



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne nouvelle Languedoc-Roussillon

Question écrite n° 2609

Texte de la question

M. Jean-Pierre Grand attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet de ligne nouvelle Languedoc-Roussillon pour la partie concernant le contournement ferroviaire de Montpellier. Cette ligne, présentée au public comme une ligne TGV dès les années 1991 et qui a fait l'objet d'un projet inscrit au schéma directeur national des liaisons à grande vitesse approuvée par décret le 1er avril 1992, est devenue au niveau de l'avant-projet sommaire une ligne mixte TGV fret avec un objectif fort, affiché par RFF : « Doubler le trafic ferroviaire de marchandises en dix ans et tripler le transport combiné ». Actuellement étant donné qu'il n'est plus envisagé par RFF de faire arriver les TGV dans des « gares construites en rase campagne », ce qui est éminemment souhaitable -, les TGV directs évitant la gare de Montpellier Ville seront dans le futur en nombre très réduit, de l'ordre de deux ou trois par jour. Dès lors, pourquoi ne pas reconsidérer pour le contournement de Montpellier, le choix de la mixité « grande vitesse fret », qui induit les contraintes techniques et financières sans rapport avec l'objectif réel qui concerne le trafic des marchandises ? Il souhaite donc connaître son avis sur ce sujet très attendu par les populations concernées.

Texte de la réponse

Le projet de contournement de Nîmes et Montpellier a pour objectif à moyen terme de permettre un accroissement important du trafic ferroviaire en Languedoc-Roussillon (350 trains à l'horizon 2015/2020 au droit de Nîmes et Montpellier, contre 230 trains aujourd'hui) en offrant des capacités supplémentaires sur l'axe. Composante de la « magistrale Ecofret », le contournement de Nîmes et Montpellier accueillera en particulier les trains de fret en transit international, facilitant par là même l'accroissement des circulations voyageurs (TER) sur la ligne existante. A plus long terme, son objectif est de s'inscrire dans le vaste réseau trans-européen de la grande vitesse, de Madrid à Londres et Milan. Les études réalisées par RFF et la SNCF ne prévoient effectivement, à la mise en service du projet, qu'un nombre limité de TGV. Ce nombre pourrait augmenter à l'occasion de la mise en service en amont et en aval de cette infrastructure, de nombreux projets de lignes nouvelles. Le choix de la mixité pour le contournement de Nîmes et Montpellier apparaît d'autant plus pertinent qu'il n'ajoute pas de contraintes techniques et financières. En premier lieu, les territoires traversés ont un relief peu marqué, et les avantages potentiels d'une ligne spécifique fret (contournement plus facile des obstacles grâce à des rayons de courbure plus faibles) ne seraient pas véritablement significatifs dans le cas présent. Par ailleurs, le surcoût d'une ligne fret par rapport à une ligne à grande vitesse peut être estimé pour le contournement de Nîmes et Montpellier à 5 % environ, et les impacts environnementaux ne sont pas plus importants. Le choix d'une ligne mixte TGV/fret correspond donc bien au contexte languedocien, marqué par l'intensification des échanges entre Europe du Nord et la péninsule Ibérique, le projet international de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras est également une ligne mixte, ce qui confirme le bien-fondé de cette approche. La création d'une ligne mixte, à dominante fret, à la mise en service constitue le meilleur compromis permettant de préserver l'avenir, sans surcoût financier significatif et sans impact notable supplémentaire.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Grand](#)

Circonscription : Hérault (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2609

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 septembre 2002, page 3041

Réponse publiée le : 14 avril 2003, page 2982