



Association de Consommateurs agréée  
Arrêté préfectoral du 14/09/2015

# Association Etudes et Consommation CFDT du Languedoc Roussillon

Siège social : Infothèque Consommateurs  
2, Impasse de la Sarriette 34500 Béziers  
Tél : 04 67 11 28 96

Courriel : [assecocfdt.lr@wanadoo.fr](mailto:assecocfdt.lr@wanadoo.fr)  
Site web : <http://asseco.cfdt.langrouis.free.fr>

## Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité – Région Occitanie, Pyrénées-Méditerranée

### Contribution complémentaire ASSECO CFDT Languedoc Roussillon

#### 4 THÈMES nécessitant une concertation suivie :

### 1 - La tarification des TER

#### Développer une politique tarifaire incitative et équitable



**Le TER à un euro,  
Quel avenir ?**



#### L'opération TER à un euro généralisée en LR depuis le 5 janvier 2015 est en trompe l'oeil :

##### Contingentée et sur réservation par internet... l'obtention d'un billet est une vraie loterie !

La grande mystification de la généralisation démagogique, après les bus départementaux, du TER à 1 € (quelle que soit la distance parcourue et quels que soient les revenus de l'utilisateur) est la suivante : nombre contingenté de places et réservation obligatoire par internet (hors des 5 lignes expérimentales), voilà ce que devient l'engagement intenable du Président du Conseil Régional LR...

En pratique, la généralisation annoncée du TER à 1 € ne s'avère donc que très partielle avec ce contingentement passant par l'obligation de réservation électronique que la Région doit gérer elle-même: elle ne concerne qu'environ 1300 places par jour soit 5 % des 23 000 trajets quotidiens en TER LR. (95 % des usagers en sont donc exclus)

##### Des coûts de fonctionnement qui s'ajoutent à celui du manque à gagner !

Côté dépenses : la région a dû payer 3,5 millions de plus à "SNCF Mobilité" pour son manque à gagner et a dû dépenser 720 000 euros pour mettre en place un système de réservation autre que celui que lui proposait la SNCF et pour lequel elle doit encaisser elle-même les mini règlements... Bonjour les coûts de fonctionnement ! On peut donc s'interroger sur la durabilité de cette opération avec un dispositif qui devient fou quand on ne le réserve pas à des lignes bien délimitées et ce alors que se profilait la fusion avec Midi Pyrénées. De toute manière il faut redébattre de la tarification TER à l'échelle de la nouvelle région car Midi Pyrénées a eu heureusement une politique plus sensée...

##### Quelle tarification incitative, responsable et durable ?

Pour encourager un mode de déplacement "propre et sûr" favorisant la vie sociale sur un bassin d'emploi, on a financé quelques lignes à 1 euro sur des relations ferroviaires de proximité (type Béziers/Bédarieux, Carcassonne/Limoux, Perpignan /Villefranche).

A condition de ne pas remplacer des trains par des bus (comme pratiqué sur Béziers/Bédarieux au détriment des haltes à Magalas), cela était moins critiquable que des transports en bus sur tout un département bradés eux aussi à 1 €.

Mais avec cette généralisation discriminatoire et coûteuse, on désresponsabilise les usagers (du moins ceux qui peuvent réserver par internet en étant sûrs de leurs dates et heures de déplacements, ce qui élimine beaucoup d'usagers potentiels), en leur promettant pour le même prix Le Grau du Roi-Nîmes et Cerbère-Tarascon...

Une tarification forfaitaire par secteur géographique (pour des trajets d'environ 50 km)...avec une billetterie classique et non contingentée ou des abonnements serait beaucoup plus pertinente... à condition :

- que la fréquence des TER soit améliorée (1 train au tarif TER au moins toutes les 20 mn sur les grands axes),
- que les simples haltes soient maintenues, rétablies ou créées pour garantir la desserte de chaque bassin de vie et au moins établissement public de coopération intercommunale traversé (avec une fréquence suffisante, au moins 6 AR/jour),
- qu'une bonne articulation des horaires avec les bus urbains et inter-urbains soit mise en place, avec un seul titre de transport (ticket ou carte) pour le trajet complet et que le covoiturage articulé aux transports en commun soit encouragé,
- que des aménagements pour les transports doux (vélo, marche) facilitent aussi le recours aux modes de déplacement les moins polluants.

Bref, une vraie politique de transports dans une logique de développement soutenable...

## 2 - La modernisation des gares centres :

Faire évoluer les gares centres des principales villes en gares multimodales parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite ou mal voyantes.



Après la modernisation des gares de Nîmes, Montpellier et Perpignan il faut **améliorer d'urgence** les gares de Frontignan, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Lézignan, Carcassonne, Castelnaudary ainsi que notamment les haltes de Marseillan, Vias, Nissan en vue d'un cadencement TER accru.



**Améliorer et ré-étendre un réseau ferroviaire maillant le territoire avec de bonnes articulations avec des transports routiers** (bus et minibus propres) **et plus ponctuellement aériens** (haltes ferroviaires à proximité des aéroports sur les lignes qui en côtoient un).

## 3 - Les liaisons Massif central / cœur du Languedoc

L'ASSECO CFDT Languedoc-Roussillon, précise son engagement pour le devenir des liaisons ferroviaires entre le Massif Central et le futur pôle d'échanges multimodal à la gare centre de Béziers qui fait désormais partie des priorités de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée (vote unanime du conseil communautaire le 21 mai 2015).

Les **objectifs généraux relatifs à ces liaisons** sont :

- **Le maintien du Train d'Equilibre du Territoire L'AUBRAC et des TER, assurées en autorail avec des fréquences renforcées**
- **Le maintien et le développement du trafic Marchandises,**
- **Un Service Public Ferroviaire de qualité, valorisant les étoiles ferroviaires (ex. Séverac-le-Château) ainsi que points de croisement (ex. Magalas), en confortant la présence sécurisante d'agents SNCF (numériquement interconnectés) au contact des usagers dans les trains et les gares..**

Au fil de ses démarches et actions, l'UL CFDT (dans sa réponse du 7 mai 2015 à la consultation publique préalable à la signature du contrat de plan Etat Région Languedoc-Roussillon 2015-2020) et l'ASSECO CFDT des Pays du Grand Biterrois ont aussi formulé des **arguments et propositions complémentaires :**

1- N'amputons pas le futur pôle d'échanges multimodal à la gare Centre de Béziers de ses liaisons ferroviaires avec le Massif Central (Clermont Ferrand, Rodez, Brive, Millau, Mende et gares ou haltes intermédiaires)

2- Redynamisons au plus vite la ligne Béziers Neussargues Clermont-Ferrand

notamment pour les collégiens et lycéens, les proches des personnes en établissements sanitaires, et les salariés venant travailler dans ces quartiers urbains,

en ouvrant les haltes ferroviaires de Béziers Jean Moulin

(photo du site ci contre) et de Boujan

(avec des titres combinés pour des correspondances courts trajets en bus Béziers Méditerranée et (mini)bus départementaux pour les liaisons avec les communes à l'écart des haltes ferroviaires),

et en ré-ouvrant des haltes dont la fréquentation se redresserait avec des fréquences régulières accrues (nécessitant le maintien de la fonction croisement de la gare de Magalas)



3- Rénovons la ligne de l'Aubrac comme celle du Cévenol (seule rénovation prise en compte dans le protocole contrat de plan Etat Région 2015-2020 signé le 22 décembre 2014)

4- Pour réduire les consommations énergétiques et les rejets de gaz à effet de serre ainsi que les émissions de particules fines, facilitons le plus large report possible de la route vers le rail. Il y va de la lutte contre le réchauffement climatique et de réduction des 48 000 décès imputables chaque année dans l'hexagone à la mauvaise qualité de l'air.

### **A propos des transports de voyageurs en bus et de fret en camion :**

Il faut savoir qu' en moyenne un seul poids lourd use à lui seul les revêtements routiers 10 000 fois plus qu'une voiture légère, selon des études menées aux USA et prises en compte notamment par l'Office Fédéral Suisse de la Route : ces études déterminent une courbe exponentielle selon la charge par essieu montrant que le passage d'un camion de 44 tonnes cinq essieux équivaut pour cette usure à celui de 145 000 voitures légères (génératrice de charges d'entretien, s'ajoutant aux surcoûts d'investissement nécessaires aux gabarits poids lourds, payées en impôts par les contribuables et en péages par les utilisateurs de voitures légères).

#### **Conclusions :**

- *Il ne faut surtout pas remplacer les trains par des bus entre Béziers et Clermont-Ferrand, mais effectuer les investissements nécessaires à la réduction des temps de trajet, accroître les cadencements sur des horaires et avec du matériel adaptés tenant compte des usagers entre gares intermédiaires (l'ouverture d'une liaison ferroviaire Toulouse Albi Rodez Mende Nîmes en lien avec la nouvelle carte politico-administrative valoriserait par exemple le tronçon Séverac-le-Château Marvejols en même temps que les liaisons Séverac Rodez et Marvejols Mende La Bastide St Laurent tandis que les dessertes de Saint-Flour et Neussargues sont utiles aussi au réseau ferroviaire de la nouvelle région Auvergne Rhône Alpes et aux connexions au nord du Massif Central avec l'autre grande région Aquitaine – Poitou-Charentes-Limousin)*
- *il faut encourager la reprise d'un nouveau trafic fret conforme à la logique d'un développement soutenable par exemple pour les transports de bois de construction et de chauffage, de produits agro-alimentaires (viandes, laits, eaux minérales, fruits et légumes) ainsi que pour les activités métallurgiques de Saint-Chély-D'apcher (alimentées par les aciers de Fos-sur-Mer).*

## 4 - Le Projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Depuis 2012, l'ASSECO CFDT LR travaille sur ce dossier avec la Coordination Régionale Inter-Associative LNMP et aboutit aux conclusions suivantes :

**Il faut réaliser au plus tôt la ligne ferroviaire nouvelle Montpellier Perpignan avec une mixité de bout en bout**

(et pas seulement de Montpellier à Béziers), permettant le **développement d'un trafic de fret ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, de façon à limiter l'accroissement du trafic autoroutier.** (Croissance du fret ferroviaire prévisible, nécessaire et bénéfique du point de vue social, énergétique, environnemental et économique)

### **Pourquoi la mixité de bout en bout est indispensable :**

Sans la mixité voyageurs-fret entre Béziers et Rivesaltes (c'est ce que prévoit le projet SNCF Réseau cautionné par le comité de pilotage et validé fin janvier par le secrétaire d'Etat chargé des Transports), le trafic TGV prévu sur un tracé apte à la très grande vitesse, mais que les trains de fret ne pourrait emprunter, ne permet pas le nécessaire retour sur investissement (tant au plan économique qu'écologique) permettant d'obtenir un financement par emprunt sur projet solide et raisonnable au lieu d'un alourdissement des coûts par un nouveau recours au partenariat public privé qui ajoute au coût des crédits celui des dividendes pour les investisseurs privés.

La fragilité de la ligne actuelle sur la traversée des étangs (submersion marine et embruns en risques croissants avec le réchauffement climatique) impose de prévoir dès à présent le passage d'un trafic en forte augmentation par report de l'autoroute au rail sur la ligne nouvelle avec caractéristiques aménagées à cet effet (l'investissement suisse sur le plus long tunnel du monde au Saint-Gothard montre qu'un bon retour sur investissement est prévisible quand il s'agit d'un corridor ferroviaire majeur notamment pour du fret en transit (45 % du trafic poids-lourd au passage autoroutier du Perthus constitue du transit entre la péninsule ibérique et d'autres Etats européens que la France) ; il s'agit de reporter la plus large part de ce trafic vers du ferroutage et des wagons porte-containers tractés par une électricité qui peut d'ici 2050 être totalement issue d'énergies renouvelables (publication ADEME 30/06).

C'est un enjeu majeur tant au plan écologique que sanitaire, bien plus pertinent qu'un report limité de kilomètres voyageurs de l'avion au TGV pour des liaisons entre métropoles européennes éloignées malgré une accélération coûteuse (notamment en consommation d'énergie) pour passer de la grande vitesse à la très grande vitesse.

La part prise par le covoiturage type blablacar dans les longs déplacements montre que l'argument vitesse est pour beaucoup moins déterminant que l'argument coût. Plutôt que les surcoûts de la très grande vitesse notamment sur le passage des Corbières, il faut prioriser les investissements optimisant le passage des trains de fret sur la ligne nouvelle, en particulier en prévoyant des tronçons avec voie supplémentaire permettant les dépassements des trains de fret par les TGV sans imposer aux premiers des arrêts prolongés par ex. sur le surcroît de voies à la Mogère : dans un premier temps, il s'agit de prévoir des réservations foncières pour ces tronçons de dépassement comme pour les deux pôles de correspondances voyageurs TGV – TER ou autres trains sur des intersections avec la ligne classique.

S'agissant de grandes infrastructures ferroviaires appelées à servir plusieurs dizaines d'années, les choix doivent être déterminés dans le cadre d'une stratégie transports à très long terme, socialement et écologiquement responsable, et non pour doper des opérations d'aménagement péri-urbain soumises à une autre logique à terme plus court pouvant largement diverger des besoins et des attentes de voyageurs, des usagers et des habitants.

**La réalisation de la nouvelle ligne Montpellier Perpignan doit permettre aussi un fort développement du trafic TER** (perspective de cadencement au quart d'heure en pointe) **et du trafic intercités** (Transversale Sud) sur la ligne actuelle, elle devra être complétée par des aménagements de la ligne entre Narbonne et Toulouse pour garantir une réduction conséquente du temps de trajet entre les deux métropoles de la région Occitanie, *Pyrénées-Méditerranée*.

**La nouvelle ligne doit être équipée de bons raccordements vers les gares centres de Béziers et de Narbonne**

afin que, pour une part des TGV les desservant, elles bénéficient, sans attendre la réalisation d'un pôle commun de correspondance, du gain de temps du contournement ferroviaire Nîmes Montpellier et de celui du tronçon de LNMP au lieu d'en être amputées par de nouvelles gares périphériques à l'heure où la question de la revitalisation des cœurs de ville est un enjeu central.

Les propositions avancées par l'ASSECO CFDT Languedoc-Roussillon intègrent l'impact de ces choix sur le nécessaire redressement quantitatif et qualitatif de l'emploi des zones comptant généralement par tranche de 1000 actifs plus de 150 privés d'emploi au lieu de 100 en moyenne hexagonale: une gestion prévisionnelle territorialisée de l'emploi et des compétences doit permettre par exemple que les plus de 5 milliards d'investissements nécessaires à la ligne nouvelle Montpellier Perpignan comme tous les investissements pour améliorer un maillage ferroviaire favorable aux « trains du quotidien » (voyageurs comme fret) mobilisent de l'épargne régionale sur des projets d'intérêt européen et régional dont il faut accélérer la réalisation dans notre région en garantissant leur retour sur investissement et génèrent de nouveaux emplois qualifiés non seulement dans les chantiers de réalisation de ces infrastructures mais aussi dans des activités d'exploitation, de maintenance, de commercialisation, de gestion... qui ne concernent pas seulement le réseau ferroviaire. Les améliorations apportées à la politique de transports devront viser à bénéficier prioritairement au développement et à la diversification des établissements producteurs de biens et de services déjà implantés plutôt qu'à de coûteuses nouvelles implantations à dominante logistique ou commerciale et à faible densité d'emplois qualifiés stables.

**Contribution actualisée lors l'assemblée générale ASSECO CFDT LR réunie le 27 juin 2016**