

## Connexions et cohérences de dessertes Européennes

L'actualité de ce mois d'Août est riche en annonces. Chacune d'elle prise séparément n'apporte que quelques touches au vieux tableau ferroviaire Européen. Cependant leurs combinaisons ouvrent de nouvelles perspectives très intéressantes du point de vue de la redéfinition des services et des coopérations entre acteurs. Deux informations majeures sont à retenir ce mois d'Août. Elles vont faciliter les relations Européennes du pourtour Méditerranéen. La première information provient de l'EPSF, Etablissement de Sécurité Ferroviaire, qui a enfin agréé les TGV Alstom AVE 100 F, dont les chemins de fer Espagnols avaient fait l'acquisition en 1992, à rouler en France. Certes ces TGV qui sont en fait des TGV Atlantique, ne sont encore homologués que sur le réseau classique de RFF. Cependant, cette homologation convient parfaitement pour les services auxquels la SNCF souhaitait les voir cantonnés. En effet leurs missions à moyenne distance depuis Barcelone, les affectera à des services vers Toulouse et Marseille. Marseille devient une cible intéressante de ces trains. C'est là qu'une deuxième information vient redessiner le paysage Méditerranéen. En effet au même moment, Thello, filiale du Français Véolia et de Trenitalia, Société Nationale des chemins de fer Italiens, va proposer un service quotidien entre Milan et Marseille. Cette perspective permet une continuité de desserte entre l'Espagne et l'Italie. La France sera terrain de transit et de relai pour ces services. La cohérence du ferroviaire traditionnel retrouve une pertinence que l'Allemagne également n'a pas cessé de développer vers ce secteur. Ses trains AutoZug déjà présents pourraient entrer dans cette dynamique. Le terminus de Narbonne pourrait se décaler vers Gérone.



L'EPSF a délivré, le 2 août 2013, l'autorisation de mise en exploitation commerciale de l'automotrice à grande vitesse S100F pour circuler sur les lignes conventionnelles sous 1,5 kV du réseau ferré national et sur la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras. Ce matériel, issu de la série S100 exploité uniquement en Espagne par la RENFE, est modifié en S100F pour pouvoir circuler à la fois sur le réseau ferré espagnol et français.

La société Thello a en effet, déposé, auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires un dossier d'information portant sur un projet de service international de voyageurs comportant des dessertes intérieures Françaises. Dans un premier temps, la liaison envisagée se positionnera entre Marseille et Milan avec desserte de Monaco. Les gares de Toulon, Les Arcs, St-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice, Monaco et Menton seraient des escales potentielles. Ce service est envisagé dès Décembre 2013.



Avec ce nouveau service, une coopération au Sud avec des partenaires Espagnols et Franco-italiens est en train de s'esquisser et les retombées stratégiques sont plus intéressantes que le simple décryptage superficiel. En effet, l'arrivée des dessertes à grande vitesse à Barcelone depuis la France, éliminera tous les services TALGO d'Elipsos (GEIE RENFE-SNCF). Or ce parc important de trains hôtels Talgo est ainsi rendu disponible. Thello qui cherche une amélioration de la qualité de ses services sur la relation Paris - Italie est déjà en discussion pour évaluer ce type de matériel. Entre Espagne et Italie, le service pourrait suppléer les trains actuels reliant Barcelone à Milan et Lausanne. La DB dispose aussi d'un parc Talgo.

Ces matériels aptes à des vitesses de 200 km/h seraient également adaptés à l'utilisation de la LGV Barcelone - Perpignan et aux « Diretissima » italiennes, mais aussi aux liaisons de nuit Espagne - Allemagne. Cette proposition sera une extension intéressante des offres ferroviaires qui permettra un nouveau rayon d'action à ces trains de nuits. En effet les objectifs de desserte à 1000 kilomètres, concurrents de l'avion sont dès lors pertinents pour le mode ferroviaire de nuit. Thello et RENFE pourraient revisiter la croisière ferroviaire.



Les services AutoZug de la DB sont encore provisoirement cantonnés à Fréjus et Narbonne. Ils pourraient offrir une alternative au concept TGV sur des trajets de nuit de 8 à 10 heures en hôtel roulant. Les extrapolations présentées confirment bien la France comme un territoire Européen de relai et de transit pour des services de voyageurs conventionnels remis au goût du jour. Cette logique pourrait se décliner également au fret.

