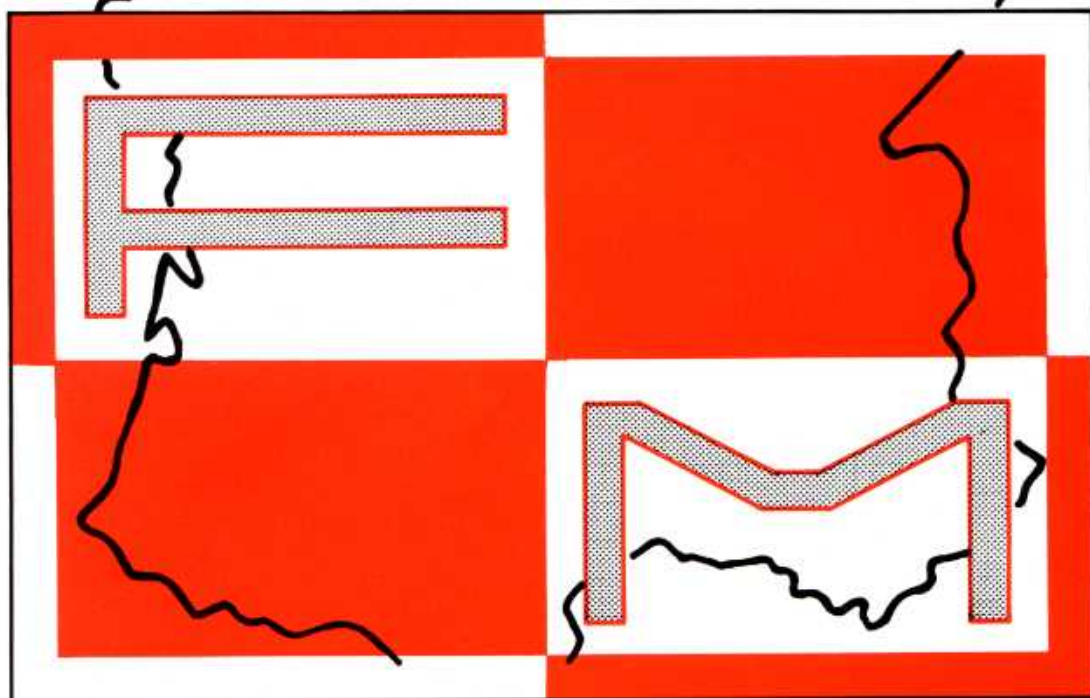


Lisez et faites connaître

# FERROVIA MIDI

LE  
TRAIT D'UNION  
DES AMIS DU RAIL  
DU MIDI DE LA FRANCE



« ... 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...)*

2008 298

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° 298 / (2008/3)

## MAI-JUIN

### SOMMAIRE

	PAGES
- Sommaire.....	1
- Chemins de fer-actualités .....	2 à 5
- BORDEAUX Pont Garonne – Les 72 heures qui ont tout changé .....	6 à 13
- Le point sur la réouverture du CANFRANC .....	14 et 15
- Sur votre agenda .....	16
- Dernière heure : Début de la démolition de la Passerelle .....	16
- Chemin de fer de la REUNION /Passé, présent et avenir .....	17 à 20
- SAUJON-LA TREMBLADE : Le train des Mouettes reprend du service .....	21
- Photo train sur la ligne de RIVESALTES A AXAT le samedi 5 avril 2008 .....	22 à 24
- Nouvelles du Chemin de fer touristique du TARN .....	25 et 26
- Quand l'ordinateur de poche "Accelio" fait disparaître l'indicateur .....	27 et 28
- Vers la réouverture d'AVIGNON-CARPENTRAS .....	28
- Tramway bordelais : Dotation complète en rames de la 2 <sup>ème</sup> phase .....	28

Ont participé à ce numéro : MM. : G. d'ARRIPE, J. BRENOT, J.G. BRUNET, C. BROUCARET, A. CAZAL, B. DESCHAMPS, R. DUPRAT, J.P. GIVERNAUD, J.P. LASSERRE DU ROZEL, J.C. PERREAUD, F. REBILLARD, L. SENECHAL et A. TEISSIER, 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](http://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 :



## LE POINT SUR LA REOUVERTURE DE LA LIGNE DE CANFRANC

Comme nous l'avons indiqué, le Conseil Régional a décidé de régénérer la section d'OLORON à BEDOUS, soit 25 km. Le débroussaillage a été effectué entre janvier et avril dernier.

Le groupe de travail quadripartite pour la ligne PAU-CANFRANC s'est réuni au Conseil Régional à BORDEAUX le 29 mai dernier. Le Ministère des travaux publics espagnol, la Direction régionale de l'équipement, le Gouvernement de l'Aragon et la Région Aquitaine, ainsi que Réseau ferré de France étaient représentés. Le but de ce groupe est d'analyser les aspects techniques fonctionnels et économiques du projet de réouverture.

Au cours de cette réunion, il a été décidé :

de réactualiser les prévisions de trafic fret et voyageurs en tenant compte de la situation énergétique

d'établir conjointement entre ADIF (1) et RFF, des normes de sécurité pour l'utilisation des deux tunnels en cas d'incidents.

de prendre en compte les effets socio-économiques du Grenelle.

de demander que le sujet du CANFRANC soit évoqué le 27 juin lors du Sommet franco-espagnol de SARAGOSSE.

Pour la partie espagnole, il a été fait part de l'engagement très fort du gouvernement. Le groupe de travail a avancé afin que la réouverture devienne une réalité. Il ne s'agit pas de paroles, mais de faits. Des travaux sont en cours sur CALDEARENAS-JACA. Entre CALDEARENAS et HUESCA, un nouveau tunnel est en projet. Une étude est actuellement en cours sur la future gare de CANFRANC.

Pour Alain ROUSSET, les travaux doivent commencer. La Région prendra sa responsabilité.

Jacques COUTOU (RFF) a fait état de la situation de l'infrastructure en France. Sur les 112 ponts, le plus souvent ils sont en bon état, mais des tabliers métalliques devront être remplacés. A part celui de PEILHOU, tous les tunnels sont en bon état. Ils seront mis au gabarit B1. Les murs de soutènement sont en bon état. En revanche, les drainages sont à reprendre. Deux ouvrages sont à prévoir à BORCE et PEILHOU. Il faudra prévenir les chutes de blocs. Sur la ligne, il y a beaucoup de passages à niveau. Certains dangereux seraient à supprimer. Il reste un cas particulier à BIDOS. Des possibilités de croisement sont à créer. La ligne permettra une charge par essieu de 22,5 T et sera électrifiée en 25000 Volts.

Alain ROUSSET a annoncé les venues sur le site du président de la S.N.C.F. et de celui de R.F. F.. C'est parti, avec pour courant 2010 la desserte de BEDOUS (25 km) et la mise à niveau de PAU-OLORON pour le fret. Pour le président de la Région, les relations entre l'Etat et les Régions ont changé. Si la Région s'implique, le ministère devrait s'y intéresser. D'ailleurs, il n'a pas interdit à RFF de s'impliquer sur le projet vers BEDOUS. Il faut une attitude volontaire. On veut, on fait. Plus d'attente de l'Etat.

(1) L'ADIF est le gestionnaire du réseau ferroviaire espagnol. L'équivalent de notre RFF.



Pour Jean Louis CARRERE (vice-président chargé des transports), le volontarisme de la Région a payé pour le projet suppression du bouchon ferroviaire de BORDEAUX.

Selon lui, le gouvernement espagnol paraît être prêt à s'engager. De son côté, le ministre BUSSEREAU serait intéressé par cet itinéraire.

Pour la Région, une solution pour étaler le financement consisterait à réaliser une tranche minimale pour un trafic provisoirement réduit. Elle va demander que soit déterminé par R.F.F. le coût d'une première phase permettant de faire passer dès 2013, 1,5 MT de marchandises (au lieu de 3,7 MT), soit une vingtaine de trains par jour.

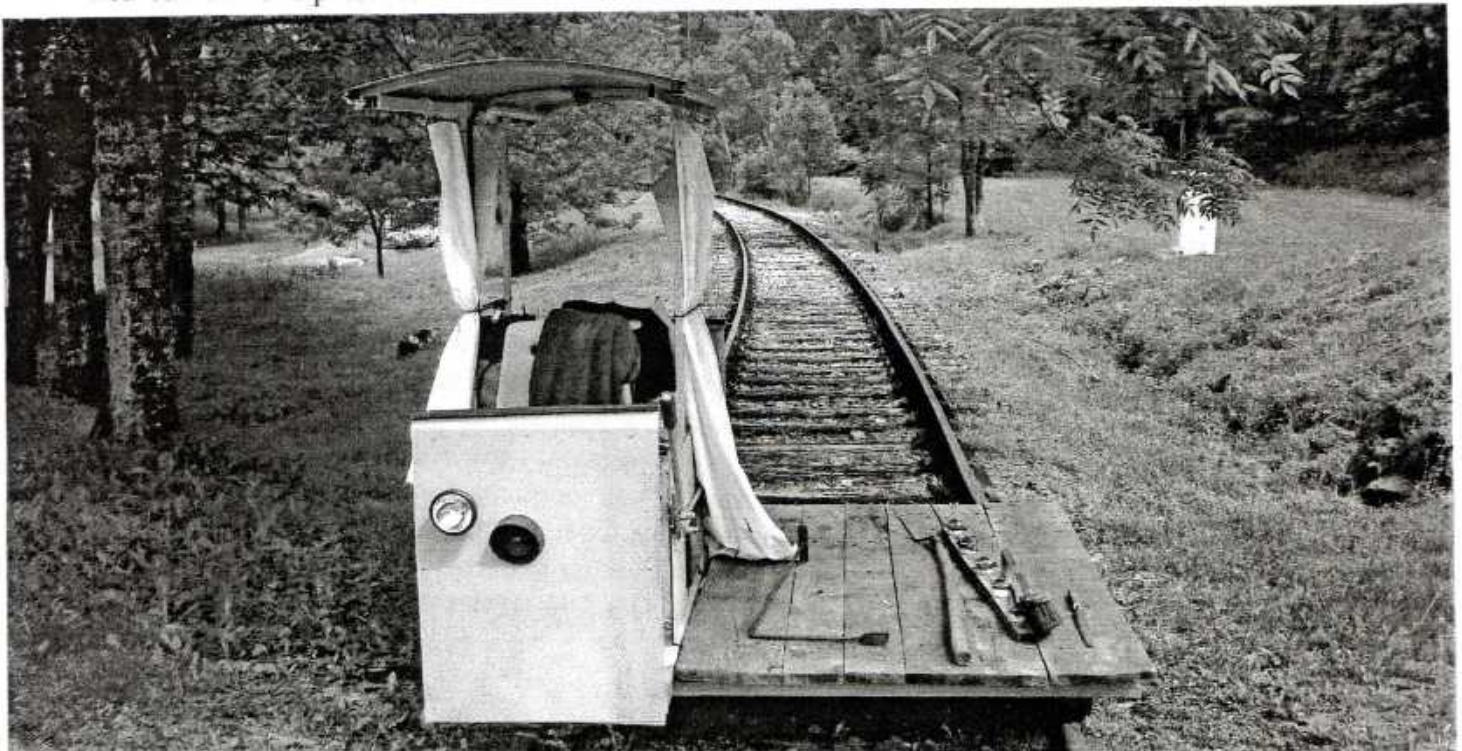
Alain ROUSSET a annoncé qu'une délégation officielle de la Région doit aller fin août à SARAGOSSE. Elle passera par CANFRANC et utilisera le train de PAU à OLORON et de CANFRANC à SARAGOSSE.

Source : Conférence de presse

**Dernière heure :** Selon SUD OUEST, la commission permanente du Conseil régional d'Aquitaine a voté, le 11 juin, 2,1 millions d'euros pour le financement des études visant à la réouverture de la voie ferrée entre OLORON et BEDOUS. Tous les groupes ont voté pour ce financement, y compris le Front national, et seul l'UMP s'est prononcée contre.

#### CLIN D'OEIL

Une circulation existe sur la partie haute de la ligne, autour de la gare d'URDOS. Monsieur Pierre CELARD, habitant de l'ancien bâtiment voyageurs, entretient les voies de façon remarquable. Il a même construit une petite draisine motorisée que nous sommes heureux de vous présenter.



La draisine à l'arrêt devant le passage à niveau du Camping du Gave d'Aspe (le côté PAU est au fond de la photo). Cliché François REBILLARD.



## SUR VOTRE AGENDA

**Samedi 19 juillet**

**1928 - 2008      80<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DU CANFRANC**

**fête pour la réouverture totale de la voie ferrée internationale**

**PAU-SARAGOSSE**

**la ligne Goya**

14 Heures : Marche citoyenne sur la voie ferrée entre le passage à niveau n° 58 (RN 134) et la gare de BEDOUS, à 1,5 km vers le sud. Prévoir de bonnes chaussures et une lampe (passage dans le tunnel de l'Araou)

15 Heures : Meeting en gare de BEDOUS

Organisateurs :

La CREFCO (Coordenadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron  
Apartado de Correos, 7224 ; E-50080 ZARAGOZA      <http://www.crefco.org>

Le CRÉLOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc)  
en mairie de Bedous 64490 BEDOUS      <http://creloc.intermodalite.com>

---

### **DERNIERE HEURE : DEBUT DE LA DEMOLITION DE LA PASSERELLE**

Depuis la mise en service du nouveau pont sur la Garonne, les entreprises n'ont pas chômé. Les environs de l'ancien ouvrage ont beaucoup changé en un mois. En rive droite, le remblai situé entre la passerelle et l'extrémité Nord du nouvel avant pont a été totalement enlevé afin de permettre de doubler la largeur de cet ouvrage, en vue de mettre en place les deux nouvelles voies coté amont. Plus loin, en direction de l'ancienne gare de BORDEAUX Benauges, dont le bâtiment reste provisoirement encore en place, les voies inutilisées ont été démontées. Parallèlement, en rive gauche, le viaduc béton de Paludate a été totalement démoli. Le 7 juin, il n'en restait qu'un important tas de gravats qui a été totalement enlevé durant la semaine du 9 au 13.

Les travaux de démolition de l'extrémité Sud de la passerelle ont commencé au cours du week-end des 14-15 juin. Depuis le vendredi soir jusqu'au lundi matin, la chaussée de la voie routière bordant la Garonne avait été neutralisée afin de permettre d'une part l'activité du chantier, mais aussi de mettre en place des supports provisoires destinés à soutenir la première travée lors de son démontage. Des équipes d'EIFFAGE et de VEOLIA(découpage) étaient sur place. Un travail ininterrompu a permis d'enlever, dans les délais prévus, une longueur d'une trentaine de mètres de la Passerelle. La première dépose, pour le moins spectaculaire, étant intervenue le samedi 14 à 16 heures, après coupure simultanée par plusieurs chalumeaux de la partie à enlever, qui a été déplacée par une puissante grue routière (entreprise MEDIACO) de 700 tonnes de capacité de levage. Par la suite, la même opération a été effectuée plusieurs fois.

Aussitôt déposée au sol, les éléments de la cage ont été découpés au chalumeau, ainsi que par une puissante pince. Les morceaux, dont la masse totale était proche de 300 tonnes, ont ensuite été chargés dans des camions. A l'exception d'une voie, la chaussée routière a été rendue à la circulation le lundi matin. Reste maintenant, encore, une inconnue de taille, le sort qui sera réservé à la partie centrale de la Passerelle. Il devrait être fixé début juillet. Affaire à suivre.....



## CHEMIN DE FER DE LA REUNION / PASSE, PRESENT, ET...AVENIR

*\*La Saga du " Ti Train "(Journal de l'île de la Réunion-15/07/07).*

*Ce matin, 15 juillet, en gare de La Grande Chaloupe, un hommage sera rendu aux cheminots du Chemin de Fer de la Réunion (CFR). Il était temps. 31 ans après qu'ait circulé officiellement le dernier autorail, une stèle sera dévoilée. Elle perpétuera le souvenir d'une saga ferroviaire qui aura duré 80 ans, et reste unique dans l'histoire des départements d'outre-mer.*

La Réunion est le seul département d'outre-mer à avoir été doté d'un véritable réseau ferroviaire, transportant voyageurs et marchandises.

Dans les années 1880, a été construite une ligne de 126 km, reliant ST BENOIT(à l'est) et ST PIERRE(au sud), via ST DENIS(la préfecture) et LE PORT (l'unique port de l'île). Elle desservait les zones côtières, les plus peuplées, sur plus de la moitié du pourtour de l'île.

Cette ligne, à écartement métrique, a nécessité d'énormes travaux : pas moins de 55 ponts, dont 41 métalliques, et 2 grands tunnels d'une longueur cumulée de près de 10km ! Tous ces travaux ont mobilisé une main d'œuvre importante venue d'Europe et d'Afrique, qui paya un lourd tribut, puisque l'on compta plus de 160 morts pendant la construction de la ligne.

Inaugurée en 1882, cette ligne connut une très forte activité au début du 20<sup>e</sup> siècle, mais dès les années 20, elle eut à subir la concurrence des premiers autocars. Malgré l'apparition d'autorails en 1940, le principe de suppression du chemin de fer fut pris en 1946.

Amputée de la section LE PORT-ST PIERRE au Sud en 1951, la section Nord (ST DENIS-ST BENOIT) disparaît à son tour début 1963. Il ne reste plus que la liaison ST DENIS-LE PORT sur une vingtaine de km, dont la moitié en tunnel.

L'ouverture de la route du littoral entre ST DENIS et LA POSSESSION, en remplacement d'une route très périlleuse va sonner le glas du CFR le 31 décembre 1963. L'ensemble des voies est déposé en 1966, à l'exception du tronçon de 11km entre ST DENIS (caserne Lambert) et LA POSSESSION (entrée de ville), gardé comme secours ferroviaire en cas de coupure de la route du littoral ; ce secours restera opérationnel jusqu'en 1976, date d'ouverture d'une nouvelle route du littoral en remplacement de la première.

Le matériel restant est dispersé dans toute l'île, mais la voie n'est pas déposée.

**\*QUE RESTE T'IL AUJOURD'HUI ?**

Le tronçon gardé comme secours ferroviaire a été amputé, dans les années 90, de son extrémité Nord (entrée dans ST DENIS) lors de la construction du boulevard de contournement. La voie existe actuellement de l'entrée du 1<sup>er</sup> grand tunnel jusqu'à la sortie du 2<sup>nd</sup>, desservant au passage l'adorable gare de La Grande Chaloupe.

Une association baptisée "TI TRAIN", créée en 1988, œuvre pour la sauvegarde du patrimoine ferroviaire réunionnais, et fait rouler occasionnellement un autorail entre La Grande Chaloupe et LA POSSESSION.

Quant au matériel, est actuellement sauvegardé :

- un autorail FLOIRAT,
- une locomotive SCHNEIDER 030T de 1878
- divers wagons, garés à La Grande Chaloupe
- deux autorails BILLARD de 1959 et
- une remorque, garés dans un tunnel

Ces autorails, mis en service début 1960, soit moins de 4 ans avant la fermeture, ont un "look" particulier, avec des faces latérales galbées à mi-hauteur pour répondre aux normes imposées par le gabarit des tunnels, ce qui en fait des modèles uniques de la production BILLARD.

L'association "TI TRAIN" se bat actuellement pour leur classement en monument historique, comme cela est le cas pour la 030 depuis 1994.

#### \*LE FUTUR

La REUNION souffre d'une circulation automobile particulièrement importante, ce qui entraîne de nombreux bouchons, et des difficultés de déplacement domicile-travail, malgré un réseau routier à faire pâlir d'envie nombre de départements métropolitains.

De gigantesques travaux routiers sont en cours pour décongestionner la cote Ouest (Route des Tamarins), mais l'opinion réunionnaise prend conscience que l'on arrive aux limites du "tout routier".

Le président du Conseil Régional, qui a eu le courage de reconnaître que la suppression du CFR avait été une erreur manifeste, a donc lancé une étude sur la faisabilité d'un tram-train dont le tracé reprendrait à terme celui du CFR (!) entre ST BENOIT et ST PIERRE, avec une extension au Sud sur ST JOSEPH, jamais terminée du temps du CFR.

La construction du premier tronçon ST PAUL-ST DENIS-LA MARE(Aéroport), fruit d'un partenariat public-privé pourrait être lancé en 2009 pour une inauguration en 2013..

La REUNION renouerait alors avec son riche passé ferroviaire

Affaire à suivre...

Bernard DESCHAMPS

#### \*L'EVOLUTION DU DOSSIER DU TRAM-TRAIN

Le conseil régional de la Réunion a annoncé le 11 mai 2007, une importante modification de son projet de tram-train : pour traverser la zone montagneuse entre SAINT-DENIS et l'ouest de l'île, la voie ferrée empruntera une série de trois tunnels, sur une longueur totale de 12,5 Km.

L'itinéraire initialement prévu passait par le sommet de La Montagne. En mai 2007, la Région avait dû renoncer à ses viaducs au profit des tunnels à la suite d'une enquête publique, dont les conclusions soulignaient le fort impact environnemental des ouvrages de franchissement.

