



Proposition d'un réseau ferroviaire occitano-catalan

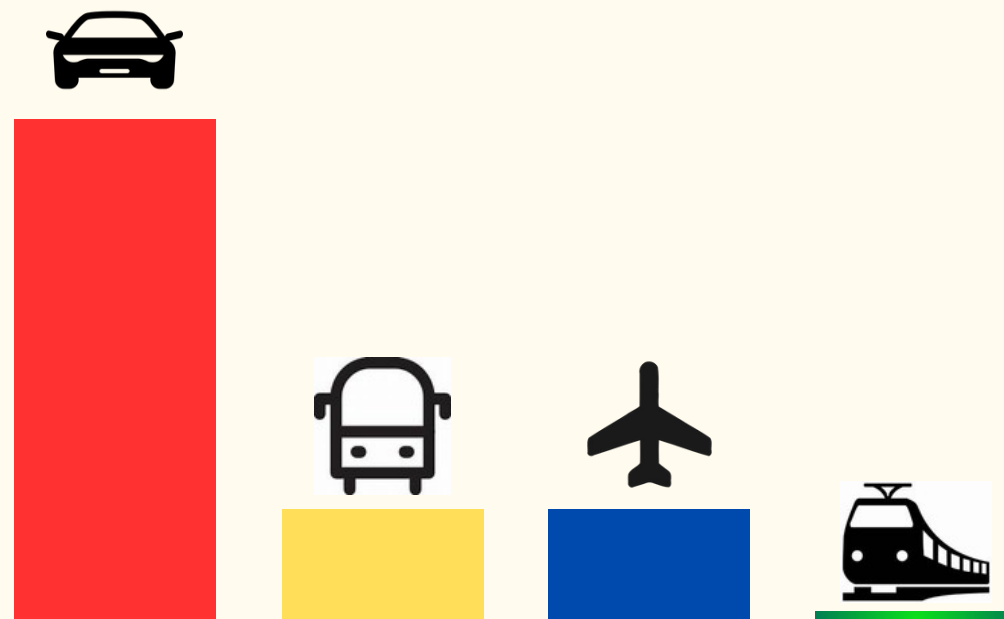
Rapports entre l'Espagne et la France

33 millions de voyageurs traversent chaque année les frontières des deux pays. La moitié d'entre eux sont des Français en Catalogne.

Les moyens de transport les plus utilisés sont la voiture (plus de **80%** des voyageurs), le **bus** et **l'avion**, tous très polluants.

Le train ne représente que **1%** du trafic transfrontalier.

Chaque jour, 40 avions en provenance d'aéroports français atterrissent à Barcelone.



L'offre actuel de trains

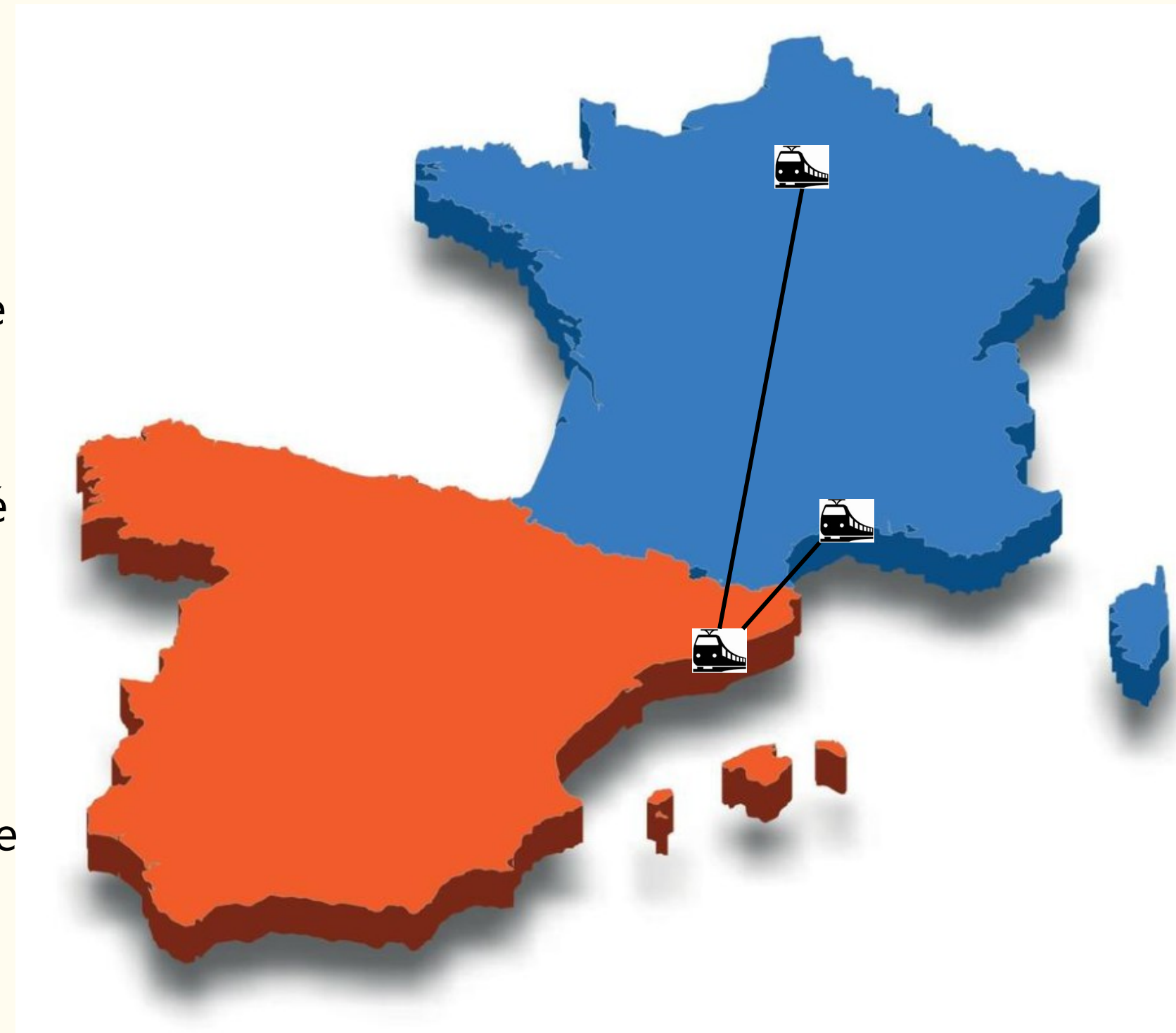
Il n'existe pas de services ferroviaires attractifs offrant de **bonnes correspondances** avec le réseau ferroviaire historique, à Portbou et Latour de Carol.

Il n'existe pas une vision ni d'objectifs ferroviaires communs entre la Catalogne et l'Occitanie, ni entre l'Espagne et la France.

Le service à grande vitesse est peu performant, malgré des investissements importants. Il n'existe actuellement que **4 services quotidiens** en hiver et 5 en été.

La ligne Barcelone-Paris présente un fort potentiel de demande, mais l'offre est coûteuse et peu attractive. La durée du trajet (avec 10 arrêts) est de 7 heures. Des trains directs permettraient de réduire considérablement la durée du trajet, à seulement 5 heures, ce qui le rendrait compétitif par rapport aux autres moyens de transport.

Depuis des années, aucun train de nuit ne traverse la frontière.



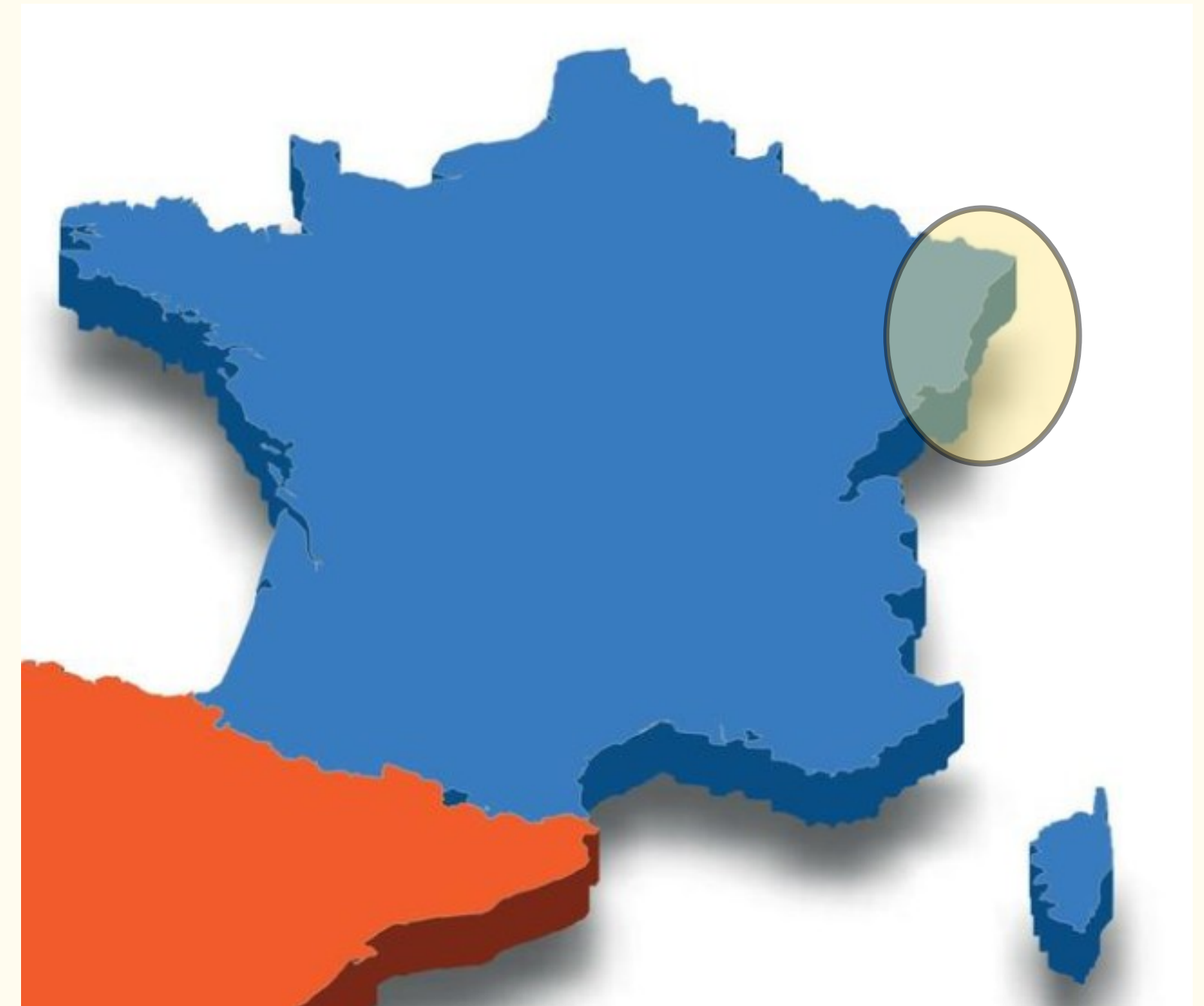
L'exemple d'Alsace et Baden-Württemberg

À la frontière entre l'Alsace (FR) et le Baden-Wurtemberg (DE), un accord a été conclu pour la mise en place d'un réseau ferroviaire transfrontalier commun et les gouvernements régionaux ont déjà commandé l'achat de 30 trains.

L'investissement du projet s'élève à **388 millions** d'euros.

La frontière franco-allemande est plus perméable car les réseaux ferroviaires des deux pays ont le même écartement des voies.

Les autorités d'Occitanie et de Catalogne devraient suivre l'exemple de l'Alsace et du Baden-Wurtemberg et élaborer un plan commun.



Le réseau ferroviaire et les services actuels Catalogne France

1-Portbou-Cerbère

À Barcelone → Portbou → Cervera → Perpignan
2h 30' 11 services quotidiens dans chaque direction
avec quelques trains traversant la frontière. 35'

2-Ligne à grande vitesse

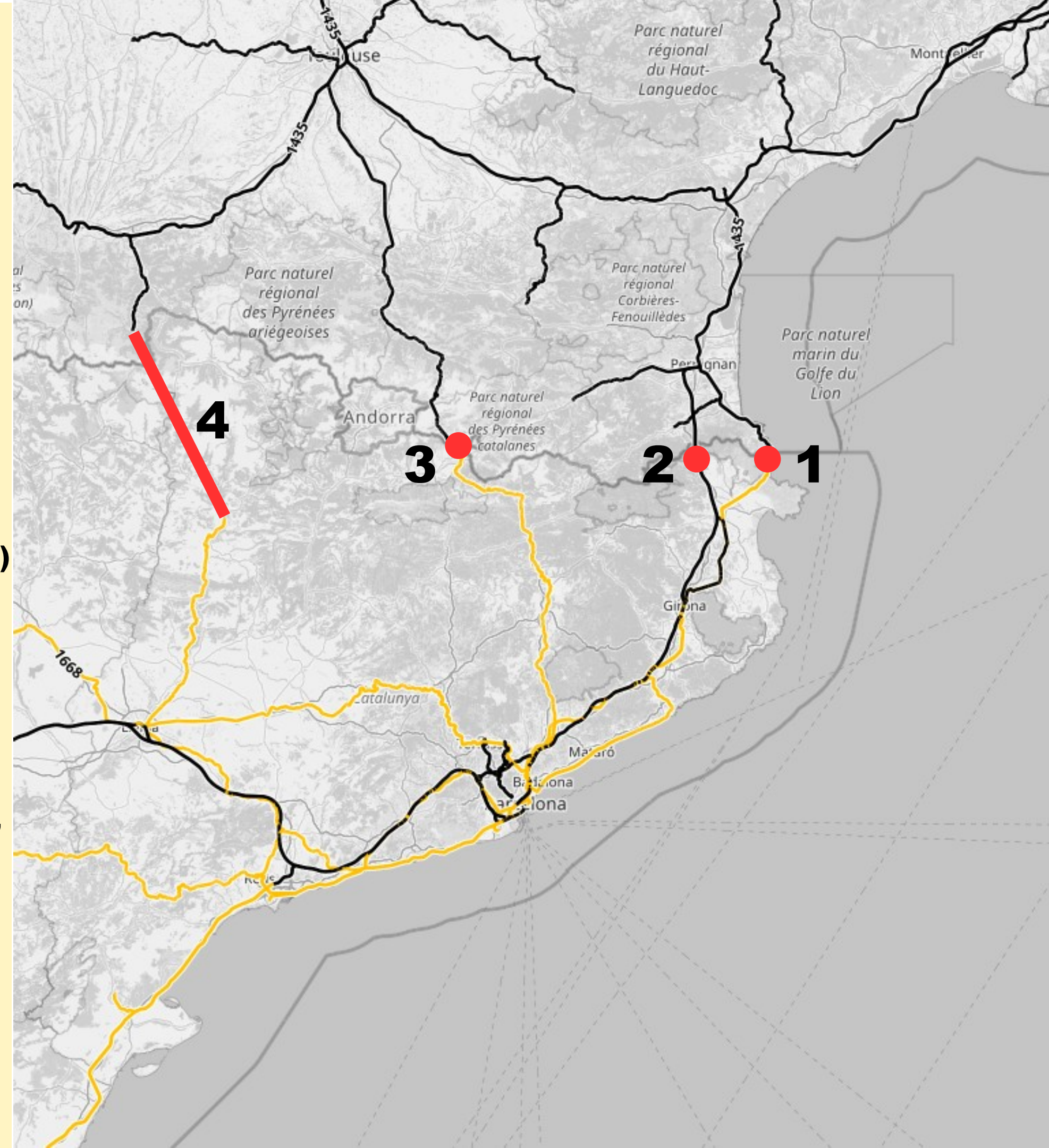
À Barcelone ← → À Montpellier
(via Perpignan)
4 services quotidiens dans chaque sens.
TGV Paris-Barcelone en 7 heures de trajet.
3 heures de voyage.

3-Puigcerdà-La Tour-de-Carol

À Barcelone → Puigcerdà → La Tour-de-Carol → Toulouse
7 services quotidiens de Barcelone à Puigcerdà,
3h 5' dont 5 franchissent la frontière jusqu'à La Tour- 2h 45'
de-Carol. 5 services de La Tour à Toulouse. Tous
les services sur voie unique.

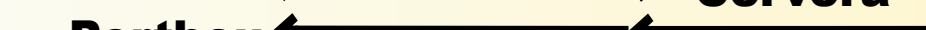
4-Pobla de Segur- Luchon/Marignac

À Lleida → Pobla de Segur → Luchon/Marignac → Toulouse
Sans connexion. À 115
kilomètres de distance.



Catalogne France

1-Portbou-Cerbère

À Barcelone  **Cervera** **À Perpignan**
Portbou

11 services quotidiens dans chaque sens avec arrêt dans les principales villes et 7 connexions transfrontalières.

11 services quotidiens dans chaque sens avec arrêt dans la plupart des villages.

2-Ligne à grande vitesse

2-Ligne à grande vitesse

À Barcelone ← → **À Montpellier (via Perpignan)**

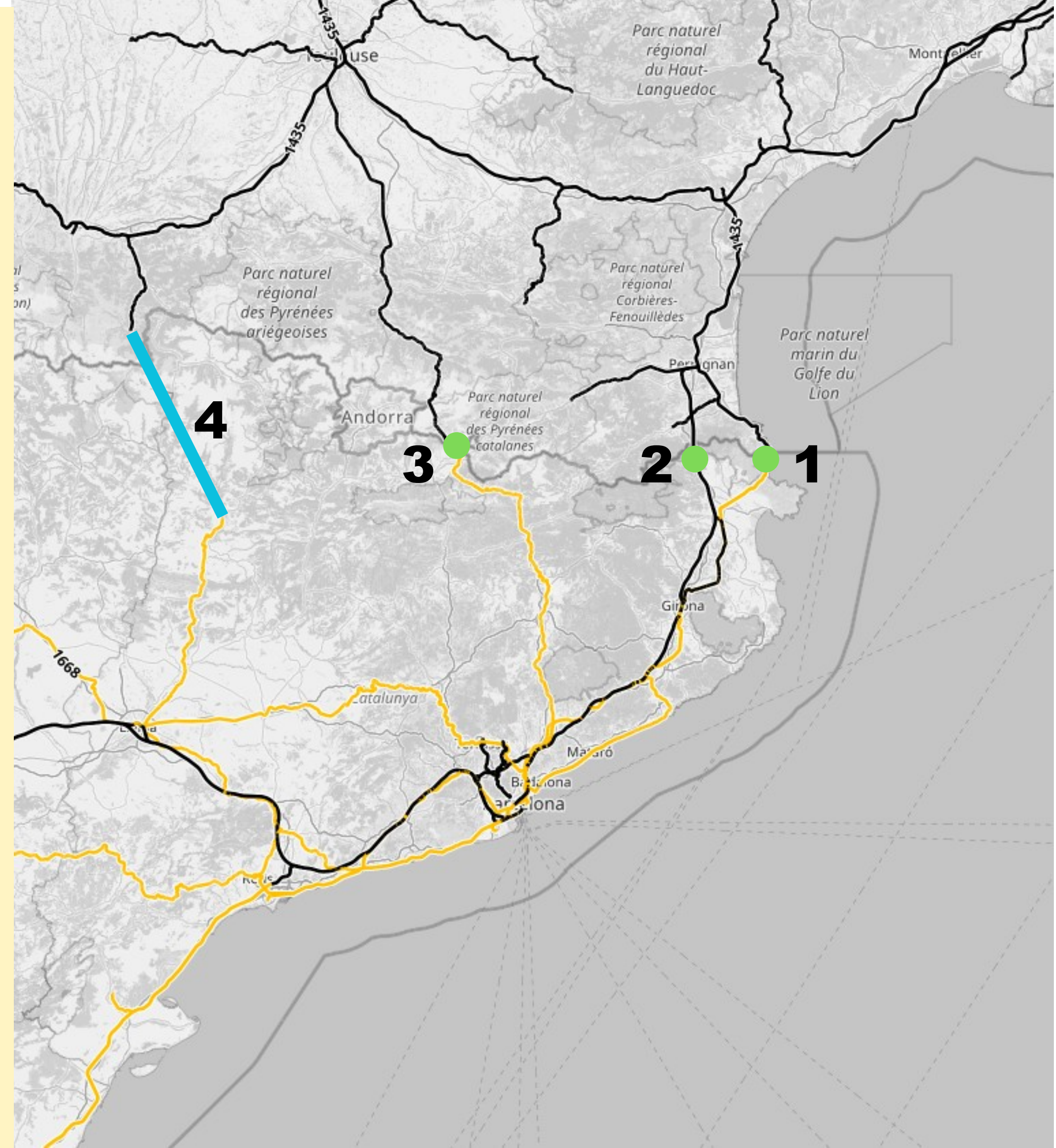
6 services régionaux quotidiens dans chaque sens avec arrêts à BCN/GIR/FIG/PER/NAR/BEZ/MONT. Services entre Barcelone et plusieurs destinations en France et en Europe.

3-Puigcerdà-La Tour-de-Carol

À Barcelone —————>< À Toulouse
7 services régionaux sur la ligne Barcelone–Puigcerdà–
Toulouse avec de bonnes correspondances à Puigcerdà.

4-Pobla de Segur- Luchon/Marignac

A Lleida  **À Toulouse**
**Connexion en bus entre
les deux gares.**



Mesures à court terme

Tous les trains SNCF de la ligne La Tour-de-Carol-Toulouse finissent leur parcours à la gare de Puigcerdà, y compris le train de nuit.

Tous les trains SNCF de la ligne de la côte vont finir leur parcours à la gare de Portbou, y compris le train de nuit.

Les trains de la Renfe finissent leurs parcours à Puigcerdà et Port-bou.

Étudier si le train de nuit Paris-Cerbère pourrait finir son parcours à Barcelone en prenant la ligne à grande vitesse Perpignan-Barcelone (écartement UIC).

Augmenter l'offre de trains à grande vitesse de Figueres à Perpignan, pour assurer la correspondance avec les 25 trains quotidiens qui partent de Perpignan vers le nord.

