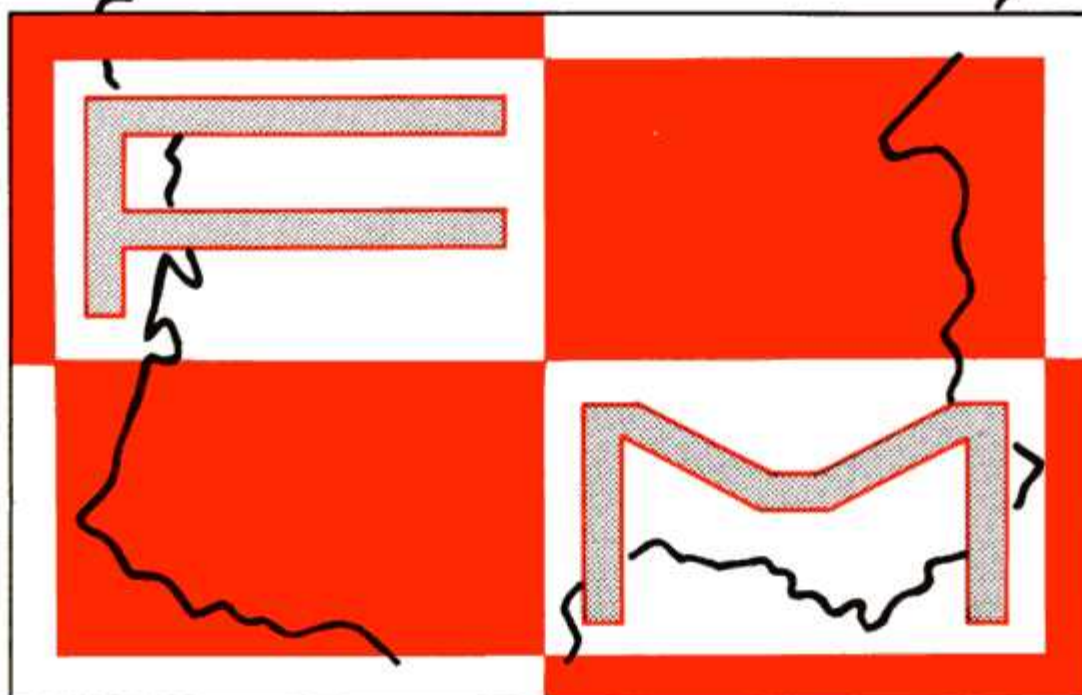


Lisez et faites connaître

FERROVIA MIDI



« ... Du Golfe de Gascogne au Golfe du Lion,
Des rives de la Loire aux bords de la Durance,
Du riant Limousin au brûlant Roussillon,
De Pyrénée en Alpe et d'Aunis en Provence !... »
(... et même bien au-delà...)

2007 294

FERROVIA MIDI - 56 bis, rue Amédée-Saint-Germain, 33000 BORDEAUX

Adresser toute correspondance : A.B.A.C. B.P. n° 1, 33034 BORDEAUX-CEDEX

FERROVIA-MIDI - N° 294 / (2007/5)

SEPTEMBRE - OCTOBRE

SOMMAIRE

	PAGES
- Sommaire	1
- Sur votre agenda	2 et 3
- Dernière heure : dernière circulation commerciale d'un autorail X 2800 de LIMOGES	3
- Chemins de fer-actualités	4 à 6
- Enfin une bonne nouvelle pour la ligne de PAU à CANFRANC la section d'OLORON à BEDOUS va être reconstruite	7 et 8
- Portugal : commande de 25 locomotives à Siemens	8
- Nouvelles de Poitou-Charentes	9
- Nouvelles de la Région Pays de Loire	10 à 15
- Complément à la note "130 ans du Chemin de fer de la Seudre"	16 et 17
- Tramway de TOULOUSE - Les travaux sont lancés	18 à 21
- Fermeture de la ligne de LAPEYROUSE à VOLVIC	20
- Nouvelles de Suisse	22 à 25
- AFAC Centre-Loire et Aquitaine – ABAC accueil d'un groupe d'amis des Chemins de fer suédois	26 à 28

Ont participé à ce numéro : MM. : G. d'ARRIPE, H. BESSON-IMBERT, J. BRENOT, J.G. BRUNET, A. CAZAL, D. CHOTARD, J.M. DELETANG, B. DESCHAMPS, R. DUPRAT, M. FOURMENT, J.P. LASSERRE DU ROZEL, J. OTTAVIANI, J.C. PERREAUD et A. RENAULT, ainsi que nos correspondants et l'équipe de montage.

Parution bimestrielle (6 fois par an)

A.B.A.C. Boite Postale n° 50001 - 33034 BORDEAUX Cedex
Contacts téléphoniques : Rédaction 05 56 36 17 80 - Envois 05 56 92 82 72
CCP : 3 442 83 P BORDEAUX
Internet : www.ferroviamidi.info

Directeur de la publication : Docteur Jean BRENOT
FERROVIA-MIDI - Enregistrement Commission Paritaire numéro 1108G84582

Bulletin d'Abonnement au Bulletin "FERROVIA-MIDI" à envoyer
à l'adresse postale : ABAC B.P. n° 50001 - 33034 BORDEAUX CEDEX
Mme/M :

Adresse :

Souscrit un abonnement d'un an à partir du numéro :

France : 13,00 Euro
Etranger : 14,50 Euro
Règlement par chèque à l'ordre de l'ABAC

Lieu :

Date :

Signature :

ENFIN UNE BONNE NOUVELLE POUR LA LIGNE DE PAU A CANFRANC LA SECTION D'OLORON A BEDOUS VA ETRE RECONSTRUITE

On sait que depuis 1970, suite à un accident la ligne ferroviaire PAU-CANFRANC n'est plus exploitée qu'entre PAU et OLORON sur 35 km. En 1980, la section d'OLORON à BEDOUS (25 km) avait été fermée au trafic voyageurs et par la suite en deux étapes à celui des marchandises.

Suite à un changement de majorité au Conseil Régional Aquitaine, la reconstruction de la section OLORON-BEDOUS avait été inscrite dans le Contrat de Plan Etat-Région Aquitaine. Normalement, les travaux auraient du être lancés en 2005. C'était sans compter avec l'entêtement successif, digne de mulets, de ministres opposés à cette réouverture, prélude à la reconstruction jusqu'à la frontière de CANFRANC. Les autorités françaises étant allées jusqu'à prévoir le transfert des crédits pour des investissements routiers.

Dans cette affaire, le Département des Pyrénées Atlantiques, soutenant un projet déraisonnable, pour ne pas dire plus, de liaison routière entre PAMPELUNE et SALIES DE BEARN n'a rien fait pour conforter le rétablissement de la circulation des trains sur cette ligne permettant, depuis PAU et l'Aquitaine, l'accès à HUESCA et SARAGOSSE.

Des nombreuses études successives, dont nous avons rendu compte, ont montré l'intérêt de cette ligne et ont chiffré le coût de son rétablissement selon le niveau de technicité choisi.

Le nouveau Contrat de Projet Etat-Région Aquitaine, établi pour la période 2007-2013, d'ailleurs très favorable au rail, dont nous parlerons dans notre prochaine parution, prévoyait un crédit de 35 millions d'Euros pour la rénovation de la section de PAU à OLORON. La suite n'apparaissant que sous forme d'un crédit symbolique d'étude d'un million pour une éventuelle concession. C'est dire qu'une fois de plus l'Etat refusait la réouverture de la ligne, comme d'ailleurs celles d'AGEN-VILLENEUVE SUR LOT ou de SAINT MARIENS à BLAYE, elles aussi passées à la trappe.

En raison de son caractère international et de son positionnement dans les Pyrénées, Alain ROUSSET, président du Conseil régional d'Aquitaine, et Jean-Louis CARRERE, premier vice-président chargé des Transports, des Infrastructures et de l'Intermodalité, se sont mobilisés fortement depuis plusieurs années, pour rouvrir cette liaison et la consacrer largement au transport international de marchandises.

Suite à l'inscription de la régénération des infrastructures ferroviaires de la section PAU-OLORON dans le Contrat de Projet, la Région Aquitaine a demandé à Réseau Ferré de France de prévoir des travaux équivalents au-delà d'OLORON sur BEDOUS. Ceux-ci permettront d'y prolonger le service TER Aquitaine et de desservir, pour le fret, l'usine Toyal.

Ces travaux d'un montant de 30 millions d'Euros seront entièrement financés par le Conseil régional, démontrant ainsi sa détermination constante dans ce dossier. Au total, l'apport de la Région sera de 43 millions d'Euros.

Cette première étape franchie dans la réouverture de la ligne PAU-CANFRANC sera effective en 2010 et permettra de nouvelles perspectives pour les travaux suivants. Il s'agirait, pour rouvrir l'intégralité de la ligne, de remettre en état les tunnels et les ouvrages d'art, de refaire la voie unique pour permettre le passage des trains lourds et d'installer une nouvelle signalisation.

L'installation électrique, obsolète, sera démontée dans le cadre de la régénération et reconstituée aux normes internationales en 25 000 volts dans la deuxième phase de réouverture jusqu'à CANFRANC.

Pour le Conseil Régional, cette opération qui devrait nécessiter au total un investissement de 275 millions d'euros côté français, pourrait être réalisée sous forme de concession. Il a demandé au Ministère de l'Équipement la constitution d'une commission intergouvernementale sur ce projet.

Bien évidemment, nos amis du CRELOC (Comité pour la réouverture de la ligne OLORON-CANFRANC), très actifs sur ce dossier depuis 25 ans, se réjouissent de l'initiative de la Région.

Le planning serait le suivant : des travaux de débroussaillage sont prévus fin décembre. RFF compte lancer à la suite les études d'avant-projet début 2008 et de conduire les travaux entre mi-2009 et avril 2010.

Suite à la demande de l'Usine MESSIER de BIDOS, la sous station actuelle (1500 volts) va être démantelée afin d'agrandir les installations de l'industriel. La Région travaille actuellement avec la SNCF sur le type de matériel qui pourrait être utilisé suite au démontage de cette sous-station.

Pour mémoire des travaux d'entretien limités (223 000 Euros) ont été effectués en juin-juillet 2007 entre PAU et OLORON, ils ont porté sur un renouvellement partiel de traverses et de rails et quelques apports de ballast.

Contact CRELOC : Mairie de Bedous 64490 BEDOUS

Sources : Conseil Régional Aquitaine, CRELOC et presse locale

PORTUGAL - COMMANDE DE 25 LOCOMOTIVES A SIEMENS

En vue d'un renouvellement de locomotives, accusant de plus en plus leur âge, datant de la mise en service de la traction électrique monophasée dans ce pays. Les CP ont commandé en deux phases 25 locomotives BB à SIEMENS. Elles seront du type EuroSprinter et seront particulièrement protégées contre d'éventuels chocs frontaux. Ce matériel, qui sera immatriculé 4701 à 4725, est uniquement destiné au trafic fret.

Les trois premiers exemplaires de la série sont actuellement en construction par SIEMENS en Allemagne. Selon les modalités du contrat, les 22 suivants seront assemblés par les CP dans leur atelier central d'ENTRONCAMENTO, très bien équipés pour effectuer ce travail. Une équipe de SIEMENS pilotera la réalisation du montage et les essais.

NOUVELLES DE POITOU - CHARENTES

Un aller et retour entre TOURS et LA ROCHELLE va être créé. Il sera assuré en Bi-Bi (Bimode-bicourant) avec le matériel commandé par le Conseil Régional Poitou-Charentes.

Pour la desserte périurbaine de LA ROCHELLE-ROCHEFORT, la phase 2 sera opérationnelle en septembre 2008. Elle comportera la desserte de deux nouveaux arrêts : AYTRE Plage et LA ROCHELLE Porte Dauphine.

En 2008, la liaison intercités de PARIS Austerlitz à ROYAN, de plein été, sera avancée d'environ 3 heures, sûrement pas fait pour attirer la clientèle des touristes : départ de PARIS à 6 H 24 (contre 10 H 23). Arrivée à ROYAN à 13 H 04 (contre 16 H 30). Dans l'autre sens, le sillon est conservé, mais le train est détendu de 20 minutes. Il faut espérer que ce train soit indiqué sur les fiches horaires, car pour l'instant il apparaît seulement comme une relation d'ANGOULEME à ROYAN et retour en correspondance avec un TGV à ANGOULEME. L'ancien sillon de ce train (ANGOULEME 14 H 36 - ROYAN 16 H 30) est repris par une liaison TER. Le train de nuit de plein-été, qui circulait par NIORT (sans arrêt commercial) est, lui, supprimé.

L'acheminement de matériel vide sur St MARIENS en tout début de matinée, qui avait suscité de nombreuses critiques va être revu. L'acheminement de l'autorail se fera à l'aide d'une desserte commerciale de SAINTES (départ à 19 H 10) vers St MARIENS (arrivée 20 H 00). Ce train circulera du lundi au jeudi et relèvera à SAINTES la correspondance du train venant d'ANGOULEME (Départ 17 H 50). Il desservira PONS, JONZAC et MONTENDRE.

D'ici à 2010, la Région Poitou-Charentes va recevoir 8 éléments AGC quadri-caisses du type Bi-Bi (bimodes-bitensions) fonctionnant en diesel et 1500/25000 Volts. Cette solution est imposée pour les dessertes de POITIERS à LA ROCHELLE sur une ligne électrifiée en 25000 Volts. La Région a également commandé 15 rames AGC tri-caisses bimodes diesel et électrique 1500 Volts (B81500), qui sont attendues à partir de 2008.

Les deux premiers AGC Bi-Bi (B82500, n° 82517/518 et 519/520) viennent d'être livrés. En attendant l'achèvement de l'atelier en construction à SAINTES, ils sont provisoirement hébergés à SAINT PIERRE DES CORPS. Du 9 au 22 décembre, aura lieu la formation des conducteurs. Du 23 décembre au 19 janvier 4 AR sont prévus entre POITIERS et LA ROCHELLE.

Le programme des activités de l'EIMM de SAINTES prévoit la continuation de la rénovation des Rames Régionales (RRR) des Régions Alsace, Bourgogne et PACA qui comporte l'installation de la climatisation, ainsi que celle de rames Auvergne qui n'en seront pas dotées. Sept voitures destinées à l'Infrastructure sont aussi en travaux. Il en est de même pour la modernisation de 10 remorques XR 6100/6200 dont 4 auront été traitées en 2007. Les 6 autres le seront en 2008.

Au cours de l'année 2008, sera lancée une opération de révision générale portant sur 31 fourgons porte-autos. En vue de la modernisation des rames RIO de PACA, deux prototypes seront rénovés. Ils seront dotés de la climatisation.

Informations AFAC Poitou-Charentes et FNAUT Poitou-Charentes : transmises par J.G. BRUNET.

COMPLEMENT A LA NOTE DES "130 ANS DU CHEMIN DE FER DE LA SEUDRE"

LA SITUATION AU DEBUT DES ANNES CINQUANTE

Photo n° 1 :

LA TREMBLADE : Période estivale, en l'absence d'expéditions d'huîtres de mai à août, la desserte marchandise était encore maintenue.

Après avoir conduit (machine en queue) un wagon couvert d'emballages vides (mannes d'huîtres en osier en retour), à LA GREVE, la 230 G est prête à partir pour SAUJON en tête d'un train de quelques wagons. A remarquer le 1^{er} véhicule, un tombereau, est chargé de poteaux de mines en bois provenant du massif forestier de La COUBRE.

A LA GREVE, les installations étaient très simples, il n'y avait qu'une aiguille pour dédoublement uniquement : avec heurtoir final.

Photo n° 2 :

Les fêtes de fin d'année étaient l'occasion d'expéditions d'huîtres inhabituelles, notamment de wagons complets à destinations d'enseignes à succursales multiples, ou de grossistes. Le nombre d'envois de détail était tel qu'il y avait des "Collecteurs" plus nombreux. Pendant quelques jours il y avait non plus un seul, mais plusieurs trains d'enlèvement à destination de SAINTES où les wagons étaient triés. Les wagons pour charges complètes étaient souvent mis en place à LA GREVE, en face des cabanes des expéditeurs qui chargeaient directement dans les wagons.

Ici deux 140 C vers 12 heures, au repos. Il y avait une troisième locomotive en gare. 1^{ère} loco à droite, voies de débord, 2^{ème} loco au centre de part et d'autre des deux quais "Voyageurs". Voie extrême à gauche, vers la plaque tournante, de trop faible dimension, il fallait le tournage en deux phases avec dételage du tender ; Ultérieurement, après aménagement des cabines de conduite, on ne les tournait plus.

Remarquer derrière la locomotive, au centre, une voiture nécessaire pour le transport des agents réalisant, dans les différentes gares, le chargement des envois Détail et Petits Colis. Plus tard, le train d'enlèvement des marchandises comportera un "wagon taxe" avec agent commercial, véhicule voyageurs à plates-formes d'extrémités, de construction allemande.

Photo n° 3 :

Parti de LA TREMBLADE, voici un train qui achemine des wagons vides garés, pendant la période estivale, dans cette gare. Il achève d'atteindre le haut de la rampe de "la Butte de l'Etrade" et passe au droit du disque de la gare de LA TREMBLADE. La ligne était "à signalisation simplifiée", mais la disposition d'aiguillage en avant du repère d'entrée imposait cette signalisation exceptionnelle de la gare.

Henri BESSON IMBERT

Photos : Collection A.B.A.C. – Droits de reproduction réservés.

Photo n° 2



Photo n° 1

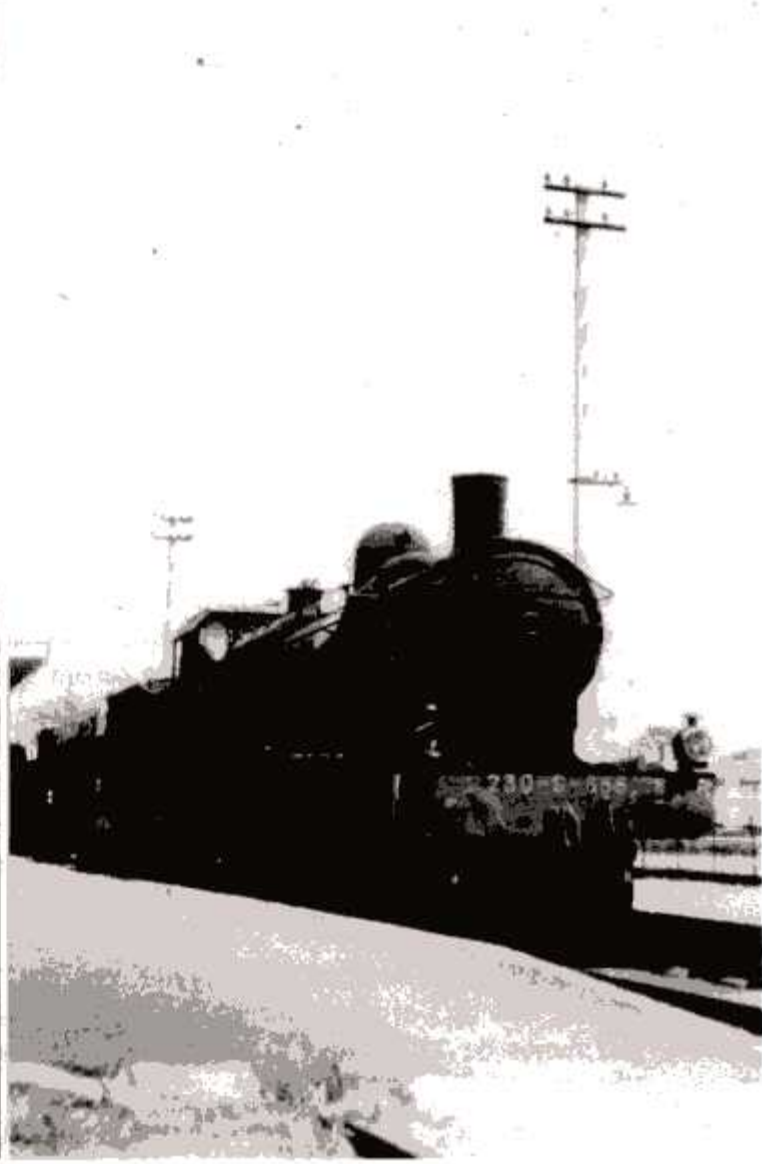


Photo n° 3

