

14ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 67801 | De M. Jacques Cresta (Socialiste, républicain et citoyen - Pyrénées-Orientales) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > LGV | Analyse > liaison Montpellier-Perpignan. réalisation. calendrier. |
| Question publiée au JO le : 28/10/2014 Réponse publiée au JO le : 07/07/2015 page : 5270 | | |

Texte de la question

M. Jacques Cresta attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan, maillon stratégique sur le plus grand des axes européens de lignes à grande vitesse reliant la façade méditerranéenne de l'Espagne au reste de l'Europe. Il lui rappelle que le ministère a reconnu le statut international de la ligne, en amont ou dans le prolongement du corridor ferroviaire méditerranéen espagnol, et a admis que son utilité et ses enjeux dépassent largement ce tronçon. Par ailleurs, il souligne que la réalisation de cette section est attendue depuis près de vingt-cinq ans, c'est-à-dire depuis la mission « Querrien » qui l'avait, alors, promise, pour dix ans plus tard. Il insiste sur le fait que l'absence de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan constitue un véritable goulet d'étranglement sur le plus grand axe européen reliant l'Europe du nord au sud de l'Espagne, ralentissant ainsi le développement économique des territoires concernés. C'est pourquoi il souhaite connaître l'état d'avancement du projet et le calendrier des différentes étapes de réalisation et si, notamment, seront tenus les engagements concernant la déclaration d'utilité publique pour 2016 et la mise en service de cette ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan pour 2020.

Texte de la réponse

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constituera, après la mise en service de la section internationale Perpignan-Figueras et du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, le dernier maillon permettant d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne. Compte tenu de sa dimension européenne, cette opération fait partie du corridor méditerranéen au sein du réseau transeuropéen de transports. La Commission « Mobilité 21 », dont les recommandations constituent la référence en termes de planification des infrastructures de transport au niveau national, a considéré que la réalisation de ce projet relevait d'une seconde temporalité. Toutefois, considérant qu'elle ne pouvait être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la commission a prévu d'inscrire une provision pour engager, en tant que de besoin et avant l'horizon 2030, les premiers travaux en lien avec le projet. Dans la lignée de ces conclusions, la décision ministérielle du 15 décembre 2013 a fixé le cadre de la poursuite des études du projet. Les agglomérations de Béziers et de Narbonne seront chacune desservies par une gare nouvelle ; Perpignan restera desservie par sa gare centrale, mais les études de faisabilité sur la pertinence d'une desserte à terme par une gare nouvelle au nord de l'agglomération seront poursuivies. Par ailleurs, la ligne nouvelle sera ouverte aux circulations mixtes pour les trains de voyageurs et de fret entre Montpellier et Béziers. Selon la décision ministérielle de 2013, la poursuite des études devra s'inscrire en cohérence avec les résultats de l'observatoire de la saturation ferroviaire mis en place en Languedoc-Roussillon, afin de pouvoir anticiper en temps



utile la réalisation de ce projet. Par courrier du 16 juin 2014, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé que le Comité de pilotage propose d'ici la fin 2015 un tracé définitif de la ligne. Sur ces bases, un objectif de lancement de l'enquête publique à l'horizon de la fin 2016 a été retenu. Les montants nécessaires à la poursuite des études de conception du projet et aux acquisitions foncières ont bien été inscrits dans le contrat de plan 2015-2020 de la région Languedoc-Roussillon en voie de finalisation, pour un montant total de 30 millions d'euros. Cette inscription garantit un cadre financier stabilisé pour la poursuite de cette phase d'études en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique. Par ailleurs, dans le cadre de l'appel à projets européens lancé en septembre dernier, les autorités françaises ont déposé un dossier de demande de subvention relatif aux études du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, pour un montant de 12,4 millions, soit un taux de financement européen attendu à hauteur de 50 % des dépenses éligibles engagées.