

# LE TALGO AVRIL DÉPASSE LES 363 KM / H ENTRE VALLADOLID ET BURGOS

## LA CONCURRENCE SE PREPARE !



Une unité de « Talgo AVRIL », le train à très grande vitesse développé et fabriqué par Talgo en Espagne, a franchi aujourd'hui une étape clé dans son processus d'homologation : il a dépassé les 360 kilomètres à l'heure (km / h), vitesse nécessaire à son exploitation ultérieure, dans les mois à venir. Le point de repère a été atteint par l'une des 30 unités dont la fabrication et la maintenance ont été confiées à Talgo par RENFE (opérateur ferroviaire espagnol) pour leur circulation en Espagne et en France pendant plus de trois décennies.

La vitesse maximale a été atteinte sur un tronçon de la nouvelle ligne ferroviaire Madrid-Burgos, entre la ville de Venta de Baños à Palencia et la ville de Burgos, et avec seulement une équipe réduite à bord composée de conducteurs et de techniciens de mise en service Talgo. Cette infrastructure est toujours en cours de test et fermée au trafic de passagers. Le cap atteint aujourd'hui n'est que l'une des étapes d'homologation qui seront nécessaires à la circulation de « Talgo AVRIL », sur plus de 30.000 kilomètres sur les lignes à écartement standard européen (grande vitesse) et ibérique (à la fois conventionnelles et à grande vitesse).

## Grande vitesse en Espagne et en France

Les tests permettront également d'introduire et de valider un concept révolutionnaire : le changement d'écartement automatique pour les trains à très grande vitesse (ceux capables de dépasser 300 km / h). Ces tests enregistrent les performances très satisfaisantes de tous les éléments du train, du roulement à la traction, en passant par la collecte d'énergie et les systèmes de signalisation.

En équipant la moitié de la série, soit 15 unités, de ces systèmes, « Talgo AVRIL » résout à court terme un horizon d'exploitation et d'investissement pérenne nécessairement complexe. Cette perspective est à l'étude pour certaines destinations du nord de l'Espagne comme les Asturies ou le Pays basque, mais particulièrement en Galice, dont le réseau ferré intérieur performant sera conservé longtemps sur écartement ibérique, contrairement au reste de l'Espagne.

Parallèlement à ce programme d'essais, l'homologation du train « Talgo AVRIL » sur le territoire français est en cours pour son exploitation commerciale par RENFE. Ces travaux sont principalement axés sur la validation technique des systèmes de contrôle embarqués de 10 des 30 trains qui ont été adaptés pour circuler en France.

La SNCF fait circuler des trains en Espagne et bientôt la RENFE fera de même en France !

Pour rappel le 10 mai 2021, les premiers OuiGo ont circulé en Espagne entre Madrid et Barcelone en vertu de l'ouverture à la concurrence en application du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** n'était pas favorable à cette ouverture à la concurrence, nous pensons que le modèle aérien n'est pas transposable au modèle ferroviaire, le seul exemple de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire qui est un échec aurait dû servir d'exemple aux décideurs.

En effet, pour une entreprise ferroviaire, entrer sur un marché nouveau nécessite la mise en place de moyens importants, d'autant plus dans le domaine du transport ferroviaire qui nécessite des investissements très importants dans le matériel et les outils industriels de maintenance. Il est légitime de se demander si consacrer un tel niveau d'investissement pour in fine doubler l'outil de production et casser les prix ne constitue pas un gâchis en termes de moyens affectés aux transports publics.

Ces moyens pourraient être consacrés à la modernisation des réseaux et des matériels d'une façon bien plus rentable en terme de qualité de service pour les voyageurs.

On pourrait être satisfait que la SNCF soit le premier opérateur à mettre en circulation ses trains sur un réseau étranger puisque nos interlocuteurs OuiGo nous ont assuré lors de notre dernière bilatérale que la SNCF allait faire des bénéfices et ainsi renflouer ses dettes.

Néanmoins, compte tenu du prix des billets à savoir une offre de lancement à 9 Euros (50 % moins chère qu'un billet de la RENFE), ne peut-on pas parler de Dumping ?

Nous nous interrogeons sur la finalité de telles pratiques et surtout, sur les dégâts collatéraux dont les conséquences sociales à moyen terme pour les agents de maîtrise et cadres de l'ensemble des réseaux ferroviaires européens qui seront amenés à s'adapter aux changements d'opérateurs ferroviaires au gré de décisions purement économiques.

IL est évident que l'arrivée d'un nouveau concurrent conduira à terme la compagnie historique à réduire son offre de transport, donc ses effectifs.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** restera vigilant sur les conséquences de telles pratiques qui pourraient bien impacter les salariés de l'encadrement de la SNCF mais aussi des différentes entreprises ferroviaires implantées en France depuis de nombreuses années.