



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>94146</b>	De <b>M. Patrick Vignal</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Hérault )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > LGV	<b>Analyse</b> > liaison Montpellier-Perpignan. réalisation. calendrier.
Question publiée au JO le : <b>15/03/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>04/04/2017</b> page : <b>2806</b> Date de changement d'attribution : <b>07/12/2016</b>		

### Texte de la question

M. Patrick Vignal attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la construction de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan, stratégique pour la région Languedoc-Roussillon. En effet, tous les élus locaux se sont mobilisés depuis plusieurs années pour la réalisation du contournement Nîmes-Montpellier, aujourd'hui en construction et qui entrera en service en 2017. Région, villes, agglomérations : toutes les collectivités ont soutenu ce projet, y compris financièrement. Si elles ont apporté un tel soutien, c'était en raison de l'engagement clair de poursuivre la ligne à grande vitesse jusqu'à la frontière espagnole, sans quoi le contournement Nîmes-Montpellier n'aurait eu aucun sens, pas plus que les nouvelles gares qui sont en construction. De plus, l'Espagne, de son côté, a également fait le travail jusqu'à la frontière malgré une situation budgétaire délicate. Aussi, personne ne comprendrait alors que l'État français renonce à ce projet qui est une priorité européenne puisqu'il permettrait de relier les réseaux à grande vitesse les plus importants d'Europe. Cette liaison est nécessaire et attendue par les collectivités du Languedoc-Roussillon, l'Espagne et l'Union européenne car la ligne Montpellier-Perpignan figure parmi les neuf corridors prioritaires soutenus par Bruxelles. En conséquence, il souhaiterait avoir des précisions de la part du Gouvernement sur la réalisation de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan.

### Texte de la réponse

Le 29 janvier 2016, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a acté le tracé du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP), ainsi que les principes de raccordement et de desserte des territoires traversés, et demandé à SNCF Réseau d'initier, en lien avec les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables à la tenue d'une enquête publique sur l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Il est toutefois apparu nécessaire de conforter la sécurité juridique du dossier d'enquête publique préparé dans cet objectif au regard du changement de jurisprudence intervenu à la suite de la décision du Conseil d'État d'annuler, le 15 avril dernier, la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges. Cette évolution conduit en effet, d'une part, à définir un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante et, d'autre part, à conclure, préalablement à la mise à l'enquête publique de la première phase, un protocole précisant les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires. Lors du dernier comité de pilotage qui s'est déroulé le 26 octobre dernier, les partenaires cofinanceurs du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ont accueilli favorablement, à une large majorité, le principe d'un phasage de la réalisation de la ligne nouvelle avec



une première étape entre Montpellier et Béziers, tout en assurant un engagement de réalisation complète du projet. Celui-ci apparaît, en effet, pleinement cohérent avec la possibilité ouverte par la Commission « Mobilité 21 » d'anticiper une première phase de réalisation, au regard des perspectives de saturation de la ligne existante mises en évidence par le rapport de l'observatoire de la saturation du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) publié le 15 juin 2016. Au regard des conclusions du comité de pilotage, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a ainsi décidé, le 1er février 2016 : - d'acter le principe d'une réalisation phasée du projet LNMP, en retenant, comme première étape, la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers, estimée à 1 855 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2014 ; - de réaffirmer le projet dans sa globalité en demandant l'actualisation du projet d'intérêt général (PIG) sur l'ensemble du tracé entre Montpellier et Perpignan, sur la base du fuseau retenu par la décision ministérielle du 29 janvier 2016. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé, le 7 février 2016, de mettre en place une mission pilotée conjointement par l'Inspection générale des finances (IGF) et le CGEDD pour conduire une démarche exploratoire visant à préciser, pour l'été 2017, les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires pour le financement de la première phase de la LNMP. Une phase d'études complémentaires devra permettre de consolider le dossier d'enquête publique de la première phase Montpellier-Béziers du projet LNMP, dans l'objectif d'une saisine de l'autorité environnementale et du commissariat général à l'investissement à la rentrée 2017 et d'une présentation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette première phase au premier semestre 2018.