

Le futur TGV Montpellier-Perpignan : un petit coup d'accélérateur

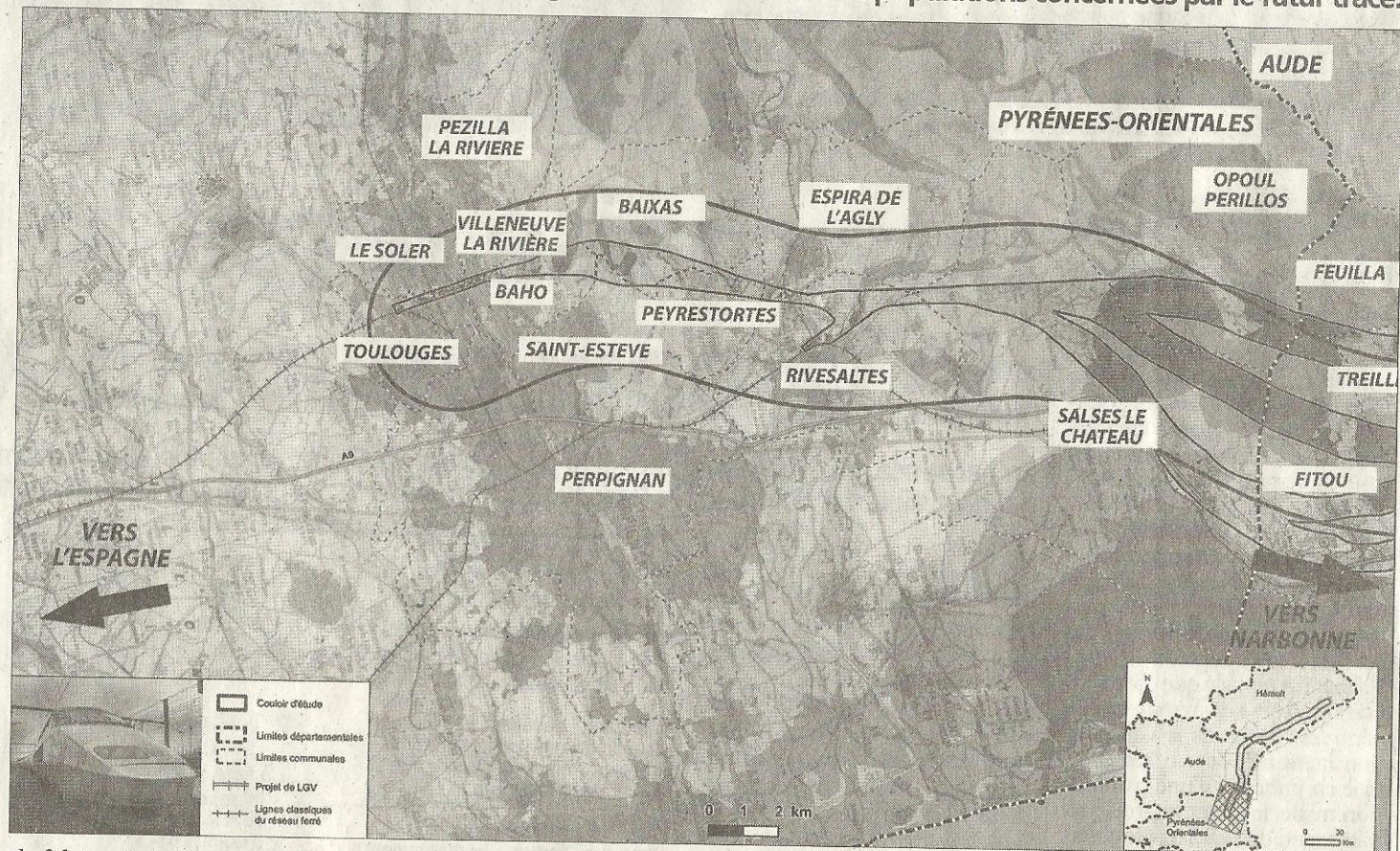
Le terminus est bien sûr loin : 2020. Mais depuis le bouclage du financement des études pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, les choses s'accélèrent. Cette semaine, des réunions publiques ont été organisées à l'attention des populations concernées par le futur tracé.

L'argent agit toujours comme un puissant starter : depuis la signature la semaine dernière du protocole pour le financement des études préalables à l'enquête publique, le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan semble être passé à la vitesse supérieure.

Certes, le fameux « chaînon manquant » ne devrait être mis en service qu'à l'horizon 2020, au terme d'un long chantier de quatre ans et demi environ. Mais des étapes décisives vont être franchies dans les cinq ans à venir, pour aboutir au précieux sésame espéré par Réseau Ferré de France : la déclaration d'utilité publique, prévue en 2015 si tout roule...

Un « couloir » d'un kilomètre

Suite au débat public organisé en 2009, on connaissait déjà les grandes lignes du projet, et notamment l'option finale retenue par RFF : celle d'une ligne TGV qui pourra aussi accueillir des trains de marchandises sur des secteurs soumis à une forte pression de fret (dont Perpignan avec son marché international Saint-Charles). Depuis que les études ont été lancées en juin, RFF a encore avancé : sur tout le parcours entre Montpellier et Perpignan, on réduit le « couloir » où passera la future LGV de cinq à un kilomètre de largeur. Autant dire que cela se précise, notamment pour les communes riveraines. Ces « options de passage » ont d'ailleurs été présentées cette semaine au cours de réunions publiques. Jeudi soir à Peyrestortes, au cours de la rencontre organisée pour les P.-O. (lire ci-dessous), Édouard Parant,



chef du projet à RFF, a détaillé le chemin qui devra encore être parcouru, après la validation de cette première étape par le ministère des Transports : « Une deuxième étape, qui sera aussi soumise à l'approbation du ministère, permettra d'affiner encore le tracé, avec cette fois un couloir de moins de 100 mètres de large ».

A ce stade - dans 18 mois environ - on devrait donc savoir encore plus précisément où passeront les TGV, notamment dans la plaine du Roussillon et dans la région

carbonnaise, vers 2020.

La troisième étape, de l'aveu même d'Edouard Parant, sera plus discrète mais essentielle pour RFF : « C'est la préparation du dossier réglementaire pour l'enquête publique, le moment où l'on sécurise pour ne pas risquer d'éventuelles attaques d'associations, par exemple ». Mais le projet aura beau être bétonné, il manquera encore l'essentiel : boucler le financement de l'infrastructure. Au moment du débat public, l'option d'une ligne mixte avait été chif-

frée à la bagatelle de 5,9 milliards d'euros. Europe, Etat mais aussi collectivités seront appelés à mettre la main à la poche... du contribuable. « Une bonne partie devra provenir d'argent public - donc de vos impôts - car RFF ne peut tout prendre en charge seul », a prévenu Edouard Parant, jeudi soir à Peyrestortes. Le chef de projet a aussi rappelé comment en 1995, le précédent projet était resté en rade faute de moyens financiers suffisants. L'argent ? Plus qu'un starter, un moteur...

Ci-dessus, le document de RFF qui montre le couloir d'étude et les options de passage pour le secteur Toulouges-Salses.

Au centre, on voit la jonction entre la ligne nouvelle et celle qui viendra de Perpignan, ville qui n'est pas sur le projet de tracé.

A droite, on note que trois options sont envisagées pour la problématique traversée des Corbières.

L'information

► www.lalignenouvelle.com

Voilà Padresse internet

Myriam Galy