

La SNCF se lance sur le marché espagnol, avec un Ouigo Madrid-Barcelone

Par Le Figaro avec AFP

Publié il y a 1 heure,

Mis à jour il y a 1 heure



La SNCF a investi quelque 600 millions d'euros dans l'aventure espagnole. PIERRE-PHILIPPE MARCOU / AFP

«Aujourd'hui démarre la libéralisation de la grande vitesse. Destination Barcelone. Bon voyage!» La SNCF a inauguré vendredi son premier train sur le marché espagnol, en lançant le TGV à bas coût Ouigo entre Madrid et Barcelone, face à l'opérateur historique Renfe.

Avec le même jingle qu'en France, le premier train a quitté Madrid-Atocha à 10h15 vendredi, réservé à quelques invités. Le bleu et le rose de Ouigo se déclinent en gros ronds sur une livrée blanche, et bien sûr à l'intérieur, où les deux niveaux s'appellent «*terra*» (terre) et «*cielo*» (ciel). Le service commercial doit débuter lundi, au lendemain de la levée de l'état d'urgence sanitaire en Espagne. Ouigo proposera alors cinq allers-retours quotidiens Madrid-Barcelone, via Saragosse et Tarragone. En

face, la Renfe en aligne 14, aux billets nettement plus chers. Les 620 km du parcours sont avalés en deux heures et demie, avec des billets à partir de 9 euros – uniquement disponibles sur le web comme en France.

La SNCF a investi quelque 600 millions d'euros dans l'aventure espagnole, qu'elle a décidé de poursuivre malgré les énormes pertes que lui a fait subir la pandémie. Sur le modèle du Ouigo français, elle va utiliser pour commencer 4 rames TGV duplex relativement neuves, prélevées dans son parc et réaménagées dans ses ateliers de Bischheim, près de Strasbourg. Elle doit en avoir 14 d'ici 2023.

L'idée est de faire rouler des rames doubles, offrant deux fois 509 places sur chaque trajet. *«Les Espagnols vont découvrir à la fois le low-cost et les rames à deux niveaux, c'est nouveau»*, a déclaré à l'AFP le directeur général de Voyages SNCF, Alain Krakovitch. *«Ouigo en Espagne n'est pas un copié-collé du Ouigo France»*, a-t-il remarqué. *«On a conservé le bar, et on a conservé les sièges de première classe»*. Ceux-ci sont vendus avec un supplément.

Trois opérateurs en Espagne

Il voit dans ce nouveau service un *«outil d'innovation»* qui pourrait inspirer les équipes françaises, *«y compris sur la tarification»*. Autre innovation: la SNCF sous-traite la maintenance des rames au constructeur Alstom, qui les a construites.

L'Espagne possède le deuxième réseau à grande vitesse du monde derrière la Chine, avec 3.200 km de lignes (contre 2.600 km en France), mais il est relativement sous-utilisé, remarque-t-on à la SNCF. D'où cette offensive. *«On a agi en Europe sur trois modes»*, remarque le PDG de SNCF Voyageurs Christophe Fanichet: *«En coopération comme avec la Deutsche Bahn, en joint-venture comme avec Eurostar et Thalys, et aujourd'hui seuls en Espagne»*. La SNCF avait déjà attaqué une autre compagnie historique sur son marché en prenant 20% d'Italo, un opérateur alternatif lancé en Italie en 2020, mais elle s'en est depuis retirée.

Face à cette concurrence venue de France, la Renfe devait lancer ses propres trains à grande vitesse low-cost Avlo l'an dernier. Elle les démarrera finalement le 23 juin entre Madrid et Barcelone. *«La libéralisation est une opportunité pour Renfe. Cela va nous stimuler»*, a dit la compagnie espagnole à l'AFP. *«Nous aimerions que ce modèle s'applique de la même manière dans d'autres pays comme la France, où la*

Renfe et d'autres fabricants espagnols rencontrent beaucoup d'obstacles pour avancer au même rythme avec l'AVE», son propre train à grande vitesse qu'elle veut lancer sur Lyon-Marseille.

Isabel Pardo de Vera, la présidente du gestionnaire du réseau espagnol Adif, a salué avant le départ du train *«le vrai début de la libéralisation, à un moment très spécial où on commence à voir la lumière au bout du tunnel de la pandémie»*. *«La libéralisation va permettre que toutes et tous puissent prendre le train»*, a-t-elle insisté.

La SNCF doit encore lancer des liaisons de Madrid vers Valence et Alicante (sud-est) à la fin de l'année, et vers l'Andalousie vers 2022-23. Un troisième exploitant baptisé Ilsa -filiale commune de la compagnie publique italienne Trenitalia et de la compagnie aérienne espagnole Air Nostrum- doit de son côté aborder le marché espagnol au second semestre 2022, avec des trains neufs.