



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Phase 2 du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Question écrite n° 1592

Texte de la question

Mme Sophie Blanc attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la phase 2 du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), dernier maillon indispensable de la LGV en Languedoc-Roussillon. Ce projet, qui s'inscrit dans la continuité de la phase 1 déjà en cours de développement, concerne la portion de ligne entre Béziers et Perpignan. Les fonctionnalités de cette future ligne font actuellement l'objet d'études complémentaires portant sur le trafic, la capacité et les impacts environnementaux et une concertation est prévue à l'automne 2025. Historiquement, le projet LNMP a fait l'objet de décisions majeures, notamment en 2016, lorsque la mixité fret/voyageurs sur la section entre Béziers et Perpignan n'avait pas été retenue. Cette décision ministérielle s'appuyait sur des études prévisionnelles concluant à un bénéfice insuffisant pour l'exploitation et la qualité de service, ainsi qu'à un surcoût financier important en raison de la complexité technique d'une ligne mixte. Cependant, plusieurs facteurs ont évolué depuis 2016, remettant en question la pertinence de cette décision. En effet, le trafic des poids lourds sur les axes autoroutiers du sud de la France a considérablement augmenté, aggravant les problèmes de congestion et de pollution, tandis que la lutte contre le changement climatique et la nécessaire décarbonation des transports sont devenues des priorités absolues pour l'État. Le développement du fret ferroviaire est désormais reconnu comme un élément clé pour atteindre les objectifs du Plan stratégique national de développement du fret, qui vise à doubler le volume du fret ferroviaire d'ici 2030 et à réduire significativement le nombre de poids lourds sur les routes. À cet égard, le tronçon entre Béziers et Rivesaltes, long de 92 kilomètres, risque de devenir un maillon faible dans le corridor fret Méditerranée si la mixité n'est pas retenue pour la phase 2 du projet LNMP. En effet, un train de fret permet de retirer jusqu'à 45 camions de la circulation, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre et améliorant la sécurité routière. Or, si la mixité n'est pas intégrée à cette section, les trains de fret devraient continuer à emprunter la ligne classique, déjà saturée et fragile. Cette ligne traverse des zones écologiquement sensibles, notamment les étangs des plaines de l'Aude et du Roussillon et est proche de la mer, la rendant vulnérable aux aléas climatiques, comme l'a montré l'effondrement partiel en 2019. La ligne classique souffre déjà d'une saturation notoire, comme souligné dans un rapport de 2016. Cette saturation est accentuée par des conditions climatiques difficiles, notamment des embruns marins qui affectent le patinage des trains de fret et la captation du courant, obligeant à l'envoi de trains graisseurs pour maintenir l'exploitation. La corrosion due à l'air marin accélère l'usure des rails, nécessitant des opérations de gros entretien et un renouvellement des voies tous les dix ans, au lieu de tous les trente ans en temps normal. Dans ce contexte, l'exploitation intensive de la ligne classique, si la mixité fret/voyageurs n'est pas retenue, entraînerait une surcharge insoutenable. Cette ligne devrait alors absorber le trafic des TER, des Intercités, des TGV dits « caboteurs » et de tous les trains de fret nationaux et internationaux, ce qui compromettrait gravement la qualité de service et la sécurité. En outre, une telle surcharge va à l'encontre des objectifs de report modal de la route vers le rail, pourtant essentiels dans la lutte contre les émissions de CO2. La majorité des élus locaux des territoires concernés soutiennent fermement la mixité fret/voyageurs pour la phase 2 de la LNMP, voyant en elle une solution pour répondre aux enjeux de mobilité, de sécurité et de développement durable dans la région. De plus, le choix de la mixité sur ce tronçon pourrait permettre une augmentation significative du financement européen, la part de participation de l'Union européenne pouvant passer de 20 % à 50 %, un atout considérable pour la réalisation de ce projet. Au vu de

ces éléments, Mme la députée souhaiterait savoir si le Gouvernement entend reconsidérer la décision de 2016 en faveur d'une mixité fret/voyageurs sur la section Béziers-Perpignan de la LNMP, afin de répondre aux nouveaux impératifs économiques, écologiques et logistiques de la région. Mme la députée souhaiterait également savoir quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour renforcer la résilience de la ligne classique existante, afin de garantir la sécurité et la fluidité du trafic en cas de surcharge liée à l'absence de mixité sur la LNMP. Enfin, pour toutes ces raisons évoquées, elle lui demande quelle est sa position sur la mixité totale fret/voyageurs du tronçon de la phase 2 du projet de la ligne nouvelle.

Texte de la réponse

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan consiste à créer 150 km de lignes nouvelles et comprend deux phases : Montpellier-Béziers (première phase) et Béziers Perpignan (deuxième phase). Il répond à la demande de mobilités croissante sur l'unique axe ferroviaire de l'arc languedocien, proche de la saturation entre Montpellier et Béziers, renforce sa résilience en créant un doublet de ligne et permet de relier le littoral languedocien et l'Espagne au réseau à grande vitesse français et européen. L'exposé des motifs de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit le lancement des travaux de la première phase d'ici 2029 et ceux de la deuxième phase d'ici 2039. La première phase a été déclarée d'utilité publique en février 2023. Concernant la phase 2, il a été décidé en 2016, en cohérence avec les attentes locales alors exprimées, la création de deux nouvelles gares le long du tracé, à l'est de Béziers et à l'ouest de Narbonne. Toutefois, afin de tenir compte des évolutions intervenues depuis, de nouvelles études ont été lancées en 2024 afin de réexaminer les fonctionnalités de la section entre Béziers et Perpignan, en particulier concernant la capacité de la ligne à accueillir du trafic fret ou non (mixité de la ligne) et l'implantation d'éventuelles gares nouvelles, dans le cadre d'une consultation territoriale qui se déroulera jusqu'à l'automne 2025. Ainsi, à l'issue des études en cours et de la consultation des territoires, une décision sur l'implantation de futures gares nouvelles pourra être prise confirmant ou amendant la décision ministérielle de 2016. Le financement de la première phase a fait l'objet en décembre 2021 d'un protocole d'accord entre l'Etat et les collectivités concernées, préalablement à la création d'un établissement public local, la Société de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (SLNMP), chargé de porter le financement des collectivités et doté de ressources fiscales affectées. Le financement de la deuxième phase, sera défini par les partenaires du projet préalablement à sa déclaration d'utilité publique. La SLNMP pourra, le moment venu, intervenir également pour cette deuxième section. Par ailleurs, dès à présent, dans le contrat de plan entre l'État et la région Occitanie, il est prévu que l'État finance à 50 % les études jusqu'à la déclaration d'utilité publique et les acquisitions foncières de la phase 2 de la LNMP, la région et les collectivités partenaires prenant en charge l'autre moitié.

Données clés

Auteur : [Mme Sophie Blanc](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (1^{re} circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1592

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [29 octobre 2024](#), page 5756

Réponse publiée au JO le : [4 février 2025](#), page 576