



## Position commune des CFDT Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées pour les Etats généraux du rail et de l'intermodalité

### **Pourquoi une expression CFDT ?**

Parce que la CFDT représente des usagers des transports en commun et du rail très divers : salariés de tous les champs professionnelles et retraités,

Parce qu'elle comporte, parmi ses adhérents, des salariés des transports et notamment des agents de la SNCF, dont la voix doit obligatoirement être entendue sur ce sujet,

Parce qu'elle inclut sa réflexion sur le rail dans une réflexion plus vaste sur l'ensemble des transports, ce qui nécessite de penser complémentarité et interconnexion,

Parce que la réflexion sur les transports est directement liée à celle que construit la CFDT sur le(s) territoire(s). A ce titre, les questions majeures d'accès à l'emploi, mais également d'insertion, ne sont pas sans lien avec la présence ou l'absence d'une offre de mobilité adaptée.

Parce que la CFDT Languedoc-Roussillon Midi Pyrénées s'engage résolument pour réussir les transitions énergétique et climatique nécessaires pour limiter le réchauffement climatique.

L'avis de la CFDT, qui s'exprime d'une seule voix dans la région Languedoc-Roussillon Midi Pyrénées, est à prendre en compte dans les Etats Généraux du rail d'autant qu'il s'agit d'un avis qui confronte l'expression de nombreux acteurs et n'est pas qu'une somme d'avis différents.

### **Propositions et revendications de la CFDT aux Etats généraux du rail et de la mobilité :**

#### **1 ) LES TRAINS AU QUOTIDIEN : SUJET PRIORITAIRE POUR LA CFDT.**

**Au niveau de l'impulsion politique de la nouvelle région comme au niveau des arbitrages budgétaires immédiats, la CFDT considère qu'il faut accorder la priorité aux trains au quotidien, pour un service de qualité. Cela suppose notamment :**

- **Des fréquences et des temps de trajets adaptés aux besoins de mobilité des usagers :** ce sujet est à examiner finement et au plus près du terrain en prenant en compte les données démographiques, mais également les autres modes de transports. Selon les trajets, le

cadencement est nécessaire. Les réunions publiques doivent être l'occasion de soulever les questions qui se posent quand les horaires ne sont pas adaptés à l'usage social des trains. C'est par exemple le cas aujourd'hui sur le trajet Toulouse-Montpellier alors que se développe la demande dans le cadre de la nouvelle région.

- **Une présence d'agents de la CFDT dans les trains et les gares. La question des effectifs est centrale pour un service de qualité.** Cette question est directement liée à celle de la sûreté dans les trains, un sujet sur lequel il faut encore progresser.
- **Au niveau matériel, un service de qualité dépend également du matériel roulant** (des progrès sont encore à faire), de son confort, des mises en conformité, de la modernisation de certaines lignes : exemple de la modernisation nécessaire de la ligne Béziers-Clermont Ferrand.
- **Une accessibilité des trains** pour tous les publics notamment pour les personnes en situation de Handicap.
- **Une desserte de toutes les gares** (au moins 2 fois par jour dans chaque sens aux horaires adaptés) tout en différenciant les trains qui s'arrêtent à chaque gare des autres trains.
- Une étude à réaliser pour examiner la pertinence de remettre en service des voies ferrées abandonnées dans les 50 dernières années.

**En accord avec ces positionnements, la CFDT soutien la préconisation du Ceser suivante :**

*"Poursuivre la réhabilitation du réseau ferroviaire régional pour, d'abord, assurer sa pérennité et, ensuite, accroître ses capacités, notamment dans l'agglomération Toulousaine et le long du littoral méditerranéen, pour répondre au développement du TER".*

## **2 ) PROMOUVOIR LA GRANDE VITESSE.**

Pour la CFDT, il faut promouvoir la grande vitesse car elle constitue un enjeu important d'aménagement du territoire pour la construction d'un territoire d'avenir. Les enjeux sont les suivants :

- l'importance de la liaison entre les grandes métropoles de France : Toulouse et Montpellier doivent être mieux reliées entre elles et la grande vitesse doit permettre de les relier avec Bordeaux, Marseille et Lyon dans une logique de connexion des métropoles du sud de la France.
- La grande vitesse permet de mieux ancrer le territoire de la future région dans les dynamiques européennes (axe méditerranéen, ouverture sur Barcelone par exemple). A ce titre, il faut notamment prévoir un large report du fret de la route au rail notamment pour les transits internationaux terrestres : c'est le cas en particulier sur l'axe méditerranéen.
- Il faut penser la Grande vitesse en complémentarité avec les autres modes de transport (notamment aérien).
- La grande vitesse est un des leviers (mais pas le seul) pour répondre à l'enjeu de faire région (voire point3).

Pour répondre à ces enjeux, la CFDT :

- **est favorable aux projets de Lignes nouvelles suivantes** permettant la circulation à grande vitesse : Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan-Barcelone, Toulouse-Narbonne.
- **est favorable aux lignes mixtes qui peuvent faire circuler le fret** (et les voyageurs) d'autant que le fret devrait représenter la grande majorité du nombre de trains circulant notamment sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Par ailleurs, la mixité des lignes permet un retour sur investissement des lignes nouvelles. Des réservations foncières doivent se prévoir pour des voies supplémentaires sur des tronçons suffisamment longs de dépassement sans arrêt, pour pouvoir combiner fret et voyageurs.
- **Soulève la question du financement des LGV et sur les priorités à étager dans le temps** : des modalités de financement novatrices doivent être trouvées étant donné les enjeux.

En cohérence avec ces revendications, la CFDT soutient la préconisation du Ceser suivante :

*« Réalisation de la ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse et son prolongement jusqu'à Narbonne, le chaînon manquant que constitue la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et, plus globalement, la promotion au niveau européen d'un corridor D dédié au fret sur cet axe ».*

### **3 ) FAIRE REGION**

La région comporte deux réseaux ferrés : l'un organisé en étoile autour de Toulouse (8 lignes), l'autre en croissant sur le littoral Méditerranéen. L'enjeu est d'articuler ces deux réseaux. Certes, la question de la liaison Toulouse-Montpellier devient essentielle mais elle n'est pas la seule.

**Dans l'immédiat, la région doit organiser un véritable service de trains régionaux entre grandes villes de la région pour proposer une alternative à l'autoroute.**

Cette question est complexe. Elle nécessite de trouver rapidement des réponses aux points suivantes :

- Amélioration des fréquences et des temps sur Toulouse/Montpellier en attendant un projet de ligne grande vitesse
- Gestion des horaires pour articuler les correspondances notamment aux nœuds majeurs Toulouse et Narbonne. A titre d'exemple, faire Montauban-Montpellier dans les conditions actuelles, c'est :
  - o changer de train à Toulouse
  - o changer de train à Narbonne
  - o utiliser des trains ne répondant pas aux mêmes services (train omnibus/trains longues distances)
- Complémentarités TGV/intercitys/TER
- Mise en valeur des axes ferroviaires nationaux qui traversent la région : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Clermont Ferrand-Béziers, Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne, Clermont Ferrand-Nîmes-Marseille. A titre d'exemple, l'amélioration de la ligne Clermont Ferrand-Béziers permettrait de développer son usage pour des liaisons transversales est-ouest, nécessitant la valorisation de l'étoile de Séverac-le-Château.

En effet, à moyen terme, il faut certainement penser à développer des lignes transversales Ouest-Est.

Enfin, pour une mise en valeur de la région, la CFDT soutient la sauvegarde ou la restauration des lignes à fort potentiel touristique : train jaune, Montréjeau-Luchon, Tarbes-Bagnères-de-Bigorre.

En cohérence avec ses revendications, la CFDT soutient la préconisation du Ceser suivante :

*« Moderniser les axes ferroviaires majeurs que sont : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Clermont Ferrand-Béziers, Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne, Clermont Ferrand-Nîmes-Marseille ».*

#### **4 ) UNE TARIFICATION REPENSÉE POUR TOUTE LA RÉGION**

**La CFDT soulève sur ce sujet 5 priorités :**

- la tarification doit être pensée pour la grande région : il faut rapidement cesser d'avoir deux modèles de tarification.
- la tarification doit intégrer une dimension sociale : des tarifs pensés notamment pour les chômeurs, les précaires, les jeunes. Une comparaison des modèles de tarification ayant cours dans les autres régions de France serait très utile. L'équité doit prévaloir.
- les formules d'abonnement doivent être claires et diversifiées.
- certaines formules d'abonnement doivent pouvoir combiner train+transport urbains dans les grandes villes.
- La tarification par tronçon (par zone) est à privilégier.
- L'ensemble des titres de transport doivent pouvoir se prendre sous forme de e-billet.
- Les billets TER doivent pouvoir se prendre sans contrainte de réservation à heure fixe.

#### **5 ) DES GARES ATTRACTIVES ET HUMAINES**

**Le modèle de gare que propose la CFDT est le suivant :**

- des gares qui développent l'inter modalité (notamment avec les transports doux)
- des gares attractives, agréables à vivre
- des gares accessibles pour tous
- des gares qui innovent en développant des services, des gares lieu de vie et de rencontre
- des gares humaines avec une présence des agents.

**La CFDT s'exprime également contre la création de nouvelles gares TGV extérieures aux villes, sans correspondance avec les TER ou autres lignes de trains classiques existantes.**

En cohérence, elle reprend les critiques contre la gare de la Mogère (Montpellier Sud de France) qui n'est pas reliée au réseau TER et se trouve à plus de 40 min du centre-ville en zone inondable. Cette gare TGV est inutile alors que l'horizon de saturation du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) Montpellier Saint-Roch s'éloigne considérablement. Pour le long terme, il faut une réservation foncière au carrefour LNMP, CNM, Ligne Classique, pour

anticiper la croissance du trafic grande vitesse sur la LNMP en prévoyant un PEM principalement de correspondance TGV TER quai à quai.

### **Regards sur le questionnaire.**

Après avoir examiné l'ensemble du questionnaire en ligne, questionnaire que vous trouverez sur [www.regionLRMP.fr/rail](http://www.regionLRMP.fr/rail),

Nous constatons qu'un grand nombre de questions ne nécessitent pas de prise de position de la part de la CFDT car relevant d'usages personnels.

En revanche, nous attirons votre attention sur un certain nombre de questions sur lesquelles nous proposons des recommandations de réponse :

#### **Q8 : Pensez-vous que les trains de nuit desservant la région devraient être maintenus ?**

*Recommandation : répondre oui*

Arguments :

- importance de l'utilité sociale des trains de nuit : question du coût et de l'économie d'une nuit d'hôtel
- il s'agit d'une autre alternative à l'aérien,
- desserte de certains territoires.

#### **Q10 : Concernant la gare la plus proche de chez-vous, êtes-vous satisfait(e) des points suivants ?**

*Recommandation : vigilance sur la dernière question concernant « la présence d'agents en gare » : cocher des critères de satisfaction sur la présence des agents en gare (très satisfait ou plutôt satisfait) pour être conforme avec nos revendications.*

#### **Q14 : Etes-vous favorable aux projets suivants :**

**La ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse**

**La ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan-Barcelone**

**L'augmentation de la vitesse sur la liaison Toulouse-Narbonne.**

*Recommandation : favorable pour les 3 lignes.*

*S'exprimer en réunion publique sur l'importance de la liaison Toulouse-Montpellier pour la grande région.*

#### **Q16 : Etes-vous d'accord avec les phrases suivantes ?**

**Utiliser le train est bon pour l'environnement**

**Un trajet en train est plus confortable et moins fatiguant qu'un trajet en voiture**

**Le train peut concurrencer le camion pour le transport des marchandises à moyenne et longue distances**

**Le transport des marchandises par train peut améliorer la situation économique de mon territoire.**

*Recommandation : d'accord même si ambiguïté du point 3 qui aurait nécessité de différencier longue et moyenne distance : cette différenciation peut s'exprimer lors des débats publics.*

**Q17 : Dans les années à venir, quelle importance doivent avoir les objectifs suivants selon vous**

*Recommandation : la question permet de montrer des choix importants en hiérarchisant les réponses d'où cette proposition qui privilégie trois points :*

**Développer les TGV : Très important**

**Créer de nouvelles gares, sur les lignes TGV, en dehors des centres villes : pas du tout important**

**Augmenter le nombre de trains sur les lignes TER : très important**

**Ne pas fermer les lignes locales en difficulté mais les moderniser : assez important**

**Favoriser le transport de marchandises par train (fret) : assez important**

**Faciliter le passage d'un mode de transport à un autre dans les gares (intermodalité) : très important**

Les équipes des deux Unions Régionales CFDT de Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées.