



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

TGV

Question écrite n° 44969

Texte de la question

M. Jacques Bascou appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la saturation préoccupante des infrastructures de transport en Languedoc-Roussillon. Entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, la Septimanie a toujours été la voie de passage privilégiée mais n'a jamais connu de toute son histoire un tel niveau d'encombrement de ses infrastructures de communication. Le développement des échanges avec la péninsule Ibérique et le Maroc, concernant la France mais aussi l'ensemble des pays de la Communauté européenne, l'augmentation des flux touristiques, l'accroissement de la population permanente en bordure de la Méditerranée, l'arrivée de l'autoroute A 75 débouchant sur la Méditerranée avec la mise en service prochaine du viaduc de Millau, tout concourt à accentuer une saturation de plus en plus préoccupante des infrastructures routières mais aussi ferroviaires, particulièrement sur l'axe Montpellier-Perpignan. Alors que d'ici à trois ans Perpignan devrait être reliée à Madrid par le TGV espagnol, le Gouvernement n'a pas jugé prioritaire, dans le dernier CIADT, la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan « chaînon manquant » de la liaison Nord-Sud. Il lui demande quelles dispositions il entend prendre pour remédier à cette situation.

Texte de la réponse

Les projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon ont pour objet d'améliorer les communications de l'arc sud-méditerranéen en reliant les réseaux à grande vitesse français et espagnol et de répondre à la nécessité de développer le fret ferroviaire sur l'axe languedocien. La première phase de ces projets, c'est d'abord la section internationale Perpignan-Figueras. Le contrat de concession a été signé le 17 février 2004 par les ministres français et espagnol des transports et la société TP FERRO. Le délai contractuel de réalisation du projet est de soixante mois, les travaux se poursuivent actuellement au rythme prévu. C'est ensuite le projet de contournement TGV et fret de Nîmes et Montpellier dont la déclaration d'utilité publique a été signée le 16 mai 2005. Les réflexions et les discussions sur le montage financier du projet se poursuivent. Le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a identifié ce projet parmi ceux pouvant être réalisés sous la forme d'un contrat de partenariat public-privé afin d'accélérer sa mise en oeuvre. Par ailleurs, le budget du projet comprend une provision de 150 millions d'euros pour réaliser des aménagements de capacité et d'exploitation sur la ligne existante entre Montpellier et Perpignan. Ces mesures permettront de supporter l'augmentation de trafic consécutive à la mise en service des deux projets précédemment évoqués. Concernant la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a annoncé le 19 juillet 2005 le lancement des études préfonctionnelles, visant à arrêter les fonctionnalités et les caractéristiques de la ligne en explorant plusieurs scénarios alternatifs, et qui auront vocation à préparer un débat public en 2008.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bascou](#)

Circonscription : Aude (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44969

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 3 août 2004, page 5948

Réponse publiée le : 1er août 2006, page 8202