

Un projet de dimension européenne

Objectifs : qualité, capacité, vitesse

- **Le projet permet de finaliser l'itinéraire européen à grande vitesse entre la France et l'Espagne**, tout en offrant des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandises sur le Corridor multimodal méditerranéen du RTE-T.
- **Il est exploité et connecté avec la voie ferrée existante pour créer un doublet de lignes** performant pour satisfaire les besoins de capacité, de robustesse et de qualité des services ferroviaires sur l'arc méditerranéen.
- **Il favorise l'émergence d'une nouvelle offre de mobilité attractive et à plus faible empreinte écologique.** Grâce à la réalisation du projet global, il sera possible de proposer une solution plus résiliente à une époque marquée par le changement climatique.
- **L'offre de sillons ferroviaires sera améliorée et diversifiée** pour répondre de manière adaptée et progressive aux différents usages et demandes de mobilités.

POUR LES VOYAGEURS : L'objectif du projet est d'assurer une desserte équilibrée des territoires, renforçant leur cohésion régionale, et de proposer une gamme complète de services de haute qualité adaptée à l'évolution des mobilités.

POUR LES MARCHANDISES : il s'agit de favoriser le report modal, d'améliorer le lien entre le programme espagnol de fret ferroviaire sur le Corridor méditerranéen et le reste de l'Europe, de créer des liaisons performantes pour desservir les principaux ports de la Région et de renforcer les capacités de transport à des fins militaires.

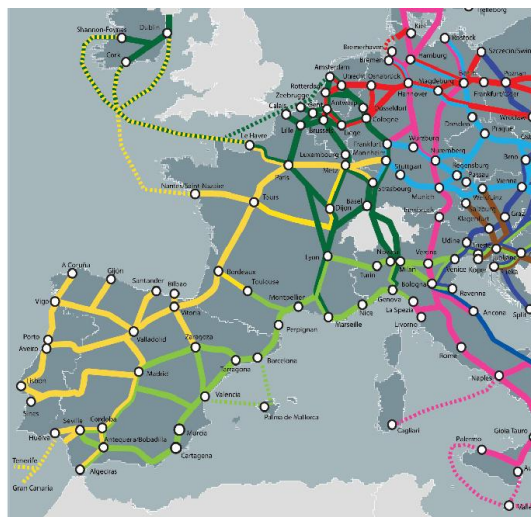
Par son positionnement stratégique et ses fonctionnalités uniques, la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) répond à deux grands enjeux européens :

- la finalisation de l'axe à grande vitesse européen sud-nord entre Séville et Amsterdam,
- la réalisation du chaînon manquant du Corridor Méditerranéen du réseau transeuropéen de transports (RTE-T).

Cette ligne nouvelle de 150 km sera interopérable - avec notamment une signalisation ERTMS - en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Elle sera par ailleurs résiliente aux effets du changement climatique et contribuera ainsi à la réalisation des objectifs du Pacte vert pour l'Europe (« *European Green Deal* »). Attendue aussi bien au niveau régional qu'europpéen, ce projet fédère les partenaires locaux, la France et l'Union Européenne, qui portent ensemble et solidairement son financement.

Un chaînon manquant du Corridor méditerranéen : suppression des goulots d'étranglement et sections transfrontalières

Le projet LNMP, en région Occitanie, se connecte à la section internationale LFP (Liaison Figueras Perpignan) traversant les Pyrénées pour desservir l'Espagne et le Portugal. Il s'agit d'un chaînon manquant du Corridor Méditerranéen du réseau central du RTE-T, cité en annexe du règlement UE 2021/1153.



Un projet d'intérêt commun (PIC)

ATOUTS CLÉS

- **Cohésion :**
 - ↔ Meilleure accessibilité et connectivité entre les régions de l'Union européenne.
 - ↔ Interconnexion entre les infrastructures de transport pour le trafic sur longue distance et le trafic régional et local.
- **Efficacité :**
 - ↔ Réalisation d'un chaînon manquant.
 - ↔ Interopérabilité des réseaux de transport nationaux.
- **Durabilité et Résilience :**
 - ↔ Contribution à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.
 - ↔ Promotion de systèmes de transport à faibles émissions de carbone
 - ↔ Deux lignes complémentaires pour améliorer la robustesse et la résilience des services.
- **Avantages pour les utilisateurs :**
 - ↔ Garantie des normes de sûreté, de sécurité et de grande qualité pour le transport des voyageurs et de fret.

L'ENGAGEMENT DE L'UE VIS-À-VIS DU PROJET

Le caractère hautement prioritaire du projet au regard des objectifs européens s'accompagne d'un **soutien financier majeur de l'Union Européenne**.

Le projet bénéficie ainsi de subventions européennes au titre du programme MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe).

PRIORITÉ DU RÉSEAU CENTRAL DU RTE-T

Le projet LNMP remplit les critères nécessaires du PIC au sens de l'article 7 des orientations du RTE-T :

- **Il offre une valeur ajoutée européenne** dans la mesure où il permettra de combler un des chaînons manquants du RTE-T.
- **Il présente une viabilité économique**, le projet global ayant une valeur nette socio-économique actualisée de + 2,6 millions d'euros.
- **Il respecte les exigences techniques :** électrification complète des voies, ligne mixte, signalisation ERTMS, écartement nominal standard européen pour les nouvelles lignes ferroviaires...

PROJETS PARALLELES REGIONAUX S'INSCRIVANT DANS LES OBJECTIFS DE L'UNION EUROPEENNE

Plusieurs autres projets sont réalisés en parallèle du projet LNMP :

- ↔ **Terminal rail-route du Boulou :** projet d'investissement visant l'élimination du goulot d'étranglement à la frontière entre la France et l'Espagne.
- ↔ **Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV) :** projet ayant pour objet le déploiement de la signalisation ERTMS sur le Corridor Méditerranéen.

Le projet LNMP est également en interface avec deux autres grands projets ferroviaires dans le sud de l'Europe :

- ↔ **Grand Projet du Sud-Ouest (LNSO)**
- ↔ **Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)**

Pris ensemble, ces différents projets constitueront un ensemble fonctionnel permettant de créer de nouvelles liaisons ferroviaires entre **la France, l'Espagne et l'Italie**.

Contribution du Coordinateur européen

Comme il ressort clairement du **Plan de travail pour le Corridor Méditerranéen**, publié en septembre 2022, LNMP constitue un des grands maillons manquants devant être réalisé afin de finaliser le Corridor.

Ce rapport :

- **souligne l'importance de la mise en place du chaînon manquant entre Montpellier et Le Perthus (Perpignan)** afin de permettre au tunnel ferroviaire à grande vitesse construit à la frontière entre la France et l'Espagne de réaliser tout son potentiel.
- fait référence au phasage du projet LNMP indiqué dans la Loi d'Orientation des Mobilités : **Phase 1 entre 2028 et 2032 et Phase 2 à réaliser à partir de 2033.**

Mathieu Grosch,
coordinateur du Corridor
Méditerranéen à la
Commission
européenne

