

La création d'une nouvelle LGV à Barcelone

par Etienne Hilt

Une partie des travaux récents d'urbanisation de Barcelone ont été liés à la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse permettant de relier Barcelone à la France.

Le bénéfice apporté par une telle ligne est de taille : Le réseau ferré espagnol a pour des raisons historiques un écartement des rails différent du standard européen. Ainsi, pour le transport de voyageur et de marchandises par voie ferrée, il faut soit procéder à un changement de train à la frontière (très long pour du Fret) soit utiliser des trains à écartement d'essieu variable qui permettent un passage de la frontière de l'ordre de l'heure (peu de trains sont équipés). C'est pour cette raison que le trafic est relativement faible en particulier celui du fret de marchandises qui a une part de 4,6% bien inférieur à la part de 13,4% du fret ferroviaire qui traverse les Alpes françaises.

Ce double besoin de transport par le rail a permis l'émergence d'une voie mixte LGV + fret entre la France et l'Espagne. Grâce à la mise en place d'une concession, le tronçon Perpignan Figueras a pu être construit avec la percée en 2007 d'un tunnel de 8,4km sous les Pyrénées. Cette ligne, à écartement standard, va prochainement être étendue jusque Barcelone avec une double connexion à l'arrivée :

Le trafic de voyageurs

Une nouvelle gare, La Sagrera, va être créée au Nord de Barcelone, elle est destinée à accueillir la ligne à grande vitesse, des lignes de métros et d'autres lignes de trains intérieurs à écartement espagnol. Un tunnel de 5,6km est en cours de percement pour la relier à la gare de Sants et il accueillera un prolongement de la ligne LGV à écartement standard. A la gare de Sants se trouve déjà l'extrémité de la ligne LGV Barcelone-Madrid pour laquelle un écartement standard avait été décidé dès 1988 même si cela la rendait incompatible avec le reste du réseau espagnol à voies plus larges. Cette décision va rendre possible une connexion avec la ligne venant de France.

Ainsi, une ligne majoritairement à grande vitesse et à écartement constant va bientôt relier la France avec Madrid via Barcelone.

Un Paris-Barcelone devrait durer 5h40 auxquels il faudra rajouter 2h40 pour rejoindre Madrid.



TGV Duplex en gare de Figueras
(entre Barcelone et Perpignan)



Chantier de la gare de La Sagrera

Le trafic de marchandise

Le port de Barcelone a pour ambition de devenir la plus grande plateforme logistique du sud de l'Europe. Grâce à la création de la ligne LGV-fret, un transport direct de conteneurs et citernes va pouvoir être réalisé entre ce port et la France.

En particulier, la liaison trihebdomadaire **BarceLyon Express** permet de relier Lyon à Barcelone en 6 heures depuis la fin 2010: Elle est le fruit d'une coopération entre Naviland Cargo, filiale de la SNCF, la RENFE (l'opérateur ferroviaire espagnol) et le port de Barcelone.



Le BarceLyon Express

Le trafic sera donc assez équilibré entre voyageurs et marchandises avec une prévision journalière de 34 trains de voyageurs et 24 convois de fret.

En conclusion, la création de cette nouvelle LGV entraîne des bouleversements

- à l'échelle locale dans l'urbanisation de Barcelone
- à l'échelle binationale avec un report modal et l'apparition de nouveaux flux de voyageurs et marchandises
- et enfin à échelle mondiale avec un report potentiel des flux maritimes vers le port de Barcelone au détriment des ports Nord-européens.