



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 474

Texte de la question

M. Fernand Siré appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les difficultés majeures que rencontre son département en raison de son enclavement et du fait qu'il soit extrêmement mal desservi. Alors que le Gouvernement a déterré quelque peu le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Montpellier et Perpignan, en annonçant il y a quelques semaines la poursuite des études, il n'en demeure pas moins inquiet. En effet, le projet ne pourra voir le jour qu'avec l'appui financier de l'Europe. Or, si l'Europe a prévu de consacrer 26 milliards d'euros entre 2014 et 2020 à neuf projets de grands réseaux de transports transeuropéens dont 40 % pour les sections transfrontalières, seul un appui fort de l'État permettra à notre ligne d'en profiter. Ainsi, rien n'est joué, les arbitrages seront très difficiles et ce n'est pas l'annonce concernant la reprise des études qui ont déjà été entamées depuis des années et pour lesquelles les collectivités ont déjà fortement contribué (20 millions d'euros) qui peut nous rassurer. Or cette ligne permettrait d'apporter au département un regain économique pour la région qui souffre de son éloignement de Paris. Le tronçon Perpignan-Montpellier est le dernier chaînon manquant du corridor méditerranéen qui reliera Madrid-Barcelone-Lyon-Paris-Amsterdam en grande vitesse. Le report du projet maintient la région Languedoc-Roussillon dans un enclavement territorial qui l'empêche de profiter de son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen en condamnant par ailleurs la Catalogne et l'Espagne à rester en périphérie de l'Europe. 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 par conséquent l'emploi dans un département qui compte 15 % de chômeurs. Par ailleurs, les prix prohibitifs empêchent un grand nombre de personnes de se déplacer, notamment les familles. En effet, un aller-retour Perpignan-Paris par le train coûte par personne en moyenne 220 euros et 500 euros par avion (malgré une compagnie *low cost*). Nous ne pouvons accepter d'être de nouveau sacrifiés lors des prochains arbitrages. Aussi, il lui demande les intentions du Gouvernement en la matière.

Texte de la réponse

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE MONTPELLIER-PERPIGNAN

M. le président. La parole est à M. Fernand Siré, pour exposer sa question, n° 474, relative au projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan.

M. Fernand Siré. Je veux appeler l'attention de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les difficultés majeures que rencontre mon département des Pyrénées orientales en raison de son enclavement et du fait qu'il soit extrêmement mal desservi. Alors que le Gouvernement a déterré quelque peu le projet de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, en annonçant, il y a quelques semaines, la poursuite des études, nous n'en demeurons pas moins inquiets.

En effet, le projet ne pourra voir le jour qu'avec l'appui financier de l'Europe. Or, si l'Europe a prévu de consacrer 26 milliards d'euros entre 2014 et 2020 à neuf projets de grands réseaux de transports transeuropéens, dont

40 % pour les sections transfrontalières, seul un appui fort de l'État permettra à notre ligne d'en profiter. Rien n'est joué, les arbitrages seront très difficiles et ce n'est pas l'annonce de la reprise des études entamées il y a plus de quinze ans, pour lesquelles les collectivités ont déjà fortement contribué, à hauteur de 20 millions d'euros, qui peut nous rassurer.

Cette ligne permettrait d'apporter un regain économique à notre région, qui souffre de son éloignement de Paris. Le tronçon Perpignan-Montpellier est le dernier chaînon manquant du corridor méditerranéen qui reliera Madrid, Barcelone, Lyon, Paris et Amsterdam en grande vitesse. Le report du projet maintient la région Languedoc-Roussillon dans un enclavement territorial qui l'empêche de profiter de son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen, en condamnant par ailleurs la Catalogne et l'Espagne à rester en périphérie de l'Europe.

Les retombées de cette ligne seraient importantes pour le territoire, dans la mesure où elle favoriserait le développement de son activité économique et touristique, et par conséquent l'emploi alors que le département compte, je le rappelle, plus de 15 % de chômeurs. Par ailleurs, les prix prohibitifs empêchent un grand nombre de personnes de se déplacer, notamment les familles. En effet, un aller-retour Perpignan-Paris coûte en moyenne 220 euros par personne par le train et 500 euros en avion, malgré la présence d'une nouvelle compagnie *low cost* qui était censée faire baisser le coût des déplacements. Nous ne pouvons accepter d'être de nouveau sacrifiés lors des prochains arbitrages. Aussi, monsieur le ministre, je souhaite connaître les intentions précises du Gouvernement au sujet de ce dossier.

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.* De quel sacrifice parle-t-on, monsieur le député ? Vous avez vous-même noté que, depuis quinze ans, le dossier que vous évoquez souffrait d'un certain immobilisme. Dès son arrivée en 2012, le Gouvernement a pris la mesure de l'enjeu de cette infrastructure qu'est la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan. Comme vous le savez, nous avons conclu le partenariat permettant la réalisation du contournement Nîmes-Montpellier, grâce à une participation de l'État à hauteur de 65 %, ce qui représente la modique somme de 900 millions d'euros. Les travaux en cours devraient permettre une mise en service à l'horizon 2017.

Par ailleurs, nous travaillons actuellement à la réalisation des gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes. Je vous rappelle également que j'ai pris la décision, en janvier 2013, du déplacement de l'autoroute A9 à Montpellier, nécessaire pour la réalisation de l'opération et représentant un budget de l'ordre d'un milliard d'euros. Ces exemples montrent la mobilisation du Gouvernement sur les enjeux transnationaux qui concernent directement votre région.

Le 15 décembre dernier, nous avons vécu un grand moment dans votre région avec l'inauguration des liaisons ferroviaires directes en TGV entre la France et l'Espagne, à laquelle je m'étais rendu en compagnie de mon homologue espagnole, Ana Pastor. Le même jour, nous avons décidé de poursuivre les études relatives à la liaison Montpellier-Perpignan, qui devront déterminer les modalités de desserte des agglomérations, avec l'objectif de stabiliser les financements dans le cadre des conclusions de la commission Mobilité 21.

Le succès obtenu par le Président de la République en matière de financement du réseau de transport transeuropéen – le fameux budget RTE-T, en très nette augmentation – nous permettra d'optimiser les processus et de faire en sorte que le chantier d'infrastructure, qui constitue un enjeu essentiel, et mes actions montrent à ce propos que nous avançons en confiance avec les acteurs locaux, puisse aboutir.

Pour ce qui est du caractère prohibitif du coût des transports, je rappelle que la politique tarifaire relève de la compétence de la SNCF. À l'heure actuelle, près de quatre clients sur cinq bénéficient de tarifs réduits, pouvant descendre jusqu'à un 50 euros. Néanmoins, nous demeurons attentifs à ce que le plus grand nombre de nos concitoyens puisse accéder au réseau ferroviaire à grande vitesse.

M. le président. La parole est à M. Fernand Siré.

M. Fernand Siré. Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre, même si, pour l'essentiel, M. le président de région m'avait déjà tenu informé de l'avancée de ce projet. Je veux insister sur le fait qu'en pays perpignanais, le pendant de la Catalogne du Nord, tous les déplacements s'effectuent de Perpignan vers Barcelone, ce qui favorise le développement des entreprises de la région barcelonaise et, à l'inverse, pénalise les entreprises commerciales et touristiques de notre région. Pour tout vous dire, les villes de Perpignan et Montpellier se sentent un peu éloignées d'un réseau national dont elles ont pourtant vocation à faire pleinement partie.

Enfin, j'ai évoqué le prix prohibitif des transports en train, mais ceux des compagnies aériennes *low cost* le sont tout autant. Un aller-retour Perpignan-Paris coûte aussi cher qu'un aller-retour Paris-New York !

Données clés

Auteur : [M. Fernand Siré](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 474

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 janvier 2014](#), page 541

Réponse publiée au JO le : [29 janvier 2014](#), page 1031

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 janvier 2014](#)