

# Ligne à Grande Vitesse : De Perpignan à Séville



9 Janvier 2013 : Inauguration et mise en service des trains AVE entre Barcelone et Figueras. Avec l'ouverture de ce tronçon, l'Espagne conforte sa position de premier réseau européen à grande vitesse. Le corridor « Nordeste » est ainsi terminé et donne une continuité depuis Madrid à Figueras. Le prolongement de cette infrastructure par le tunnel franco – espagnol de La Junquera fait de Perpignan la première ville étrangère directement reliée au réseau à grande vitesse espagnol. Si l'Espagne a été autorisée à pointer son nez à Figueras par les Espagnols, les AVE de RENFE doivent provisoirement s'arrêter en gare frontière espagnole.

C'est toute une pédagogie stratégique qui se met en place pour prétendre dominer les relations Franco-espagnoles. La stratégie n'est qu'un prolongement politique de ce qui a présidé aux relations antérieurement. Certes la différence d'écartement entre voie Espagnoles et Européennes (UIC) était une aubaine pour cantonner l'Espagne en deçà des Pyrénées, le fret ferroviaire espagnol pour sortir et circuler sur le réseau UIC dépendait des **chantiers de conversion** d'Hendaye et de Port-Bou. A l'inverse les plateformes multimodales installées sur ces mêmes territoires permettaient une maîtrise ferroviaire Française en imposant une rupture de charge routière vers le sud. En voyageur, ce n'est qu'en contrepartie de l'acceptation à terme des TGV français que les trains **TALGO à écartement variable** ont poursuivi leurs services en France. Le Catalan Talgo qui assurait le service Barcelone – Genève avait déjà été cantonné à Montpellier. C'est donc la fin pour ces derniers services Talgo, la communication organisée pour promouvoir le TGV en Espagne masque la réalité qui n'est autre qu'une amorce à l'ouverture de l'Espagne pour tous types de trains y compris des trains grandes lignes conventionnels.



L'évolution des services s'inscrit en termes d'images, mais aussi en matière de prestations. Si les trains Talgo III avec leur conception inox rehaussés d'une bande rouge étaient un appel à la découverte des traditions Ibériques, ils sont aujourd'hui désuets. Par contre les luxueuses voitures lits des trains auto couchettes allemands pourraient trouver une nouvelle destination. En effet, ces trains aujourd'hui cantonnés à Narbonne sont aptes à sauter les Pyrénées. Dès lors la grande vitesse qui n'est pas adaptée aux voyages de plus de 5 heures, voit émerger un produit relooké sur des destinations permettant l'accessibilité de destinations à une nuit de trajet. La croisière ferroviaire vers l'Espagne, dont la DB maîtrise l'exploitation, pourrait devenir un attrait du ferroviaire. Concept d'autant plus apprécié que les bagages restent dans les coffres des voitures. En ce qui concerne les TGV, la controverse est lancée car pour pouvoir circuler en France les modèles les plus aptes à être homologués sont les S100 Alstom. Alors que RENFE dispose de trains de dernière génération, pour éviter une régression vers les standards 1990, elle est obligée de remettre à niveau ses plus vieux trains à grande vitesse en les équipant des modules SNCF manquants (1.5kV cc-KVB) car ils étaient inutiles en Espagne. Ces TGV sont du type Atlantique. Ils circulent sur Paris – Bordeaux (1988). Il serait anachronique d'équiper des trains neufs de dispositifs vétustes pour circuler entre Perpignan et Montpellier. Pour assurer l'interopérabilité de ses TGV sur le réseau Français avec un parc standardisé, la SNCF préfère conserver des trains d'ancienne conception et paie à Alstom des primes de vétusté sur ses commandes livrables jusqu'en 2020. Quelques rames TGV Euroduplex SNCF ont du être adaptées au réseau Espagnol de dernière génération pour pouvoir franchir Figueras. Les tests vont commencer.

La grande vitesse française se voit cernée par des **dispositifs de nouvelle génération**. Y compris en Italie, les **commandes chez Alstom** ont concerné des **machines AGV à traction répartie** telle que celles **utilisées sur les ICE en service en Allemagne et en Espagne**. Ces trains sont déjà connus en France car ils sont autorisés sur la ligne à grande vitesse Est Européenne. L'adaptation des installations qui a été effectuée sur Paris – Strasbourg pour autoriser les ICE sur cette ligne ne semble pas à court terme réalisables sur Paris – Perpignan. En outre, l'utilisation des anciennes voies entre Perpignan et Nîmes semble un handicap pour les performances à long terme. Un autre clivage est perceptible et concerne la qualité des services. Sur LGV (Madrid – Séville), la RENFE rembourse les billets dès lors que le retard dépasse 5 minutes. Egalement sur les services à bord, la restauration propose dès la frontière une gamme de menus et de produits adaptés très différenciés des produits vendus sur les lignes SNCF. Ces réflexions montrent que le train européen devient une référence commerciale qualitative pour chaque pays traversé. Aujourd'hui l'Espagne offre du Perpignan - Séville sur des lignes à grande vitesse avec du matériel de dernière génération. Très prochainement nous trouverons du Perpignan - Hendaye, non par Bordeaux mais par l'Espagne. En complément vous trouverez horaires et préconisations de services sur le PDF2 joint à cet article.

