



TGV-ATLANTICO UNE PARIS CON HENDAYA EN CINCO HORAS

## Más de ocho millones de viajeros transportados en un año

Amparo Suárez

Desde el comienzo de este otoño de 1990 son ya treinta y nueve las poblaciones que quedan directamente comunicadas a través de ramas del TGV Atlántico; veinte de ellas situadas en esta nueva línea que acerca el TGV a España.

Con esta relación ferroviaria directa que se acaba de inaugurar se ha acortado notablemente el tiempo de viaje en la línea, con un volumen que oscila entre la media hora en la relación Paris-Saint Pierre des Corps (Tours) y la hora y cuarenta y un minutos en que disminuye la duración del trayecto entre París y Hendaya. También en los viajes a las ciudades cuya correspondencia, realizada por trenes Corail o expresos regionales, se efectúa desde alguna de las estaciones unidas directamente por el TGV-A, han experimentado una notable reducción en su tiempo de viaje.

**LOS DATOS.** El número de circulaciones diarias varía según la demanda prevista, si bien las expectativas son

Desde el 30 de septiembre pasado, el TGV-Atlántico llega en servicio comercial hasta la estación fronteriza de Hendaya, lo que significa la puesta en marcha del segundo tramo de la rama suroeste de la línea de alta velocidad a 300 kilómetros por hora.

claramente optimistas si se juzga por los resultados obtenidos desde la puesta en servicio, el 24 de septiembre de 1989, del tren más rápido del mundo en la primera parte de esta línea del suroeste. Desde entonces, las ramas del TGV-A han recorrido 10.704.535 kilómetros, transportando 8 millones de viajeros (número que esperan incrementar a 10 durante este año). La ocupación media ha sido del 70 por ciento y han sido 25.000 los viajeros que han utilizado este tren cada día.

En poco más de un año transcurrido desde su inauguración, el tráfico entre París-Nantes y París-Rennes ha experimentado un 35 por ciento de aumento y la rentabilidad media ha sido del 12 por ciento.

La SNCF tiene previsto seguir potenciando las comunicaciones a través del

TGV y, así, entre sus planes más próximos se encuentra la electrificación de la línea entre Rennes y Quimper, en 1992, que le permitirá conectar el sur de Bretaña con este tipo de servicio directo, con reducciones del tiempo de viaje de más de una hora en las relaciones con las principales ciudades como Vannes (1,19) y Quimper (1,19). También está prevista la electrificación entre Poitiers-La Rochelle que permitirá su integración en la red de alta velocidad para 1993.

**PROYECTOS.** Pero no se queda ahí la agenda de proyectos de la SNCF para los próximos años, entre 1990 y 1994 piensa completar la línea del TGV Rhone-Alpes como una prolongación de la línea del París-Lyon, cuya parte norte entre Lyon y San Quintín Falla-

vier está previsto que empiece a funcionar en enero de 1992, coincidiendo con la celebración de los Juegos Olímpicos de Invierno en los Alpes franceses.

Para 1993, la SNCF tiene en proyecto la entrada en servicio del TGV norte que, en un primer paso, relacionará París con Londres y, posteriormente, con Bruselas, Amsterdam, Colonia y Francfort.

El Gobierno francés, por su parte, parece estar de acuerdo con la potenciación del ferrocarril a gran velocidad. Un proyecto presentado el pasado mes de julio por su ministro de Transportes, con un importe superior a los dos billones de francos franceses, plantea la construcción y equipamiento de 14 nuevas líneas de alta velocidad en los próximos 25 años, concediendo especial atención a dos proyectos: El TGV del Este que debe llegar hasta Estrasburgo, y la prolongación del Sureste que llegará hasta Marsella y la Costa azul por un lado, y hasta la frontera española por el otro. □