



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Ligne LGV Perpignan-Montpellier

Question écrite n° 13852

Texte de la question

Mme Laurence Gayte appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, au sujet de la ligne LGV Montpellier-Perpignan et souhaite en particulier évoquer le risque accru de submersion de cette ligne. Le département de l'Aude a - malheureusement - été très dramatiquement touché par les inondations. En tant que députée des Pyrénées-Orientales, département limitrophe impacté lui aussi par ce nouvel épisode climatique extrême, elle voudrait faire part de ses préoccupations concernant l'avenir de la ligne LGV Montpellier-Perpignan. En effet, comme l'a démontré le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie du Languedoc-Roussillon de 2013, la LGV Montpellier-Perpignan, longeant la mer et située en bordure du bassin de Thau et des étangs de Bages, Sigean et Leucate, est très vulnérable au risque de submersion. Depuis quelques années, les épisodes climatiques extrêmes se répètent dans la région. Les infrastructures ferroviaires et routières sont situées en bord de mer. Lors des récentes inondations, l'autoroute Montpellier-Perpignan a été coupée. Mme la députée rappelle que la ligne LGV Montpellier-Perpignan est l'unique ligne ferroviaire existante sur ce tronçon. Les trains ne peuvent y circuler à la vitesse TGV et elle sert à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises. Aussi, elle lui demande de lui indiquer quelle est la position du ministère des transports concernant le risque d'endommagement (vieillissement accéléré ou endommagement durable) de la ligne LGV Montpellier-Perpignan en raison des phénomènes climatiques et en particulier du risque de submersion.

Texte de la réponse

La ligne ferroviaire entre Narbonne et Sète a subi de lourds dégâts lors des intempéries exceptionnelles du 24 octobre dernier, entraînant une suspension des circulations entre Béziers et Sète jusqu'au 25 novembre. La ligne est depuis entièrement remise en service. En ce qui concerne les risques de submersion marine induits par le changement climatique qui pourrait menacer le bon fonctionnement de la ligne actuelle, particulièrement dans les départements de l'Aude et de l'Hérault, à un horizon lointain, SNCF Réseau et les pouvoirs publics ont engagé différentes actions, notamment pour limiter les effets de l'érosion côtière, et que cette problématique conduira, à cet horizon, à réfléchir à un réaménagement de la ligne classique du fait de son importance dans la desserte locale des territoires et du trafic de fret supporté. Il convient toutefois de distinguer cette démarche de la réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Le projet LNMP vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne. Le principe de sa réalisation ne fait pas débat et il est certain que les événements climatiques tels que celui évoqué plus haut, toutefois exceptionnels mais qui risquent d'être plus fréquents, confortent sa nécessité. En effet, le projet LNMP vise à créer un doublet de lignes avec la ligne existante, ce qui permettra d'augmenter la robustesse de l'exploitation ferroviaire dans le corridor languedocien. Par ailleurs, lors de la conception de la LNMP, une attention particulière est portée à la transparence hydraulique du projet, notamment dans les basses plaines de l'Aude, en cohérence avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et

de gestion des eaux (SDAGE) et du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI). La loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre dernier, reprend le principe d'une réalisation phasée des projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines, comme la LNMP, en commençant en priorité par les opérations concourant également à l'amélioration des déplacements du quotidien. Ainsi, l'exposé des motifs de la loi affiche un calendrier de réalisation de la LNMP tenable, opérationnellement et budgétairement, avec notamment un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à horizon de 2028-2030 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 2037. Suite à la promulgation de la loi, l'Etat et la Région Occitanie sont convenus de relancer rapidement le projet avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs, à commencer par le lancement des démarches préalables à l'enquête publique de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, première phase de la LNMP.

Données clés

Auteur : [Mme Laurence Gayte](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (3^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13852

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 octobre 2018](#), page 9669

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7549