



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

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 initialisée 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	
Un tunnel transfrontalier bitube (tunnel du Perthus)	8,3 km		1 milliard (dont 540 millions des concours publics français et espagnol)

Temps de parcours

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

Le concessionnaire de la ligne TGV Barcelone-Paris dépose le bilan

LE MONDE ECONOMIE | 20.07.2015 à 06h45 • Mis à jour le 20.07.2015 à 08h08 | Par Sandrine Morel ([journaliste/sandrine-morel/](#)) (Madrid, correspondance)

Faute d'accord avec ses créanciers pour **renégocier** une dette de plus de 400 millions d'euros, le consortium franco-espagnol TP Ferro, détenu à parts égales par les groupes de construction français Eiffage et espagnol ACS, a annoncé, le 17 juillet, « *une demande volontaire de mise sous administration judiciaire* » devant le tribunal de commerce de Gérone, ce qui revient à **déposer** le bilan.

Le temps de **trouver** une « *solution pérenne à la précarité actuelle et non soutenable de son modèle économique,* » les actionnaires affirment toutefois qu'ils ont « *donné à TP Ferro les moyens de poursuivre l'exploitation de la section internationale dans les mêmes conditions de haut niveau de sécurité, de fluidité et de régularité qu'auparavant.* »

Les problèmes de TP Ferro ne sont pas nouveaux. Après avoir obtenu la concession pour la construction et l'exploitation, durant cinquante ans, de la ligne à grande vitesse entre Figueres et Perpignan, en 2003, le consortium avait souscrit une dette de plus de 530 millions d'euros afin de mener à bien la construction du tronçon, de 44 km de long, et en particulier la nécessité de **creuser** dans les Pyrénées le tunnel du Perthus.

Accumulation de surcoûts

Mais les surcoûts pour la construction d'une ligne chiffrée initialement à plus de 1,2 milliard d'euros, se sont multipliés. Le retard de trois ans dans la mise en fonctionnement a affecté le calendrier d'amortissement des dettes et obligé les pouvoirs publics français et espagnol à **accorder** des aides et un allongement de la concession. Enfin, la faiblesse du trafic, par rapport aux premières estimations, avec 34 convois de marchandises par semaines et 70 de passagers, a compliqué les possibilités de **rentabiliser** la ligne.

TP Ferro a déposé plusieurs plaintes devant des tribunaux d'arbitrage en **Suisse** contre les gouvernements français et espagnol. En février, l'une d'elle, portant sur les surcoûts et visant à **obtenir** 350 millions d'euros de dédommagement, a été rejetée.

Après s'être déclaré en **précession** de paiement en mars, afin de renégocier plus de 400 millions d'euros de dettes, TP Ferro, a cherché, ces quatre derniers mois, un accord avec ses créanciers. En vain. La mise sous administration judiciaire ouvre un nouveau délai de négociation pour le consortium qui pourrait **faire valoir** la responsabilité patrimoniale de l'administration afin d'obtenir des aides.

Mais pour le gouvernement espagnol, pas question de se **porter** de nouveau au secours d'une entreprise privée. L'an dernier, ACS, dirigée par Florentino Perez, par ailleurs président du Real Madrid, a déjà obtenu une compensation de l'Etat de 1,3 milliard d'euros pour l'arrêt d'un **projet** de stockage de gaz en Méditerranée, à cause de risques sismiques non détectés par l'étude préalable à la mise en fonctionnement.

Infrastructures démesurées

Le cas de la ligne à grande vitesse destinée à **relier** par voie ferrée Madrid et Paris, un vieux rêve espagnol, est symptomatique des infrastructures démesurées mises en route durant le boom économique. Difficilement capable de **concurrencer** l'avion, qui ne met que deux heures pour relier **Paris** et Barcelone (contre six heures et trente minutes en TGV) et coûte moitié moins cher, cette ligne pose la question de la rentabilité des investissements ferroviaires.

Guidés davantage par des considérations politiques qu'économiques, ces investissements ont fait de l'Espagne le deuxième pays au monde en kilomètres de lignes d'AVE (l'équivalent du TGV), derrière le Japon. Mais, selon une étude publiée en mars par la Fondation pour les études d'économie appliquée (FEDEA), elles sont les moins empruntées avec à peine 11 000 passagers par kilomètre de lignes AVE (contre 158 000 pour le Japon et 61 000 pour la France).

En mai, le tribunal des comptes est revenu à la charge avec un rapport sur le modèle de développement de l'AVE qui émet « *des doutes importants quant à la rentabilité économique à long terme* ». En cas de faillite, la gestion et les dettes de TP Ferro pourraient retomber sur les gouvernements français et espagnol.