

Una nueva etapa
de los trenes internacionales españoles

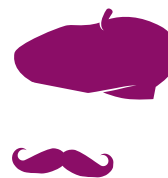
Renfe en Francia

● Texto: Alfonso Marco Pérez



© Juan Acón

En 2023 comenzó una nueva etapa en la internacionalización de Renfe con la puesta en marcha de los AVE Renfe Barcelona-Lyon y Madrid-Barcelona-Marsella. Anteriormente circularon en el servicio compartido Renfe-SNCF en cooperación hasta 2022, pero ahora es Renfe la que ofrece en exclusiva este servicio circulando en la red francesa, en la primera fase de un proceso de internacionalización que continuará expandiéndose con nuevos recorridos y trenes, con el objetivo prioritario de llegar a París en 2024.



AVE Renfe en Francia

El 13 de julio de 2023 se inició una nueva etapa en el proceso de internacionalización de Renfe. Ese día comenzó a circular el AVE Renfe Barcelona-Lyon y dos semanas después, desde el 28 de julio, el AVE Madrid-Barcelona-Marsella. Inicialmente circulaba cuatro días semanales el servicio de Lyon y tres días el servicio de Marsella, frecuencias que pasaron a ser diarias desde el 1 de septiembre para el AVE de Lyon y desde el 3 de octubre para el AVE de Marsella.

Estos servicios ya estuvieron en activo entre 2013 y 2022 operados por la desaparecida sociedad Renfe-SNCF en cooperación. Con la disolución de esta sociedad el 11 de diciembre de 2022, los servicios existentes hasta entonces pasaron a prestarse de forma separada, los de Barcelona a París operados por SNCF, con su marca TGV inOui desde ese mismo día y, los citados Barcelona-Lyon y Madrid-Barcelona-Marsella con la marca AVE Renfe, desde julio de 2023.

Esta internacionalización de Renfe en un extenso territorio del sur y el este de Francia es la primera fase de la deseada expansión que, entre otros recorridos, se plantea como objetivo principal alcanzar París en 2024 con nuevos trenes.

Trenes “multiservicio”

Algo que caracteriza a los AVE hispanofranceses de Marsella y Lyon es el hecho de ser trenes “multiservicio”, es decir, que sirven a diferentes perfiles de viajeros en un mismo servicio, lo que es particularmente visible en el caso del servicio de Marsella.

El AVE Madrid-Marsella es útil, por una parte, como uno más de los servicios AVE de Madrid a Barcelona, Figueras y el resto de



Rama 100-17
con el AVE Barcelona-Lyon.
La Rápita (29 de abril de 2022).



sus paradas nacionales: Guadalajara (en sentido norte), Zaragoza, Camp de Tarragona y Gerona. Por otra parte, es un servicio regional catalán entre las cuatro estaciones en las que para. Desde una perspectiva internacional, es también un servicio de largo recorrido entre las estaciones nacionales y las francesas siendo, según la distancia recorrida, de muy largo recorrido o de carácter más bien regional, caso de las relaciones entre las ciudades catalanas y las comprendidas entre Perpiñán y Montpellier, aproximadamente. Al mismo tiempo, es también un servicio puramente "francés" con un componente importante de viajes internos entre ciudades francesas que, a su vez, también pueden ser de largo recorrido o de carácter claramente regional.

Paradas y enlaces

El AVE de Marsella para, además de las paradas españolas citadas, en las estaciones francesas de Perpiñán, Narbona, Béziers, Montpellier-St. Roch, Nîmes, Avignon-TGV y Aix-en-Provence-TGV. Por su parte, el AVE de Lyon para en las mismas estaciones hasta Nîmes, aunque en Béziers solo hacia Madrid, y añade fuera del recorrido común, la parada de Valence-TGV, después de Nîmes.

Además de la importancia propia de las ciudades que los AVE enlazan directamente, son también relevantes las numerosas posibilidades de enlace con un tiempo de espera adecuado en la mayor parte de las paradas de Francia:

- Perpiñán: conexiones con localidades turísticas más pequeñas entre Cerbère y Narbona; con el servicio turístico *Train Jaune* y, con los trenes TGV Perpiñán-París e incluso Lille.
- Narbona: estación de enlace natural, del corredor de Midi Burdeos-Toulouse-Montpellier,

| ESPAÑA - FRANCIA | | |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Estaciones | BARCELONA - LYON 9737 | MADRID - MARSELLA 9725 |
| Madrid-Puerta de Atocha | | 13:25 |
| Guadalajara | | 13:50 |
| Zaragoza Delicias | | 14:50 |
| Camp de Tarragona | | 15:46 |
| Barcelona-Sants | 08:22 | 16:34 |
| Girona | 09:03 | 17:15 |
| Figueres Vilafant | 09:22 | 17:32 |
| Perpignan | 09:52 | 17:59 |
| Narbonne | 10:30 | 18:36 |
| Béziers | | 18:52 |
| Montpellier St Roch | 11:30 | 19:48 |
| Nîmes | 12:00 | 20:25 |
| Avignon TGV | | 20:55 |
| Aix-en-Provence TGV | | 21:17 |
| Marseille St Charles | | 21:30 |
| Valence TGV | 12:45 | |
| Lyon Part Dieu | 13:20 | |

| FRANCIA - ESPAÑA | | |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Estaciones | LYON - BARCELONA 9742 | MARSELLA - MADRID 9730 |
| Lyon Part Dieu | 14:30 | |
| Valence TGV | 15:11 | |
| Marseille St Charles | | 08:03 |
| Aix-en-Provence TGV | | 08:18 |
| Avignon TGV | | 08:40 |
| Nîmes | 16:01 | 09:00 |
| Montpellier St Roch | 16:29 | 09:31 |
| Béziers | 17:15 | 10:27 |
| Narbonne | 17:32 | 10:43 |
| Perpignan | 18:09 | 11:19 |
| Figueres Vilafant | 18:37 | 11:43 |
| Girona | 18:54 | 12:00 |
| Barcelona-Sants | 19:32 | 12:50 |
| Camp de Tarragona | | 13:22 |
| Zaragoza Delicias | | 14:25 |
| Guadalajara | | |
| Madrid-Puerta de Atocha | | 15:45 |

Estos horarios pueden sufrir alguna modificación, más información en: <https://www.renfe.com/es/es/viajar/informacion-util/horarios>

Cuadro horario de Renfe.



Mapa del AVE Madrid-Francia.



Un AVE serie 100 cerca de su destino en Barcelona-Sants (3 de julio de 2014).

en sentido oeste, con la importante ciudad turística de Carcasona y, sobre todo, con la capital de Occitania, Toulouse.

- Béziers: enlace con la línea regional Béziers-Millau-Neussargues.
- Montpellier: extremo este de la citada línea transversal de "Midi" Burdeos-Toulouse-Montpellier, facilita enlaces a Marsella para el AVE de Lyon y, además enlaces con trenes TGV hacia Lyon, París, Lille y Bruselas, entre otras ciudades.
- Nîmes: origen de la bella línea "Des Cevennes" que une Nîmes y Clermont Ferrand.
- Valence-TGV: conexión ferroviaria con la propia ciudad de Valence y con los destinos alpinos y del este de la región Auvernia-

Ródano-Alpes, ciudades como Grenoble, Annecy, Chambéry, Albertville, Bourg-Saint-Maurice y, Ginebra, en Suiza.

- Lyon-Part Dieu: enlaces con la red TGV a París, Lille y Bruselas; ciudades de la región Borgoña-Franco Condado; también las áreas y ciudades citadas para Valence y, por supuesto al aeropuerto de Lyon-St. Exupéry (con el tranvía).
- Marsella: los principales son los de las ciudades de la Costa Azul hasta Toulon.

Los trenes Renfe serie 100

Los trenes de la serie 100 encargados por Renfe a Alstom fueron construidos entre 1991 y 1995. El pedido fue de 24 trenes de alta

velocidad, aunque el contrato se modificó posteriormente en dos partes, una, con 18 trenes de ancho estándar, bitensión a 3 y 25 kV y tres clases, *Club*, *Preferente* y *Turista*, serie 100, para los servicios AVE Madrid-Sevilla, inaugurados en 1992. Los 6 trenes restantes fueron encargados en ancho ibérico, a 3 kV y con solo dos clases (sin *Club*), formando la serie 101 para el servicio Euromed en el corredor Mediterráneo: Barcelona-Valencia-Alicante. Una parte de los trenes fueron fabricados por Alstom en Francia y otra parte por la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) y Ateinsa.

Entre 2007 y 2008 se completó la revisión y reforma interior de los trenes de la serie 100 y entre 2008 y 2010 fueron los 6 de la serie 101

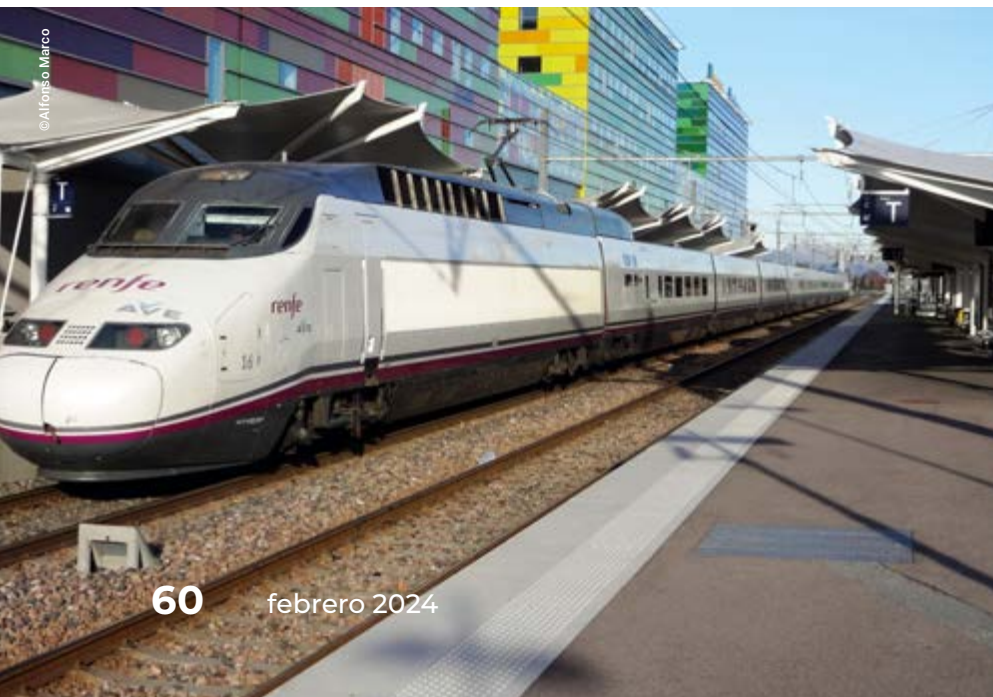


La locomotora 7256 de SNCF en cabeza de una rama serie 6 con el Talgo Mare Nostrum Cartagena-Montpellier, poco después de Cerbère (2009).



7600 y Catalán.

El AVE Marsella-Madrid estacionado en Perpignan. Es la rama 100-16 (15 de diciembre de 2013).



los transformados en los talleres de La Sagra para hacerlos semejantes a los de la serie 100, ampliando así el parque de 18 a 24 trenes.

Respecto a los 6 trenes que formaron la serie 101, fueron de nuevo reformados al decidirse en 2010 destinarlos al servicio internacional previsto a Francia (trenes 100-19 a 24) junto a 4 más de la serie original 100 (100-15 a 18). Estos 10 trenes mantuvieron el número de serie original 100 añadiendo la "F" por ser capaces de circular en Francia. Entre 2012 y 2013 estas 10 unidades, entre otras reformas, fueron convertidas a bitensión, añadiendo a la de 1500 V la de 25 000 ya en servicio (anteriormente había sido suprimida en toda la serie la de 3000) e incorporados los sistemas de seguridad y señalización franceses TVM y KVB. Además, se transformó el coche 3, anteriormente de clase preferente, en turista, y el coche 2 fue equipado con los mismos asientos que el coche 1, clase club en servicios nacionales, aunque para los servicios internacionales la oferta de los coches 1 y 2 pasó a preferente, suprimiéndose la clase club. Con estos cambios se incrementó la oferta total del tren en 15 asientos, con un aumento de la proporción de la clase turista, la más demandada, con 72 en preferente (más las 8 de la sala club) y 265 en turista, con un total de 337 asientos sin contar las 2 plazas para personas con movilidad reducida (PMR).

Trenes internacionales hispanofranceses hasta 2023

En este periodo que llega a nuestros días hay, a su vez, dos partes claramente diferenciadas. La primera desde 1969 con el primer tren internacional directo, hasta 2013 con el comienzo de los servicios

de alta velocidad entre Francia y España, con el preludio iniciado a finales de 2010 con el servicio TGV Figueras-París, hasta la prolongación de la Línea de Alta Velocidad a Barcelona en 2013. En el primer periodo, circularon varios servicios convencionales, todos ellos prestados con distintas generaciones de trenes Talgo de rodadura desplazable (RD), utilizando el cambiador de ancho de Port Bou (el de Irún en el caso del Trenhotel de Madrid a París) e instalaciones, las de Port Bou e Irún que quedaron fuera de servicio desde 2013 fueron:

- El *Catalán Talgo*, en dos periodos, el primero entre Barcelona y Ginebra entre 1969 y 1994, primero como Trans Europ Express (TEE) hasta 1982, siendo el único tren español de la historia que perteneció a ese exclusivo y distinguido club de trenes europeos de máxima categoría. Después, entre 1982 y 1994, siguió prestando servicio, pero como Intercity o Eurocity. El tren se mantuvo entre 1994 y 2010 pero limitado a Montpellier. En toda su historia entre 1969 y 2010 se utilizó para estos servicios material rodante Talgo III RD.
- El *Talgo Mare Nostrum* circuló entre 1989 y 2013, entre Montpellier y Alicante o Murcia o Cartagena o Lorca, según periodos, siempre con material rodante Talgo RD de serie 6.
- El *Talgo Mediterráneo* entre 1995 y 1998, entre Valencia, Barcelona y Montpellier, utilizándose material rodante Talgo III RD en todo el periodo.
- Los *Trenhotel Joan Miró y Francisco de Goya* de París a Barcelona y Madrid, de 1991 a 2013, y sus antecesores *París-Madrid Talgo* de 1981 a 1991 y *Barcelona-Talgo* de 1974 a 1991. También el *Pau Casals* de Barce-



En la estación de Marsella-St. Charles, la rama 100-15 a punto de salir con el AVE a Madrid (6 de septiembre de 2016).



El AVE Marsella-Madrid recién llegado a Puerta de Atocha, con el tren 100-23 (16 de noviembre de 2022).

Rama AVE 100-17 con unos de los AVE internacionales, pasando por Leucate (abril de 2016).





lona a Zurich (Berna en los meses iniciales) y el *Salvador Dalí* Barcelona-Milán, ambos desde 1989 a 2012. Los *Trenhotel Joan Miró*, *Francisco de Goya*, *Pau Casals* y *Salvador Dalí* se prestaron siempre con material rodante Talgo de serie 6; el *París-Madrid Talgo* con remolques Talgo de serie 5 y el *Barcelona-Talgo* con material Talgo III nocturno, todos ellos de rodadura desplazable.

Tras esta etapa de trenes convencionales diurnos y nocturnos, llegó el turno de la alta velocidad franco-española que comenzó su primera etapa el 19 de diciembre de 2010 con el TGV Figueras-París, primer servicio directo de alta velocidad entre España y Francia, circulando por la nueva línea Figueras-Perpiñán de 44,4 kilómetros, parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Gestionados por la sociedad hispanofrancesa Elipsos, gestora de los trenes nocturnos internacionales citados a París, Zurich y Milán, se estableció un servicio combinado con dos TGV diarios Figueras-París y servicios de conexión denominados "Enlace Internacional" entre Barcelona y la capital alto-ampurdanesa. Para este servicio de enlace se utilizaron trenes de la serie 449 de Renfe, normalmente asignados a servicios de tipo regional pero gestionados por la Dirección de Largo Recorrido Renfe.

Este servicio de carácter provisional fue sustituido el 15 de diciembre de 2013 por uno nuevo, prestado por la sociedad Renfe-SNCF en cooperación con cinco servicios de ida y vuelta diarios: dos Barcelona-París (hasta cuatro en temporada estival), uno Barcelona-Lyon, uno Barcelona-Toulouse y uno Madrid-Barcelona-Marsella, con la denominación comercial

AVE o *TGV Renfe-SNCF en cooperación*, utilizando trenes *TGV Duplex* en los servicios a París y para el resto de las relaciones los trenes serie 100F de Renfe.

Esta penúltima etapa concluyó a finales de 2022 con la separación de los operadores nacionales. SNCF mantuvo los servicios a París desde el final de la sociedad, y los de Renfe fueron retomados desde julio de 2023 con frecuencia limitada y, desde septiembre y octubre con circulación diaria, dando comienzo a una etapa de los trenes internacionales hispanofranceses, con Renfe como operador en la red SNCF, con la expectativa de una pronta ampliación de destinos y frecuencias y la circulación de nuevo material rodante español en la red francesa. ■

En la estación de Marsella-St. Charles, la rama dúplex 236 y la rama 100-16 con el AVE con destino Madrid (9 de septiembre de 2014).



