



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DU SECTEUR FÉDÉRAL CGT CHEMINOTS MONTPELLIER

EN BREF.

UNE RÉPONSE À L'URGENCE SOCIALE ET CLIMATIQUE

Pour la CGT, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ne doit pas être un simple programme de Grande Vitesse déconnecté des réalités locales.

C'est le chaînon manquant du corridor méditerranéen essentiel au développement des transports décarbonés, dont le fret ferroviaire, entre le sud et le nord de l'Europe.

Si la CGT salue l'avancement de la phase 1 (Montpellier-Béziers), elle exige que la phase 2 (Béziers-Perpignan) soit accélérée et sanctuarisée sous un modèle 100% public.

Nous refusons les logiques de mise en concurrence, de filialisation et de Partenariat Public Privé (PPP) qui coûtent beaucoup plus cher au contribuable, qui morcellent le réseau et dégradent les conditions de travail ainsi que la sécurité des circulations.



Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public **CNDP**



Le Secteur Fédéral CGT des cheminots de Montpellier regroupe les syndicats CGT cheminots du périmètre de l'ex-Languedoc-Roussillon.

Présente aux côtés des cheminots et des usagers depuis plus d'un siècle, notre organisation agit quotidiennement pour l'amélioration des conditions de travail et pour le développement d'un Service Public Ferroviaire de haut niveau, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de marchandises.

Nous sommes convaincus que les différentes activités - TER, TGV et Fret - doivent chacune trouver leur juste place dans le trafic, de manière complémentaire et sans qu'aucune ne soit sacrifiée au profit d'une autre.

Contact :

secteurmpl@cheminotscgt.fr
03 76 09 02 85

UNE MIXITÉ RÉELLE SUR TOUT LE TRACÉ

La section Béziers-Perpignan souffre d'une saturation croissante de la ligne ferroviaire historique, particulièrement vulnérable aux aléas climatiques.

1/ POUR LES USAGERS DU QUOTIDIEN :

La création de ligne nouvelle doit libérer des sillons sur la ligne classique pour massifier l'offre de trains du quotidien et développer une véritable intermodalité autour de toutes les gares du littoral.

Ce projet ne peut être pensé comme seulement un luxe pour les catégories socio-professionnelles privilégiées (CSP+) et les touristes voyageant de métropole à métropole. Il est l'outil d'une réponse urgente face à un quotidien difficile pour les salariés et les familles du territoire.

En effet, depuis des années, la hausse continue et incontrôlable des prix à la pompe (essence et diesel) frappe de plein fouet les ménages de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales.

Par ailleurs, la CGT réaffirme, que la transition écologique ne doit pas être punitive, elle doit offrir un Service Public Ferroviaire de qualité accessible permettant de redonner du pouvoir d'achat.

Le littoral routier et les accès aux agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan sont quotidiennement saturés. Cette congestion routière permanente engendre une dégradation de la Santé publique et un allongement du temps de transport.

Le réseau routier sature, pendant que la ligne ferroviaire classique frôle, elle aussi, le point de rupture.

Le trafic global sur l'A9 entre Montpellier et Narbonne est l'un des plus denses de la région.

Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de cet axe voit défiler entre 60 000 et 75 000 véhicules par jour, tous types confondus, dans les deux sens de circulation).

Cette moyenne annuelle cache une réalité estivale extrêmement compliquée, où durant les mois de juillet et août, le territoire devient un carrefour touristique majeur avec des pics allant jusqu'à 130 000, voire 140 000 véhicules par jour, saturant complètement le réseau routier.

Seul le report massif de la route vers le rail permettra de désengorger nos territoires. En basculant les Trains à Grande Vitesse sur la nouvelle ligne Béziers-Perpignan, la Région Autorité Organisatrice des TER, récupèrera enfin la capacité d'injecter des TER toutes les 15 minutes aux heures de pointe sur la ligne classique. Voire d'intégrer sur la ligne nouvelle des TER à Grande Vitesse reliant les villes principales, permettant d'avoir des TER moins bondés sur la ligne classique.

C'est aussi la condition sine qua non pour déployer des PEM performants, maillant efficacement les bassins d'emploi et de vie et offrant une porte de sortie au tout automobile.

2 / POUR LE FRET FERROVIAIRE :

La section de ligne Béziers-Perpignan doit impérativement garantir la mixité. Le raccordement du MIN de Perpignan Saint Charles et du port régional de Port la Nouvelle, est crucial pour opérer un report modal massif de la route vers le rail du transport de marchandises.

Toujours sur l'A9, l'un des axes autoroutiers les plus fréquentés d'Europe par les poids lourds, servant de corridor majeur entre l'Europe du Nord et la péninsule Ibérique, enregistre une moyenne entre 7 000 et près de 15 000 camions par jour selon l'endroit :

- 10 à 14 000 camions / jour entre Montpellier et Narbonne ;
- 10 000 à la frontière espagnole.

Sur l'A9 la proportion des poids lourds représente 1/5 des circulations, pour atteindre 1/3 en se rapprochant du point frontière.

Sur une autoroute A9 déjà congestionnée, le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail, est primordial.



LES GARES

Concernant le débat sur les gares nouvelles qui divise le monde politique, il nous semble essentiel de prendre le temps de la réflexion. Évitions de nous précipiter pour au final accumuler un certain nombre d'erreurs.

Le risque serait de voir s'affronter inutilement élus et habitants autour de rivalités territoriales, où au bout du compte le projet ne ferait qu'être retardé et où tout le monde y perdrait.

Rien ne nous empêche, dans un avenir proche, notamment dans la perspective de la réalisation de la phase 1 et dans **l'accélération** de la mise en œuvre réelle de la phase 2, de porter le débat sur la nécessité et la localisation de(s) gare(s) nouvelle(s).

Et cela d'autant plus que les coûts prévisionnels présentés sur les 6 scénarios de la concertation n'englobent pas le coût réel de la construction des gares. Pour rappel :

- Nîmes Pont du Gard = 95M€ ;
- Montpellier Sud de France = 140 M€.

La CGT réaffirme sa vision politique et sociale de l'aménagement du territoire, qui pourrait se résumer dans cette métaphore :

**« Le TGV ne peut pas se faire au détriment des dessertes locales.
Il faut avant tout des rivières pour faire des grands fleuves ».**

Cela rappelle une vérité d'ingénierie et de bon sens.

La performance de la grande vitesse ne se mesure pas à la vitesse de la rame, mais à la capacité du réseau à aller chercher les voyageurs là où ils se trouvent. Il en sera de même sur l'enjeu du transport de marchandises.

Pour que le fleuve Train à Grande Vitesse continue de bien fonctionner, il est impératif de revitaliser et de financer les rivières du réseau classique :

- Au-delà du financement continu de l'entretien et de la modernisation du réseau historique, nous évoquons là le sujet des raccordements nécessaires au désengorgement, d'une part ;
- D'autre part de maintenir et développer le maillage ferroviaire du territoire, notamment au travers de la ligne des Causses, mais aussi de la ligne de desserte fine de la Minervoise ;

- De revitaliser les dessertes du réseau structurant comme les gares de Nissan, Coursan et Marcorignan ;
- Et enfin de planifier la future organisation des transports collectifs TER, Bus, Cars, Taxis dans une impérative notion de complémentarité par les différentes autorités organisatrices.

Car effectivement, dans le contexte de forte pression démographique actuelle, où Béziers et Narbonne se placent ex aequo au 5^{ème} rang des villes de plus de 40 000 habitants les plus dynamiques d'Occitanie, la question des mobilités devient cruciale, mais focaliser l'attention sur la seule localisation des gares serait une erreur de méthode.

Une gare, aussi centrale ou moderne soit-elle, reste inutile si le « dernier kilomètre » n'est pas assuré. Pour inciter efficacement au report modal, il est impératif de concevoir les transports comme un écosystème continu et fluide. À défaut, la voiture individuelle demeurera le seul choix rationnel pour les usagers, rendant obsolètes les investissements lourds qui seront engagés.

Il faut donc cesser de répéter les erreurs du passé en construisant des gares « betteraves ». Une gare ne doit pas être un simple point de passage perdu dans la campagne, mais le cœur battant de l'écosystème du transport local. Construire une ligne à grande vitesse sans la connecter aux lignes classiques est un non-sens écologique et social.

La ligne nouvelle doit être connectée au réseau classique tout au long du tracé, autour des gares existantes, en cas d'incident sur l'une des deux lignes (délestage).

La CGT préconise ainsi de concentrer les efforts sur la réalisation de la phase 1 et l'anticipation de la phase 2, tout en constituant pour les gares des réserves foncières pour l'avenir. Nous défendons cette approche d'une ligne évolutive pour garantir une réalisation rapide et soutenable financièrement.



LES RACCORDEMENTS

La CGT est pour une infrastructure à double vocation : équité territoriale et bouclier climatique !

En ce sens il est impératif que soit sanctuarisé l'accès à la ligne nouvelle et vice versa pour éviter **l'asphyxie du tronçon Narbonne-Béziers**.

Dans le cadre de la concertation, les propositions s'articulent autour de deux grandes options de raccordement, chacune présentant des arbitrages bien distincts, mais il ne faudrait pas oublier que cette infrastructure nous engage pour une centaine d'années :

- **L'option de raccordements minimalistes :**
Cette approche présente l'avantage d'être moins coûteuse financièrement et de limiter l'impact foncier et agricole immédiat sur le territoire.

En revanche, elle comporte des risques majeurs, singulièrement pour le transport local de marchandises qui reste bloqué sur la ligne classique, d'une part.

Mais d'autre part, tout ce qui fait vivre le Narbonnais et le Biterrois au quotidien (*supermarchés, concessions automobiles, magasins de bricolage, matériaux de construction...*), tout arrivera par les plateformes logistiques majeures avant d'être dispatché par camion sur l'autoroute.

Enfin, la complémentarité des deux lignes perd toute sa flexibilité ou sa solution de repli en cas d'aléas techniques, d'incidents, de particularités climatiques ou de travaux.



- **L'option de raccordements performants (pour une complémentarité interconnectée) :**

Cette solution offre des bénéfices stratégiques importants, notamment en sécurisant le fret et en permettant de détourner l'ensemble des trains sur les deux lignes. De plus, elle sauvegarde efficacement la desserte du tronçon Narbonne-Béziers.

Ainsi les raccordements C et D (entre Narbonne et Béziers), H (à Narbonne Ouest) et au niveau de Rivesaltes sont nécessaires. Par ailleurs le raccordement de la phase 1, en amont de Béziers, devra être conservé.

Le principal inconvénient réside dans un surcoût technique et financier important, ainsi qu'un tracé plus complexe à insérer dans le paysage, mais qui nous engage pour plusieurs décennies.

C'est l'option stratégique que porte la CGT.

CONCLUSION

La CGT aborde le projet de la Ligne Nouvelle de Béziers à Perpignan avec une vision d'aménagement du territoire à la fois ambitieuse et réaliste. Pour la réussite de cette infrastructure majeure, qui engagera la région pour le siècle à venir, cela repose sur une approche méthodique et évolutive.

En privilégiant une ligne évolutive et des raccordements performants, la CGT propose de bâtir un réseau véritablement connecté, capable d'aller chercher les usagers et les marchandises là où ils se trouvent ... pour les faire arriver dans les bassins de vie, c'est-à-dire au cœur des territoires, sans rupture de charge.

