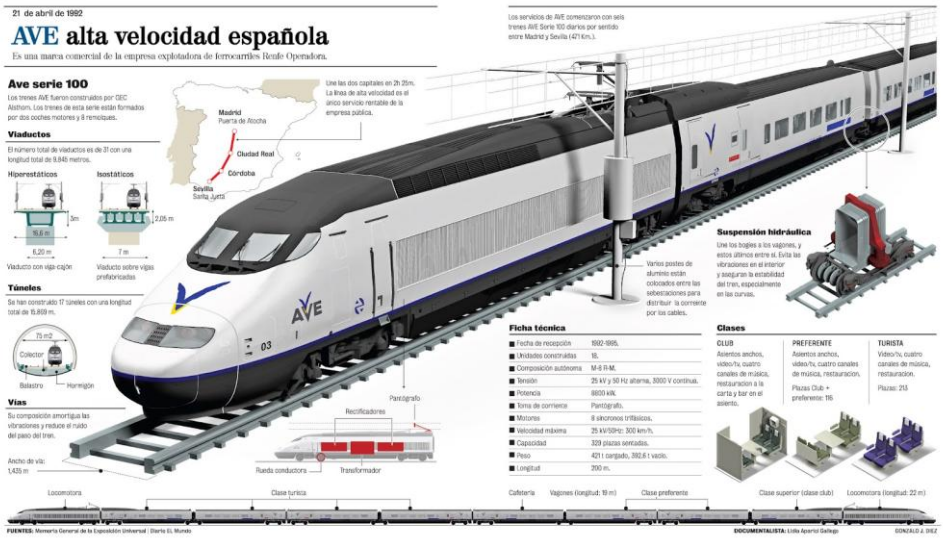
LGV Barcelone Toulouse : Des AVE S100F Alstom de RENFE pour la SNCF ?

Les essais des matériels Français et Espagnols se poursuivent tant en France qu'en Espagne pour ouvrir de bout en bout l'interopérabilité des trains tant sur l'axe Paris – Barcelone que sur des antennes de ce réseau en continuité par des itinéraires classiques. Des problèmes d'ERTMS (Signalisation Européenne) peinent à trouver une solution permettant de gérer les trains SNCF entre la frontière Espagnole et Barcelone. En ce qui concerne les trains Espagnols de type AVE100 de la première génération, ces derniers ont été construits par Alstom sur le modèle des TGV Atlantique Français. De ce fait, ils ont naturellement été équipés de l'ERTMS pour circuler en Espagne et ont pu recevoir tous les dispositifs complémentaires Français pour rouler en France. L'homologation de ces TGV d'ancienne génération a semblée plus aisée en France. Ils sont déjà autorisés semble t-il à emprunter le réseau classique en France. Cela les autoriserait à rayonner depuis Perpignan vers Marseille et Nice, vers Toulouse et Bordeaux, mais aussi ils pourraient atteindre Paris par Limoges ou par la ligne classique de la Vallée du Rhône. L'attente d'homologation sur LGV Française est donc moins pénalisante que pour les matériels Français qui eux ne peuvent circuler sur les lignes classiques Espagnoles car ils sont incompatibles en tension et en écartement des rails. L'inauguration de l'interconnexion Franco – espagnole qui était initialement prévue le 28 Avril 2013, a dans un second temps été espérée pour fin Mai. Hélas aujourd'hui, la date d'ouverture de ces services semble indéterminée et Décembre 2013 semble un objectif encore soumis a réserves.
D'un autre côté, l'alimentation de la ligne en Espagne ne dispose pas de l'énergie nécessaire pour permettre des circulations à 300 km/h. Des horaires à 220 km/h semblent la cible pour quelques années. Les réseaux de transport d'énergie restent encore à construire et l'énergie qui doit en grande partie provenir de France ne pourra être acheminée qu'après mise en service de la ligne THT en cours de construction.

Pour anticiper cette continuité de services, plusieurs solutions sont déjà disponibles. La RENFE pourrait proposer à la SNCF des rames S100F pour commencer l'exploitation à moyenne distance en attendant l'homologation des TGV Euro Duplex de la SNCF. La deuxième solution serait d'engager des rames TALGO disponibles chez RENFE sur ces mêmes relations et de permettre à la SNCF de les reprendre avec ses locomotives dès l'arrivée en France. Autre solution moins porteuse en termes d'image, Renfe pourrait accepter de tracter depuis Perpignan des trains conventionnels SNCF. L'ensemble de ces avantages gommerait le changement en frontière et serait assez neutre sur les temps de parcours qu'apporteront les TGV en moyenne distance. La solution la moins dégradée resterait toutefois de commencer l'exploitation avec les AVE100F de RENFE.



La SNCF pourrait, avec bon sens, mettre quelques TGV Atlantiques aux normes Espagnoles. Il suffirait de leur retirer deux voitures et de monter l'ERTMS à l'identique de celui des AVE100. Comme quoi depuis 1992, date de mise en service de ces rames en Espagne, la technique qui s'est complexifié à encore éloigné les hommes.

La perméabilité est une longue histoire. Depuis 1985, le soutien de la LGV dite Barcelone – Toulouse et le projet de traversée centrale des Pyrénées ont fait considérer au Conseil Régional Midi Pyrénées que tous les autres scénarios étaient polluants de ces dossiers. C'est ainsi qu'en 2000, la RENFE qui encore croyait à des relations directe vers la France avait engagé son Talgo XXI en essai sur une marche Latour de Carol – Valencia. Malgré tous ces signes, aucun encouragement n'est venu du côté Français, qui a même suspendu les correspondances entre Barcelone et Paris pour le train de nuit. Le train Espagnol étant demandé par la SNCF, terminus Puigcerdá. Espérons que les péripétie de ce vieux rêve de franchissement aisé des Pyrénées en train, trouve son épilogue avec le règlement des relations Barcelone – Perpignan par LGV. Ensuite les autres dossiers pourraient se débloquer pour le plus grand bien des territoires transfrontaliers.

Intermodalite.com © Mai 2013