

Eurailspeed

Parallel Session C.1

Eusebio Corregel Barrio
Chief Executive Officer
Consortium TP-Ferro Concesionaria



Under the patronage of



Organisers

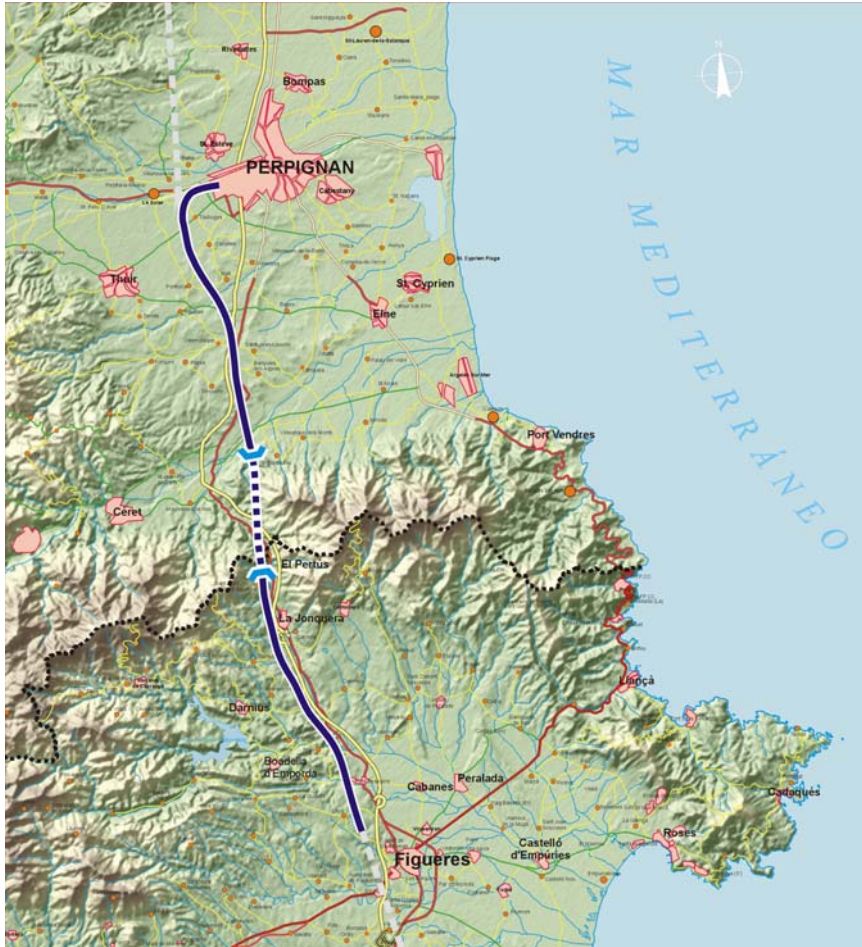


Partners



Media partner





**TP Ferro gestionnaire
privé d'infrastructure
ferroviaire**

Novembre 2005

eurailSpeed milano 2005



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

La société

TP Ferro est une société concessionnaire de droit espagnol:

- ✓ Filiale à 50/50 des Groupes ACS et Eiffage
- ✓ Avec son siège social à Figueras (Province de Gérone)
- ✓ Avec un établissement permanent à Perpignan

Son objet social est la réalisation du contrat de concession de la Section Internationale entre Perpignan et Figueras d'une LGV, signé avec:

- ✓ La République Française
- ✓ Le Royaume d'Espagne

Le contrat inclut la conception, la construction, l'opération et la maintenance de la ligne, ainsi que son financement par:

- ✓ Des aides publiques à hauteur de 540 millions d'euros (janvier 2003)
- ✓ Des fonds propres à hauteur de 108,3 millions d'euros
- ✓ Des crédits bancaires à hauteur de 532 millions d'euros



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

Les caractéristiques du projet

Ligne ferroviaire à grande vitesse pour trafic mixte voyageurs et fret

Longueur totale de 44,5 Km. dont

- ✓ 24,6 Km. en territoire française
- ✓ 19,8 Km. en territoire espagnol

Deux voies uniques de 2,9 & 4,6 Km. pour raccordement au réseau français

Un tunnel double de 8.300 m. de longueur et 50 m² de section utile

Onze viaducs d'une longueur totale de 3.211 m.

Deux faux tunnels d'une longueur totale de 369 m.

Vingt-cinq ponts ferroviaires et routiers

Soixante-dix ouvrages d'art pour communication et drainage

Un saut de mouton pour renverser la parité de circulation

Electrification en 2 x 25.000 V. alternatif

Signalisation en ERTMS niveau 2 avec communication GSM-R



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

L'encadrement du projet

Le projet s'inscrit à la mise en service et d'un point de vue géographique entre la ligne à grande vitesse et trafic mixte Barcelone – Figueras, au Sud, et la ligne classique Perpignan - Nîmes.

Cet encadrement va évoluer dans le temps avec:

- ✓ La mise en service du tronçon Montpellier – Nîmes (2012)
- ✓ La mise en service du tronçon Perpignan - Montpellier (2015 / 2020 ?)

L'opération de la ligne concédée exige donc, la coordination avec les deux gestionnaires d'infrastructure adjacents, RFF et ADIF.

L'utilisation de la Section Internationale est liée à l'interopérabilité de l'ensemble de la ligne a coordonner avec les opérateurs ferroviaires:

- ✓ La SNCF
- ✓ La RENFE
- ✓ Les nouveaux opérateurs ferroviaires



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

La coordination de l'opération

La coordination de l'opération doit être assurée au niveau de:

- ✓ L'attribution des sillons
- ✓ La réalisation des travaux de maintenance
- ✓ La programmation des travaux de renouvellement
- ✓ Le contrôle et l'acceptation du matériel roulant
- ✓ L'établissement du Règlement de circulation
- ✓ L'établissement de la Déclaration sur le Réseau

Cette coordination est assurée pour les voies de raccordement à travers d'un contrat d'opération et de maintenance à signer avec RFF.

Pour le reste de la Section Internationale, la coordination est assurée à travers une commission d'exploitation, où sont représentés RFF, l'ADIF et TP Ferro.

Les différents au sein de la dite commission, sont résolus par la Commission Intergouvernementale.



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

L'interopérabilité

La mise en service effective de la ligne concédée va exiger une étroite coordination entre les trois gestionnaires des infrastructures, notamment en matière :

- ✓ D'alimentation électrique
- ✓ De Système de Signalisation
- ✓ De Système de Communication

En plus, il faut coordonner avec les opérateurs ferroviaires, notamment la SNCF et la RENFE, les dispositions par rapport à ces systèmes, avec les disponibilités et caractéristiques du matériel roulant, pour permettre l'utilisation de la ligne par:

- ✓ Les rames TGV de long parcours
- ✓ Les rames TGV régionaux
- ✓ Les trains de voyageurs de nuit
- ✓ Les trains de marchandises



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

L'évolution dans le temps

L'opération de la ligne concédée, va évoluer le long de la période de concession avec la mise en service successive des nouveaux tronçons à grande vitesse en France, ce qui fait envisager trois phases différentes:

- ✓ Une première phase avec la liaison du coté français, en ligne classique à trafic mixte.
- ✓ Une deuxième phase, à partir de la mise en service de la ligne à grande vitesse Nîmes – Montpellier, avec une double liaison du coté français à partir de Nimes, l'une en ligne classique pour les services fret et services conventionnelles de voyageurs et l'autre en ligne à grande vitesse réservée aux rames TGV.
- ✓ Une troisième phase, dans laquelle le dédoublement en ligne classique et ligne à grande vitesse est transféré à Perpignan.

Cette évolution déjà prévue pour la période 2009 – 2020, va être accompagnée du coté espagnol par la transformation successive des lignes existantes en écartement UIC.



TP Ferro gestionnaire privé d'infrastructure ferroviaire

Conclusions

Pour rendre effective la mise en service de la section concédée dans la ligne Barcelone – frontière – Perpignan, il est nécessaire d'assurer sa propre interopérabilité interne, ainsi qu'en aval et en amont, notamment en matière :

- ✓ D'alimentation électrique
- ✓ De Système de Signalisation
- ✓ De Système de Communication

Cette interopérabilité doit être vérifiée avec les opérateurs ferroviaires, notamment SNCF et RENFE, en relation avec les disponibilités et caractéristiques du matériel roulant.

L'interopérabilité doit être compatible avec l'évolution des infrastructures et du matériel roulant.

TP Ferro souhaite souligner sa volonté de coordonner ses actions avec les gestionnaires des infrastructures adjacentes, RFF et ADIF, coordination déjà commencée et avec les opérateurs ferroviaires, toujours sous le contrôle des deux Etats Concédants.





**TP Ferro gestionnaire
privé d'infrastructure
ferroviaire**

Novembre 2005

eurailSpeed milano 2005

