNCF Réseau avec les associations d'usagers et consommateurs

14- En cohérence avec la politique régionale en faveur des deux langues occitane et catalane, mettre en place dans les gares et arrêts ainsi que dans les trains, bus et autres transports en commun cofinancés par la région une signalétique écrite (amorcée sur les gares des lignes à 1 €), en graphie normalisée, et des annonces orales, respectant la spécificité des parlers locaux, en catalan ou occitan + français ; les technologies numériques en matière d'affichage et de sonorisation faciliteront cette valorisation de notre patrimoine culturel immatériel.