

L'interopérabilité et la perméabilité Transpyrénéenne avancent



La bonne volonté ne semble pas avoir été suffisante pour mettre en continuité les services à grande vitesse entre la France et l'Espagne le 28 Avril prochain. C'est un vrai casse tête auquel les techniciens des deux pays ont à faire face selon les propos officiels du Ministre Espagnol des Transports (FOMENTO). Si le TGV Duplex Français rencontre des difficultés pour valider la signalisation Européenne ERTMS sur la partie Barcelone – Frontière, les TGV Espagnols Alstom qui ont du être remis aux normes Françaises subissent aussi des retards de validation pour être acceptés sur le réseau Français. Ces contre temps hypothèquent la mise en service des premiers services directs jusqu' à Barcelone et sans changement en frontière, initialement prévus pour le 28 Avril 2013.

En fret, également, les homologations avancent prudemment. TPFERRO, l'exploitant de l'infrastructure Transpyrénéenne sous les Pyrénées vient de valider la compatibilité de trains lourds et longs dans son ouvrage mais ADIF devra en faire de même au-delà de Figueras.



Pour obtenir l'homologation, VIIA a organisé une marche d'essai dans le tunnel entre Perpignan (F) et Llers (ESP) avec un convoi de l'autoroute ferroviaire. Afin de faciliter l'évolution de ce train de fret, deux locomotives du type BB 27000 étaient placées à chaque extrémité de la rame afin de ne pas avoir à manœuvre pour revenir en France. Cet appoint de locomotives aurait également pu être mis à contribution si le convoi n'avait pu redémarrer avec ses seules locomotives de têtes lors des arrêts prévus en rampe de 18 millimètres par mètre. Cet essai effectué en fin de semaine dernière, complète les essais déjà effectués en juin 2012 avec un convoi de seulement 750 mètres. Lors du dernier essai, c'est un convoi de 860 mètres et de 2500 tonnes qui a été mis en circulation.. Lors des deux arrêts programmés sur la portion la plus délicate, les deux locomotives de tête ont pu redémarrer le convoi sans problèmes.



En ce qui concerne VIIA qui souhaite s'implanter en Espagne, si la frontière lui est ouverte, il lui faudra maintenant avancer étape par étape pour démontrer aux autorités Espagnoles l'intérêt du système. En effet, en Espagne et en particulier sur l'Arc Méditerranéen, les trains de plus de 750 mètres ne sont pas la norme en vigueur. Le transport combiné qui n'a pas pour caractéristique d'être un transport de densité importante, oblige à de grandes longueurs de convoi pour optimiser les moyens de traction nécessaires pour le franchissement du seuil Pyrénéen. Ce problème a été également rencontré par les services combinés organisés par le port de Barcelone. Ils doivent mobiliser pour leur traction, deux locomotives Siemens 252 pour se hisser en France. Une fois ces données posées, VIIA devra convaincre l'Espagne d'investir sur son réseau pour laisser entrer ses trains lourds et longs. L'Espagne est disposée à le faire pour les trafics combinés ou conventionnels. Elle s'est déjà dite moins enthousiaste pour laisser s'y installer la technique Modalhor exploitée par VIIA (Groupe SNCF).

