



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Ministère | Conseil et expertise | Actualités | Salle de lecture | Concours et écoles | Politique de l'accessibilité | Consultations publiques

ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT

EAU ET BIODIVERSITÉ

PRÉVENTION DES RISQUES

DÉVELOPPEMENT DURABLE

TRANSPORTS

BÂTIMENT ET VILLE DURABLES

MER ET LITTORAL

TRANSPORTS

Présentation de la ligne ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras

1er juin 2007 (mis à jour le 10 mars 2011) - TRANSPORTS



La ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire n°3 "Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe" du réseau transeuropéen de transports, défini par l'Union européenne.

Historique du projet

Le projet de LGV Paris-Barcelone a été initié il y a 15 ans, par l'accord de Madrid conclu en 1995 entre la France et l'Espagne. Dès la conclusion du contrat de concession, les premiers travaux ont débutés en novembre 2004 et se sont achevés en février 2009.

La mise en service commerciale de la ligne Perpignan-Figueras a eu lieu le 19 décembre 2010.

Caractéristiques de la ligne Perpignan - Figueras

Le nouveau tronçon Perpignan – Figueras est une ligne à grande vitesse à double voies conforme aux standards européens d'écartement d'une longueur de 44,4 kilomètres, comprenant 24,6 km coté français et 19,8 km coté espagnol.

Il s'agit d'une ligne mixte permettant de faire circuler des trains de fret entre 100 et 120 km/h et des trains de voyageurs à une vitesse d'au moins 300km/h.

Le tunnel du Perthus, dont le percement s'est achevé fin 2007, permet pour la première fois de franchir les Pyrénées à grande vitesse. Il s'agit d'un tunnel bitube long de 8,3 km, dont 7,3 km situé en France et 1,0 km en Espagne.

Les temps de parcours :

Perpignan – Figueras : 23 minutes

Paris – Barcelone en 2010 : 8h40

Paris – Barcelone en 2011 : 7h25

Paris – Barcelone en 2012 : 5h40

Carte du projet



Financement du projet

Le coût total de cet important projet ferroviaire est de 1 100 M€. Le concessionnaire perçoit le financement, d'une part, des péages d'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires empruntant la ligne nouvelle et, d'autre part, une subvention d'équilibre versée par les concédants, les Etats français et espagnol.

La subvention d'équilibre s'élève à 640 M€, répartis à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne.

Le projet en détail

Type de transport : voyageurs TGV et fret dans le cadre d'une concession.

Calendrier des réalisations

| Description des travaux | Distance couverte | Mise en service | Coût |
|--|-------------------|-----------------|--|
| Ligne à double voie | 44,4 km | Février 2009 | 1 milliard (dont 540 millions des concours publics français et espagnol) |
| Un tunnel transfrontalier bitube (tunnel du Perthus) | 8,3 km | | |

Temps de parcours

| | |
|-----------------------|-------|
| Perpignan-Barcelone | 50 mn |
| Montpellier-Barcelone | 2h10 |
| Paris-Barcelone | 5h30 |



[> Galerie photos](#)



ABONNEZ-VOUS À LA LETTRE HEBDO

Adresse email

Ok

Retrouvez tous les thèmes

[Contacts](#) | [Mentions légales](#) | [Plan du site](#) | [Flux RSS](#)