



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 948

Texte de la question

Mme Marie-Hélène Fabre 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 fait que la ligne LGV Montpellier-Perpignan est le chaînon essentiel du plus grand des axes européens de lignes à grande vitesse reliant la façade méditerranéenne de l'Espagne au reste de l'Europe. La réalisation de cette ligne serait un coup de fouet majeur pour le développement économique de nos territoires. Le ministre, comme son prédécesseur, a su rassurer en apportant des garanties quant à la volonté du Gouvernement de mener à bien cette entreprise. De récentes informations pourraient laisser à penser que la ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ne figurerait plus parmi les priorités présentées par la France devant la Commission européenne. Le ministre a précisé, concernant ce dossier, que conjointement avec l'Espagne, la France devait déposer un dossier de subvention dans le cadre de l'appel à projet européen avant le 26 février dernier. La France a-t-elle bien déposé ce dossier ? Il aimerait par ailleurs être assuré de la volonté de l'État de voir aboutir ce projet de LGV.

Texte de la réponse

PROJET DE LGV MONTPELLIER-PERPIGNAN

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Fabre, pour exposer sa question, n° 948, relative au projet de LGV Montpellier-Perpignan.

Mme Marie-Hélène Fabre. La ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan est plus que jamais pour le Languedoc-Roussillon et la future grande région Midi-Pyrénée une priorité absolue. Comme le Gouvernement, je pense que ce chaînon essentiel du plus grand des axes européens de lignes à grande vitesse, reliant la façade méditerranéenne de l'Espagne au reste de l'Europe, est déterminant pour l'avenir de notre région.

Pas moins de 155 kilomètres de Montpellier à Perpignan manquent toujours pour circuler du sud au nord de l'Europe, ce qui pénalise fortement le développement économique d'une région déjà durement touchée par le chômage. Depuis vingt ans, depuis la mission Querrien, nous espérons la réalisation de cette LGV dont la mise en service serait un coup de fouet majeur pour l'essor de nos territoires, ainsi que le réaffirmait à sa manière la commission Mobilité 21 en juin dernier.

Les retards accumulés et de multiples tergiversations nous ont fait craindre, un moment, que ce projet de ligne à grande vitesse ne soit progressivement enterré, malgré la mobilisation sans faille des élus et de nos concitoyens. Le secrétaire d'État chargé des transports, comme son prédécesseur, a su nous rassurer en nous apportant des garanties quant à la volonté du Gouvernement de mener à bien cette entreprise, s'agissant tant des consultations menées que du calendrier annoncé. Mais de récentes déclarations dans la presse laissent à penser que la ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ne figurerait plus parmi les priorités présentées par la France devant la Commission européenne. Des déclarations qui ont semé le trouble et nous laissent

perplexes !

La France, conjointement avec l'Espagne, devait déposer un dossier de subvention dans le cadre de l'appel à projet européen avant le 26 février dernier. La France a-t-elle bien déposé ce dossier ? Pouvez-vous nous assurer de la volonté de l'État de voir aboutir ce projet de LGV et d'en faire une priorité du Gouvernement ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre des outre-mer.

Mme George Pau-Langevin, *ministre des outre-mer*. Madame la députée, 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 évidente, 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. Tout d'abord, elle a arrêté les sections ouvertes à la mixité voyageurs et fret ainsi que les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet, avec pour l'agglomération de Béziers une gare nouvelle et, comme vous le savez, pour l'agglomération de Narbonne également une gare nouvelle dans le secteur de Montredon-des-Corbières.

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, mon prédécesseur 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.

S'agissant 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.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Fabre.

Mme Marie-Hélène Fabre. Je vous remercie, madame la ministre, pour ces précisions qui lèveront les doutes autour de cette ligne.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Hélène Fabre](#)

Circonscription : Aude (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 948

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée au JO le : [17 mars 2015](#), page 1815

Réponse publiée au JO le : [25 mars 2015](#), page 3050

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [17 mars 2015](#)