ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 277

Texte de la question

M. Fernand Siré appelle l'attention de M. le ministre délégué 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 la ligne à grande vitesse joignant Perpignan à Montpellier qui est une nécessité absolue pour notre région. Alors qu'il y a quelques semaines, lors d'un déplacement à Montpellier, le ministre semblait ne pas considérer ce projet comme prioritaire, il tient aujourd'hui à lui rappeler les enjeux que représente cette ligne au niveau régional mais aussi national et européen. Cette ligne permettrait de faciliter la mobilité des hommes et génèrerait de nouvelles richesses pour le département. Par ailleurs, elle s'inscrirait dans un schéma européen structurant et performant à travers la mise en service de la ligne à grande vitesse internationale entre Perpignan et Madrid. Le Languedoc-Roussillon est une région à fort potentiel. Son positionnement stratégique sur l'axe méditerranéen, reliant l'Espagne et l'Italie, ses bassins urbains à forte croissance démographique, son attractivité touristique et culturelle en font une région attractive avec de fortes perspectives de développement. Les retombées de cette ligne seraient importantes pour le territoire, dans la mesure où elle favoriserait le développement de l'activité économique et touristique et donc l'emploi. Par ailleurs, il souhaite souligner la nécessité d'instaurer un arrêt ferroviaire à Rivesaltes. Comme l'a reconnu M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, dans un courrier qu'il lui a adressé « la localisation d'une gare nouvelle à Rivesaltes sur le tracé même de la ligne présente un avantage en termes de temps de parcours grande vitesse, pour les circulations qui ne rejoindraient pas la gare actuelle de Perpignan ». Cette gare est la seule à pouvoir desservir l'ensemble du département. Rivesaltes, en complément de la gare centrale de Perpignan, s'impose par sa position stratégique. La ville est en effet située à côté de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes, à la sortie de l'autoroute Perpignan-nord, sur la départementale menant à Foix et sur la route des plages qui multiplient notre population par sept en saison estivale. Par ailleurs, de nombreuses entreprises sont regroupées sur ce site. Il est nécessaire d'avoir une gare sur le tracé de la ligne, qui soit facilement accessible, pour permettre au plus grand nombre de trains de s'arrêter dans le département. Le TGV ne doit pas seulement traverser les Pyrénées-Orientales. Il est également important que la nouvelle gare soit prévue et opérationnelle dès la mise en place de la ligne, comme c'est le cas pour Narbonne et Béziers. L'attractivité de notre territoire est un maillon important qui doit être pris en compte. Il aurait souhaité connaître sa position en la matière et connaître les échéances de la réalisation de cette ligne.

Texte de la réponse

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE

ENTRE MONTPELLIER ET PERPIGNAN

M. le président. La parole est à M. Fernand Siré, pour exposer sa question, n° 277, relative au projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan.

M. Fernand Siré. Monsieur le ministre des transports, je souhaite vous interroger sur le projet de ligne à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier, qui est une nécessité absolue pour notre région.

Il y a quelques semaines, lors d'un déplacement à Montpellier, vous sembliez ne pas considérer ce projet comme prioritaire. Je tiens donc à vous rappeler aujourd'hui les enjeux de cette ligne au niveau régional mais

aussi national et européen.
Elle permettrait de faciliter la mobilité des hommes et créerait de nouvelles richesses pour le département. Le Languedoc-Roussillon est une région à fort potentiel. Sa position stratégique sur l'axe méditerranéen, qui relie l'Espagne et l'Italie, ses bassins urbains à forte croissance démographique, ses atouts touristiques et culturels en font une région attractive avec de fortes perspectives de développement. Les retombées de cette ligne seraient donc importantes pour le territoire, dans la mesure où elle favoriserait le développement de l'activité économique et touristique et par conséquent l'emploi dans un département qui compte, je le rappelle, 15 % de chômeurs.
Par ailleurs, je souhaite souligner la nécessité d'instaurer une halte ferroviaire à Rivesaltes. Comme l'a reconnu Guillaume Pepy, président de la SNCF, dans un courrier qu'il m'a adressé, " la localisation d'une gare nouvelle à Rivesaltes sur le tracé même de la ligne présente un avantage en termes de temps de parcours grande vitesse, pour les circulations qui ne rejoignent pas la gare actuelle de Perpignan ".
Cette halte est la seule à pouvoir desservir l'ensemble du département. Rivesaltes s'impose, en complément de la gare centre de Perpignan, par sa position stratégique. Rivesaltes se situe en effet à cinq minutes de l'aéroport, à la sortie de l'autoroute Perpignan-Nord, sur la départementale menant à Foix et Toulouse et sur la route des plages, lesquelles multiplient par sept notre population pendant l'été.
Par ailleurs, un site industriel évolutif de plus de 400 hectares est disponible sur cet emplacement. Cet arrêt est nécessaire pour permettre à un plus grand nombre de trains de s'arrêter dans le département au bénéfice de la population et des entreprises. Le TGV ne doit pas seulement traverser les Pyrénées Orientales. Il est également important que ce nouvel arrêt soit prévu et opérationnel dès la mise en place de la ligne, comme c'est le cas pour Narbonne et Béziers.
L'attractivité de notre territoire est un atout important. Cela doit être pris en compte. J'aimerais donc connaître les échéances de la réalisation de cette ligne.
M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.
M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, c'est un dossier que je connais bien. Contrairement à ce que vous sembliez prétendre, je n'en ai pas oublié ou sous-estimé l'intérêt, au contraire. J'étais d'ailleurs en déplacement à Montpellier le 15 mars dernier.
Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constituera, après la mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier en 2017 - c'est moi qui l'ai signé, d'ailleurs -, le dernier maillon permettant d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne. J'en parle souvent avec mon homologue espagnol.
À ce jour, une zone de passage de 1 000 mètres de large a été définie sur l'ensemble de l'itinéraire.
Il faut désormais prendre des décisions sur deux points. Quelles seront les sections qui accueilleront, en plus des TGV, des trains de fret ? Comment seront desservies les agglomérations situées sur l'itinéraire, à savoir Béziers, Narbonne et Perpignan ? Vous avez cité Guillaume Pepy. Ses propos l'engagent en tant que président de la SNCF, mais l'État stratège, c'est aussi le ministère des transports, qui décide. C'est pourquoi, faisant confiance aux parlementaires, nous avons chargé Philippe Duron et certains de vos autres collègues d'une mission pour mener une démarche stratégique - c'est l'objet de la commission Mobilité 21 - et non une démarche purement commerciale. Il faut un dialogue, une concertation avec les différents élus. Tel était le sens de mon déplacement, je vous le rappelle.
Par ailleurs, une fois les questions que je viens d'évoquer tranchées, cela sera soumis à débat avec les acteurs locaux, mais nous nous inspirerons des analyses techniques conduites par les services de Réseau ferré de France et du résultat des consultations.
Je tiens à signaler, puisque cela n'a pas été dit, que l'Union européenne est actuellement en train de redéployer les crédits RTE-T non consommés sur la période 2007-2013. Compte tenu de l'intérêt européen de cette infrastructure, j'ai demandé à la fin du mois de mars, à la Commission de participer au financement des études de la ligne nouvelle Montpellier à hauteur du taux maximum de 50 %, ce qui représente cinq millions d'euros. Les études se poursuivent.
Vous le savez, le projet est ambitieux, et important. Vous le savez aussi, il coûte six milliards - six mille millions - d'euros. Il faut donc en mesurer toute l'ampleur. L'effort exceptionnel de l'État et des collectivités territoriales devra être soutenable.
En tout cas, je ne préjuge pas les conclusions de la commission Mobilité 21 que j'ai chargée de faire des suggestions, en toute indépendance, et de nourrir un débat passionnant, sur lequel nous aurons à revenir, celui

de la stratégie d'aménagement du territoire, de l'intermodalité et de la hiérarchisation des différents modes de transport - fret et voyageurs, fluvial, ferroviaire et autoroutier. Bref, nous aurons ce moment de discussion avec les collectivités car, au côté de l'État qui s'engage, les collectivités s'engagent aussi.
Sachez que je ne sous-estime pas l'enjeu européen de cette infrastructure, loin s'en faut.
M. le président. La parole est à M. Fernand Siré.
M. Fernand Siré. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse, mais, en raison du développement du fret avec l'Espagne, du TGV qui relie Madrid à Perpignan et des transports aériens plus faciles à emprunter au départ de Gérone ou de Barcelone, le développement économique du département est tourné vers l'Espagne. Nous faisons pourtant partie de la France. Nous sommes un peu oubliés.

Données clés

Auteur : M. Fernand Siré
Circonscription : Pyrénées-Orientales (2e circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 277
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 16 avril 2013, page 3984
Réponse publiée au JO le : 24 avril 2013, page 4810
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 16 avril 2013