

Dossier de presse > > >

PARIS – FIGUERAS

La grande vitesse franco - espagnole

SNCF VOYAGES - 27/01/11



Contacts presse SNCF





SOMMAIRE

A	Nouvelle liaison directe à grande vitesse France- Espagne	3
1_	Deux allers-retours quotidiens sur Paris-Figueras-Barcelone	3
2_	Une offre tarifaire internationale simple avec des prix pour tous	5
B	L'infrastructure	6
C	L'alliance de deux champions de la grande vitesse ferroviaire	7
	ANNEXES	8

A NOUVELLE LIAISON DIRECTE A GRANDE VITESSE FRANCE-ESPAGNE

L'inauguration de la nouvelle liaison directe et à grande vitesse de Perpignan à Figueras, aujourd'hui 27 janvier 2011, marque la première étape du projet à grande vitesse franco-espagnol.

Depuis le 19 décembre 2010, TGV assure la liaison Paris-Figueras et Barcelone en correspondance permettant un gain de temps important de l'ordre d'1h15 entre Paris et Barcelone.

Plus de 16 000 clients ont déjà voyagé avec TGV entre ces deux villes depuis l'ouverture de la ligne.

Un projet international en deux grandes étapes

Les Etats espagnol et français ont décidé de lancer la grande vitesse franco-espagnole en deux phases, suivant les achèvements de travaux des infrastructures. Ainsi les voyageurs profitent des bénéfices de chaque étape sans attendre la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) dans son intégralité.

SNCF et Renfe proposent une offre commune adaptée à chacune des étapes :

- 1^{ère} étape en décembre 2010 avec la connexion à la ligne à écartement ibérique existante à Figueras
- 2^{ème} étape fin 2012/2013 avec la mise en service de la LGV Barcelone-Figueras

1_ DEUX ALLERS-RETOURS QUOTIDIENS SUR PARIS-FIGUERAS-BARCELONE

Durant toute la 1^{ère} étape c'est le matériel TGV Duplex qui permet de rejoindre Figueras avec des services internationaux :

- un service commercial à bord bilingue (Chefs de bord parlant espagnol, annonces en plusieurs langues...)
- dans les gares des informations sonores traduites,
- une politique commerciale de gestion des indemnisations (règle Engagement Horaire Garanti (EHG) SNCF sur TGV et règle EHG Renfe en Espagne)
- une offre tarifaire spécifique pour les voyageurs internationaux
- des trains Renfe à écartement ibérique, permettent la correspondance quai à quai en gare de Figueras Vilafant.

> La desserte Paris-Figueras

La nouvelle desserte est assurée par le prolongement de deux allers-retours TGV Paris ⇔ Perpignan jusqu'à Figueras Vilafant. Les rames ayant pour origine et terminus Figueras Vilafant peuvent être couplées à des rames ayant pour origine et terminus Perpignan ou Montpellier.

Les trains Paris-Figueras (et Barcelone en correspondance) ont des arrêts à Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan et Gérone. **Ils permettent un gain de temps important de l'ordre d'1h15 entre Paris et Barcelone.**

Horaires et temps de parcours des deux allers-retours quotidiens

Paris est désormais à **7h25 de Barcelone** contre 8h40 avant le 19 décembre 2010 et à **5h30 environ de Figueras**.

- > Au départ de Paris gare de Lyon : départs à 7h20 et à 15h20 pour des arrivées sur Figueras-Vilafant à 12h47 et à 20h48 et à Barcelone-Sants à 14h46 et 22h45,
- > A destination de Paris gare de Lyon : départs de Barcelone Sants à 9h00 et à 13h00 pour Figueras-Vilafant à 11h06 et 15h02 avec des arrivées sur Paris à 16h41 et 20h41.

Meilleur temps de parcours : 5h27 entre Paris ⇔ Figueras

Les rames TGV utilisées sur les parcours internationaux entre la France et l'Espagne, sont adaptées aux normes de circulation jusqu'à Figueras sur le réseau espagnol de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF équivalent de RFF en Espagne) ainsi qu'aux spécificités des circulations sur la concession de TP Ferro en étant équipé du système European Rail Traffic Management System (ERTMS) et bitension : *Série DASYE: Duplex ASYNchrone ERTMS*.

Ces rames modernes et très capacitaires offrent par ailleurs un confort accru aux voyageurs, avec notamment des prises de courant en 1^{ère} et 2^{nde} Classe.

TGV Duplex est utilisé essentiellement sur les parcours entre Paris et le Sud Est de la France, il est composé de 8 voitures et 510 places au total :

- 3 voitures de 1ère classe: 182 places dont 1 Place Handicapée (H) pour Personne à Mobilité Réduite (PMR)
- 4 voitures de 2nde classe: 328 places
- 1 voiture bar

> La desserte Paris-Perpignan

La desserte Paris ⇔ Perpignan est inchangée, avec 4 allers-retours quotidiens desservant notamment Valence TGV, Nîmes, Montpellier St-Roch, Sète, Agde, Béziers, et Narbonne.

Meilleur temps de parcours : 5h00 entre Paris ⇔ Perpignan

		TGV 6203	TGV 6213			TGV 6210	TGV 6218
Paris Gare de Lyon	D	7h20	15h20	Figueras Vilafant	D	11h06	15h02
Valence TGV	A	-	-	Perpignan	A	11h29	15h25
	D	-	-		D	11h35	15h31
Nîmes	A	10h11	18h10	Narbonne	A	12h08	16h07
	D	10h14	18h13		D	12h11	16h10
Montpelli er	A	10h38	18h41	Montpelli er	A	13h12	17h07
	D	10h43	18h47		D	13h18	17h14
Narbonne	A	11h41	19h45	Nîmes	A	13h45	17h41
	D	11h44	19h48		D	13h48	17h44
Perpignan	A	12h20	20h21	Valence TGV	A	-	18h25
	D	12h24	20h25		D	-	18h28
Figueras Vilafant	A	12h47	20h48	Paris gare de Lyon	A	16h41	20h41

La nouvelle gare de Figueras-Vilafant permet les correspondances entre TGV et les trains de Renfe pour les voyageurs en provenance ou à destination de Gérone ou Barcelone. La correspondance se fait sur le même quai, voie d'en face.

Figueras-Vilafant offre aussi de nouvelles facilités d'accès à la ville de Figueras, berceau de Salvador Dali et « El Teatro Museo Dali » se trouve à 1300 m de la gare seulement.

A disposition dans cette gare : l'Assistance aux Personnes à Mobilité réduite réalisée par Atendo en coopération avec AccèsPlus.

Le matériel Renfe en correspondance

Renfe met en place des trains de 260 places assises en 2^{de} Classe, réparties sur cinq voitures avec 1 Place H pour PMR avec possibilité de doublement de la rame.

Ils desservent les gares de Barcelone-Sants, Gérone et Figueras-Vilafant en empruntant la voie à écartement ibérique actuelle.

2_ UNE OFFRE TARIFAIRE INTERNATIONALE SIMPLE AVEC DES PRIX POUR TOUS

L'offre SNCF-Renfe permet aux voyageurs internationaux de choisir selon leurs besoins :

- jusqu'à Figueras,
 - > Un **tarif Prem's** (non échangeable, non remboursable et sous réserve de disponibilité)
 - > Un **tarif Loisir** permettant jusqu'à 35% de réduction (échangeable et remboursable, l'anticipation permettant d'obtenir les meilleures réductions)
 - > Un **tarif Flexi** (échangeable et remboursable sans contrainte)
- et leur équivalent à partir de Figueras,
 - > Un **tarif Estrella**
 - > Un **tarif Economica**
 - > Un **tarif Normal**

Le voyage de Paris à Barcelone est accessible à partir de 68€, en plein tarif, 2^{de} classe.

Exemples de prix, par personne, 2^{de} classe jusqu'à Figueras :

Destinations	Flexi adulte	Loisir (à partir de)	Prem's	Mini groupe*
Paris G de Lyon - Figueras Vilafant	108,90€	70,80€	54,50€	-
Montpellier – Figueras Vilafant	41,90€	27,30€	21€	-
Perpignan – Figueras Vilafant	18€	11,70€	9€	5€

* Une offre spéciale est mise en place depuis le lancement, permettant à ceux qui habitent au pied du tunnel de découvrir ce nouveau lien ferroviaire entre la France et l'Espagne : les trajets sont de 5€ par personne entre Perpignan et Figueras (tarif mini groupe, 3 personnes minimum) et de 8€ au départ de Narbonne.

Exemples de prix, par personne, 2^{de} classe en correspondance à Figueras :

Destinations	Tarif Normal	Economica (à partir de)	Estrella
Figueras Vilafant – Barcelone Sants	22,50€	18,00€	13,50€
Figueras Vilafant – Gérone	13,70€	11,00€	8,20€

Pour réserver

En France, réservation disponible via les canaux de distribution habituels : les 1100 gares et 150 boutiques SNCF, sur internet (www.voyages-sncf.com), et les agences de voyages agréées en ligne), par téléphone au 3635 (0,34€/mn) et les agences de voyage agréées.

En Espagne, pour le tronçon **Figueras-Vilafant-Paris**, les billets sont vendus sur le web (www.tgv-europe.com), dans les agences de voyages agréées Rail Europe, dans les gares et points de vente Renfe.

Pour le tronçon **Barcelone-Figueras-Vilafant** la Renfe vend les billets par le biais de ses canaux habituels : aux guichets, en agences de voyages, au téléphone (902 320 320) et sur le web www.renfe.com

Pour le tronçon **Barcelone-Figueras-Vilafant**, la SNCF vend par le biais de ses canaux habituels à l'international www.tgv-europe.com

B L'INFRASTRUCTURE

Longue de 44.4 kilomètres, la nouvelle ligne Perpignan-Figueras est conçue pour un trafic mixte voyageurs et fret. Elle a été construite et est désormais exploitée et entretenue par le groupement concessionnaire franco-espagnol TP Ferro, détenu à parts égales par le français Eiffage et l'espagnol ACS Dragados. SNCF Infra réalise pour le compte de TP Ferro la maintenance des 2 voies de raccordement à la LGV et la conduite du réseau électrique à partir de la sous-station de traction électrique RFF.

Ces 2 voies électrifiées, situées à proximité des installations terminales de Perpignan et des voies principales, assurent un raccordement de quatre kilomètres entre le Réseau Ferré National et la Ligne à Grande Vitesse TP FERRO. Les trains y circuleront à 160 km/h et pourront monter jusqu'à 300 km/h sur la LGV. La conduite des travaux de pose des voies a été notamment réalisée par Inexia, filiale de SNCF Infra, pour le compte du groupement constructeur Trans Euro Pyrénées (TEP), un des maîtres d'ouvrage mandatés par TP Ferro.

Pour la mise en service de la ligne et son entretien, deux contrats ont été signés en 2010, qui concernent les voies de raccordement :

- un contrat pour l'alimentation électrique et la conduite du réseau électrique, entre SNCF Infra /RFF et TP FERRO,
- un contrat de maintenance entre SNCF Infra et TP FERRO.

Ils attestent du savoir-faire de SNCF INFRA pour mener à bien des opérations préliminaires et de maintenance, indispensables à la mise en service et l'entretien de la première liaison à grande vitesse transfrontalière avec l'Espagne.

C L'ALLIANCE DE DEUX CHAMPIONS DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Depuis 1981, 1.5 Milliard de personnes ont voyagé avec TGV et ce sont 800 TGV quotidiens qui parcourent 1900 km de ligne grande vitesse et près 100 millions de voyageurs transportés par an. Avec 475 rames, SNCF a la plus importante flotte d'Europe.

Depuis 1992 et la mise en circulation de la première ligne à grande vitesse espagnole entre Madrid et Séville, l'Espagne a cru en ce mode de transport moderne, sûr, rapide, confortable et écologique. Si bien que fin 2010 le réseau ferroviaire à grande vitesse espagnol est devenu le plus étendu d'Europe et l'AVE est aujourd'hui synonyme d'excellence dans le secteur du transport de voyageurs.

SNCF et Renfe sont déjà partenaires depuis de nombreuses années avec Talgo de jour (Mare Nostrum de Carthagène à Montpellier et Catalan Talgo de Barcelone à Montpellier depuis 1982) et Trainhôtel Elipsos (relations de nuit entre Madrid-Paris; Barcelone-Paris; Barcelone-Milan/Genève depuis 1996).

Alors que 2010 marquait une nouvelle étape d'ouverture à la concurrence pour le trafic international de voyageurs, SNCF et Renfe ont à nouveau affirmé leur attachement respectif et renouvelé leur volonté de développement de leur coopération dans le transport de voyageurs.

C'est donc une étape capitale de la coopération franco-espagnole à grande vitesse qui s'est ouverte le 19 décembre 2010 avec la mise en service du tunnel du Perthus (concession de TP Ferro) permettant désormais aux trains à grande vitesse de se rendre jusqu'à Figueras-Vilafant où des correspondances donnent accès aux gares de Gérone et de Barcelone-Sants.

La prochaine étape, prévue fin 2012/2013, sera la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Figueras et Barcelone.

Cette deuxième phase permettra de relier directement Paris à Barcelone en 5h40 avec TGV et de nombreuses villes françaises et espagnoles profiteront de cette ouverture de ligne à grande vitesse.

La coopération entre SNCF et Renfe est également renforcée avec la création d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) dédié à la gestion et au développement de la grande vitesse franco-espagnole.

Annexes

Quelques dates clés :

- 10 octobre 1994 – Sommet de Foix: début du Projet entre l'Espagne et la France
- 10 octobre 1995 : accord franco-espagnol pour la construction de la Section Internationale
- Novembre 1998: sommet de La Rochelle: Création de la Commission Intergouvernementale (CIG) et du GEIE Sud-Méditerranée.
- 2001: Déclaration d'Utilité Publique en France et Déclaration d'Impact Environnemental en Espagne.
- 17 février 2004 : contrat de Concession accordé à TP Ferro.
- 15 novembre 2004 : début des travaux par TP Ferro.
- 23 novembre 2010 : ouverture des ventes
- 19 décembre 2010 : premières circulations commerciales
- 1^{er} janvier 2011 : mise en place du GEIE « Renfe – SNCF en coopération »

La conception, la construction, l'exploitation et la maintenance ont été confiés à TP Ferro (consortium binational – 50% ACS Dragados et 50% Eiffage) pour une durée de 50 ans.

Quelques chiffres :

- Il y a 44.4 km entre Le Soler et Figueras Vilafant et la ligne à Grande Vitesse est prévue pour des vitesses de 350km/h.
- 6 viaducs en Espagne, 4 en France
- Un tunnel bitube de 8.2 km : tunnel du Perthus
- Ligne disposant du système de signalisation ERTMS
- Investissement global de 1 096 M€, cofinancé avec des aides publiques et notamment l'Union Européenne