



# EVOLUTIONS des LIAISONS TRANSPYRENEENNES

Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL  
AFAC Centre-Loire  
Texte et photos

## La genèse du TALGO



le Catalan franchit l'interchangeur à la vitesse d'un homme au pas



épart du Catalan refoulé vers l'Espagne depuis Cerbère



Le Catalan à Cerbère (la rame sera refoulée vers le souterrain des Balitres)

1943 expérimentation du Talgo I en Espagne

1949 apparition du Talgo II

1950-1965 le Talgo II assure les liaisons Madrid Irun, Madrid Cadix, Valencia

1965 mise en service du Talgo III portant des innovations

24 octobre 1967: présentation à la presse à Madrid du Talgo III à RD (écartement variable)

12 novembre 1967 pour la première fois le Talgo III franchit la frontière d' Irun et se rend à Bordeaux

20 novembre 1967: essais méditerranéens du Talgo remorqué par la locomotive 3001T

1er juin 1969: création du TEE Catalan Talgo Barcelona Genève

27 septembre 1970 retrait des locomotives 3000T du parcours français

22 mai 1977: le Mare Nostrum est assuré par une rame Talgo depuis Port Bou et jusqu'à Alicante

25 septembre 1977: création du TEN Barcelona Talgo reliant en une nuit la capitale catalane à Paris (ce train portera le nom de Joan Miro en 1992)

23 mai 1982: suppression du label TEE au Catalan

28 mai 1989: création du TEN Barcelona Bern désigné Pau Casals puis adjonction quelques mois plus tard d'une rame pour Milano appelée Salvador Dali

mars 1990: le Talgo pour Bern est prolongé jusqu'à Zurich

23 mai 1993: le Joan Miro est classé dans la catégorie V 200 grâce à l'antienrayeur Faiveley

25 septembre 1994: limitation du Catalan à Montpellier donnant une correspondance par TGV de ou pour Genève

24 septembre 1995: création du Méditerranéo Express Montpellier Valencia

29 septembre 1996 le Joan Miro est détourné vers le sud-est et dessert Dijon; dérégularisation des Talgos de nuit à destination de Zurich et Milano à 3 jours par semaine en période hivernale

29 novembre 1998: amorce du Mare Nostrum à Montpellier en remplacement du Méditerranéo Express

24 septembre 2000 le Joan Miro retrouve son itinéraire Atlantique et dessert Perpignan Limoges et Les Aubrais

février 2004: introduction de voitures en places assises (dossiers inclinables) dans le Joan Miro

6 juillet 2008: les dessertes pour Zurich et Milano ne sont plus assurées que 3 jours par semaine et en alternance.

## PARC des LOCOMOTIVES 3000T

Ces locomotives ont tracté le Catalan Talgo dès sa mise en service. De puissance égale à 3400 ch elles comportaient 2 moteurs Maybach à transmission hydraulique et ont été construites pour les cinq premières chez Krauss Maffei en RFA et Babcock Wilcox en Espagne pour les autres.

numéro	désignation	écartement	mise en service
353-001	Virgen de Lourdes	UIC	01/10/68
353-002	Virgen de Fatima	UIC	01/11/68
353-003	Virgen de Yugo	RENFE	01/12/68
353-004	Virgen de Paloma	RENFE	01/01/69
353-005	Virgen de Bien Aparecida	UIC	01/02/69 radiée en 1983 à la suite d'un incendie à Zamora

NB les 001 et 003 ont constitué les unités de réserve.

### ORIGINE de l' ECARTEMENT IBERIQUE

C'est un choix décidé en 1848 lorsque l'Espagne s'engage à construire ses premières voies ferrées. Pour cela elle s'est adressée à La Grande Bretagne. En raison du relief (l'Espagne est le 2e pays montagneux d'Europe) et de la faible puissance des locomotives les Anglais recommandèrent des engins moteurs sur lesquels on pouvait disposer d'une chaudière plus grosse. Il fut adopté l'écartement de 6 pieds castillans soit 1,676m.

### FONCTIONNEMENT de l'INTERCHANGEUR

Les voitures sont équipées chacune d'un truck supportent le poids des demi caisses adjacentes. Ce truck comporte « deux roues folles » qui peuvent se déplacer transversalement pour s'immobiliser par verrous verticaux à l'écartement désiré. L'appareil de transition est constitué par 4 cames verticales dont la section en forme de T vient s'engager dans la tête des verrous au moment du passage des véhicules. La pente des cames amène les verrous à la position de déverrouillage. Libérées latéralement les roues s'engagent dans deux rainures les amenant à l'écartement souhaité.

Les cames verticales ramènent ensuite les verrous à la position haute pour maintenir l'écartement voulu. Cette opération se réalise à la vitesse d'un homme au pas ( soit 6 KM/h) et nécessite environ 15 minutes. (d'après La Vie du Rail)

### DEMOGRAPHIE de PORT BOU

année	nombre d'habitants
1860	30
1880	300
1900	1800
1920	2300
1930	4000
1940	2000
1970	2300
2001	1300