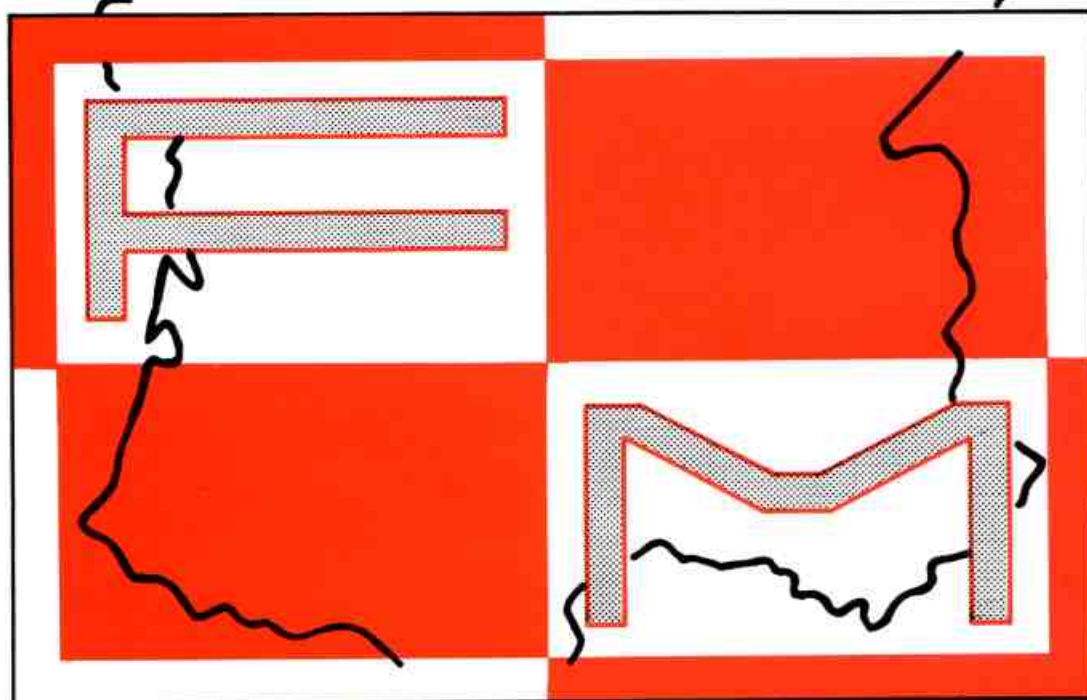


FERROVIA MIDI

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 299

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° 299 / (2008/4)

JUILLET-AOUT

SOMMAIRE

	PAGES
- Sommaire.....	1
- Carnet de Ferrovia –Décès de Claude BOUCHAUD Président de la FACS	2
- Sur votre agenda	3 et 4
- Dernière heure : Transfert de la 241 P de GUITRES à TOULOUSE	4
- Chemin de fer actualités	5 à 7
- Travaux sur les infrastructures	8
- Ligne à grande vitesse PERPIGNAN-FIGUERAS	9 à 18
- Nouvelles estivales de le ligne PAU-CANFRANC-ZARAGOZA	19 à 23
- Incertitudes sur le Vivarais	23 et 24
- Le Viaduc 07 est lui aussi touché par les intempéries	25
- Fin des travaux d'électrification de NANTES-LA ROCHE SUR YON- LES SABLES D'OLONNE	25
- Les grandes étapes du chantier de reconstruction de la gare d'ORLEANS	26
- Remise en service de la bifurcation de COUTRAS - Courrier de lecteur.....	27
- Tramway à TOULOUSE : Les travaux avancent, avancent.....	28

Ont participé à ce numéro : MM. : G. d'ARRIPE, H. BESSON-IMBERT, J. BRENOT, J.G. BRUNET, A. CAZAL, B. DESCHAMPS, R. DUPRAT, J.P. GIVERNAUD, M. FOURMENT J.P. LASSERRE DU ROZEL, P. LUCBERT, P. MARCONI, J.C. PERREAUD, et F. REBILLARD, 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 :

CHEMIN DE FER ACTUALITES :

- DEBUT DE DEMOLITION DE LA "PASSERELLE" DE BORDEAUX

Les 14 et 15 juin, en trois éléments, une trentaine de mètres de l'ouvrage situés à l'extrémité coté rive gauche a été enlevée afin de permettre la poursuite des travaux en vue de circulation sur quatre voies sur le nouveau pont. Les photos ABAC ci-dessous montrent la dépose du premier effectué à 16 heures. Aussitôt à terre, la découpe a commencé, ainsi que l'enlèvement des morceaux. Le sort du reste de l'ouvrage est toujours aussi incertain. Une chose est sûre, il est protégé pour au moins un an par le Ministère de la Culture. Ensuite....



Cette dépose a permis, dans la nuit du 27 au 28 août, à Eiffage de mettre en place le dernier élément du nouveau pont métallique.

- COURANT AOUT, LES Z 5300 BORDELAISES ONT DEFINITIVEMENT TIRE LEUR REVERENCE :

L'automotrice électrique de banlieue Z 5409 dernière unité en activité au Technicentre Aquitaine vient d'être retirée du service à la mi-août. Parmi ses dernières circulations régulières, on peut noter un train sur LA POINTE DE GRAVE le 11 juillet. Les trains spéciaux pour les fêtes de BAYONNE de début août ont été ses derniers services commerciaux (il y avait aussi des rames Transilien à 4 éléments circulant en unités doubles).



1^{er} août, la Z 5409 en attente en gare de DAX. Photo ABAC.

- RECEPTION DE SEPT AGC BIMODES B 81500 A BORDEAUX :

Au cours du printemps 2008 et jusqu'en juin, le Technicentre bordelais a reçu sept nouvelles unités AGC B81500, qui ont été immédiatement mises en service commercial, car il fallait du renfort en vue du cadencement du TER Sud Aquitaine dont nous reparlerons. Avec ce complément, la dotation atteint maintenant 14 unités qui circulent principalement sur les lignes de BORDEAUX à ARCACHON (en unité simple ou double) et BORDEAUX à MONT DE MARSAN. Mais, il est possible de les voir ailleurs comme sur PERIGUEUX.

La Région a maintenant encore 13 unités à recevoir, toutes du même type. La première réception est attendue à la rentrée 2009. Normalement, la 27^{ème} et dernière rame devrait arriver vers le milieu de 2010. Pour mémoire, l'établissement dispose également maintenant de cinq autorails X 2100 (voir article sur la ligne de CANFRANC).

- S.N.C.F. PROJET DE COMMANDE DE RAMES A DEUX NIVEAUX DE GRANDE CAPACITE :

Il est envisagé d'acquérir 860 rames électriques (bitensions 1,5 et 25 KV) à deux niveaux. Pour les liaisons régionales, quatre variantes sont envisagées entre 81 mètres (295 places assises) et 110 mètres (475 places assises). Ce matériel pourra circuler en unités multiples. Une version 3 kV est envisagée pour des liaisons internationales. La vitesse normalement prévue est de 160 km/h, mais des rames pourront fonctionner à 200 km/h sur le réseau classique et même 280 km/h sur le réseau à grande vitesse. Le confort sera adapté au service prévu.

Le matériel banlieue (1,5 kV et 25 kV) comprendra des rames de 103 m (378 places assises) ou 130 m (491 places assises et 678 debout). Il devrait circuler à 140 km/h.

La première commande, à livrer à partir de 2013, porterait sur 50 à 80 rames. Le solde serait réceptionné de 2014 à 2024, avec un maximum de 100 rames par an.

- PORTUGAL : NOUVEL ACCIDENT SUR LA LIGNE TUA-MIRANDELLA

Après celui de février 2007, qui avait causé cinq décès, le 22 août, un grave accident s'est produit sur la superbe ligne touristique, à voie métrique, TUA-MIRANDELLA, que les participants du dernier voyage ABAC au Portugal avaient été ravis d'emprunter. Un autorail très chargé de touristes a déraillé dans le secteur de BRUNHEDA. Selon des témoins, une explosion aurait été entendue. Pour l'instant, les résultats de l'enquête ne sont toujours pas connus.

Cette rame amenait 47 voyageurs. L'accident a causé la mort d'une dame et tous ont été blessés, dont une vingtaine gravement. Les 14 kilomètres de la section basse de la ligne entre CACHAO et TUA sont actuellement interdits de toute circulation ferroviaire. Le service y est assuré par taxis.

Le sort de la ligne (115 voyageurs par jour), dans une zone classée dans le patrimoine mondial par l'UNESCO, reste toujours en suspens en raison du projet de construction d'un barrage qui pourrait être initié dès 2010. Selon la côte choisie, la retenue, pourrait entraîner la submersion dans sa partie aval, c'est à dire dans le parcours dans les gorges. Les responsables du secteur sont partagés. Certains sont d'accord pour une cote 170 mètres qui n'attaque pas le réseau routier, mais qui amènerait la disparition de la voie ferrée. D'autres réclament une solution lui permettant de subsister. A suivre.

En revanche, la remise en service de la section de POCHINHO à BARCA D'ALVA, à écartement ibérique, dans la haute vallée portugaise du Douro, est maintenant d'actualité et une étude a été lancée. D'ailleurs, la section espagnole de la ligne FUENTE DE SAN ESTEBAN à BARCA D'ALVA, fermée depuis 1985, classée depuis comme monument historique en raison de nombreux ouvrages d'art et de son tracé, pourrait connaître le même sort. Chose bizarre, en juillet dernier une circulation ferroviaire a été faite, sans annonce préalable, sur cette dernière section, ce qui a conduit à la mort ou à des blessures sur 14 vaches!!!!

- TALGO S'INVITE DANS LA COURSE A LA GRANDE VITESSE :

Après le VELARO de Siemens à 350 km/h en service en Espagne (Série S 103, limitée actuellement à 300 en attente de la qualification ERTMS niveau 2) et l'AGV d'Alstom prévu pour 360 km/h, TALGO étudie actuellement un nouveau train à grande vitesse baptisé AVRIL (encore un nouveau nom farfelu). Il serait prévu pour courir à 380 km/h. Il s'agirait d'une rame à motorisation répartie, comme pour les deux autres concurrents. Sa capacité serait selon le cas de 470 places ou de 540, contre 318 pour le TALGO 350 (qui en fait est limité à 330 km/h en raison de vibrations).

La traction de ces rames serait soit uniquement électrique (25 kV 50 Hz, 15 kV 16,7 Hz, 3Kv Cc et 1,5 kV CC) soit diesel, mais aussi hybride électrique-diesel. Une version bi-écartements pourrait également être proposée, y compris pour l'écartement russe. La masse prévue est de 287 tonnes contre 322 pour la série 102. Malgré l'accroissement de la vitesse de pointe, la consommation énergétique serait réduite de 7 %. Avec l'augmentation prévue du nombre de places, la consommation énergétique par passager diminuerait même de 31 %.

Pour l'instant, aucune date de sortie d'un prototype n'est donnée. Les actions de la société TALGO étant détenues à 49,9 % par la banque américaine Lehman Brother, maintenant en faillite, des répercussions sembleraient probables.

Un autre constructeur espagnol la CAF construit des rames AVE (S120 et 121 à écartement variable). De belles empoignées sur le marché de l'exportation sont à attendre.

- DERNIERE HEURE : ACHEVEMENT DE LA CONSTRUCTION DE LA DEUXIEME PHASE DU TRAMWAY BORDELAIS :

La dernière section de la deuxième phase du tramway bordelais, sur la ligne B, entre Bassins à Flots et Claveau, devrait être mise en service commercial le 20 octobre. Dossier dans le n° 301.

TRAVAUX SUR LES INFRASTRUCTURES

- LIGNE DE PERIGUEUX A BRIVE :

Les relations Ter PERIGUEUX-BRIVE ont été interrompues entre le 4 et le 29 août pour renouvellement de la voie et du ballast selon l'affichage (très optimiste) disposé dans les points d'arrêt de la ligne. Une desserte routière provisoire avait été mise en place. Durant la même période, les trop rares, relations "Intercités" de la ligne (liaison BORDEAUX-USSEL ou BORDEAUX-CLERMONT-FERRAND) ont été également interrompues.

- LIGNE DE LIBOURNE A SARLAT :

Sur LIBOURNE-SARLAT où la Région Aquitaine participe, dans le cadre du Contrat de projet Etat-Région, au financement des travaux, la situation était la suivante au 14 septembre : le rail DC (double champignon) est éradiqué sur voie principale unique jusqu'au PN 448 qui précède le quai de l'ex arrêt d'ALLES, la voie a été régénérée à partir des abords du pK 630,5 (entre LALINDE et l'ex arrêt de SAUVEBOEUF, pour voie, ballast et soudure des rails.

Une nouvelle étape est en cours de réalisation du 15 septembre au 24 octobre qui impose l'interruption du trafic ferroviaire de BERGERAC à SARLAT. Là encore, une desserte routière est prévue (impression d'une fiche horaire provisoire).

Le rail DC subsiste sur les voies d'évitement des sections modernisées à : St EMILION, VELINES, GARDONNE (VL 60 km/h), LALINDE (VL 40 km/h) et BERGERAC (VL 30 km/h).

- EN MIDI-PYRENEES DEBUT DU PROGRAMME DE REGENERATION :

Depuis le 5 septembre, l'ambitieux programme de régénération de 500 km de lignes régionales, désigné "Plan rail 2008-2013", qui intègre le Contrat de Projet Etat-Région, d'un coût de 820 M€, est officiellement lancé. Il mettra en œuvre 700 000 tonnes de ballast, 700 000 traverses et 700 km de rails neufs. La phase actuelle concerne, à l'extrémité Nord de la Région, 20 km de la relation (CAPDENAC)-FIGEAC-AURILLAC, où les TER sont remplacés par des autobus, jusqu'au 21 novembre. La cérémonie officielle s'est déroulée en gare de BAGNAC SUR CELE, en présence du Président de la Région Midi-Pyrénées, du Président de RFF et du Directeur général Infrastructure de la SNCF.

- POURSUITE DES TRAVAUX DE RENOVATION SUR TOULOUSE-AUCH :

On sait que pendant l'été 2007, des travaux de remplacement de la voie avaient été réalisés entre COLOMIERS et L'ISLE JOURDAIN et du confortement des courbes au-delà vers AUCH. Une nouvelle phase a débuté le 29 septembre. Elle concerne le remplacement de la voie dans les sections non traitées (mise en place d'un nouveau ballast, de rails neufs et de traverses béton).

Pour ce faire, la ligne sera neutralisée dans les conditions suivantes :

- du 29 septembre au 30 janvier pour AUCH-L'ISLE JOURDAIN
- du 29 septembre au 11 novembre pour L'ISLE-JOURDAIN-COLOMIERS
- du 29 septembre au 24 octobre pour COLOMIERS-TOULOUSE

Les TER seront remplacés par des autobus. L'an prochain, afin d'améliorer les fréquences et les conditions d'exploitation, la signalisation de la ligne sera modernisée.

NOUVELLES ESTIVALES DE LA LIGNE

PAU-CANFRANC-ZARAGOZA

Au cours de l'été, pendant 93 jours, de juin à septembre, la ville de ZARAGOZA (cinquième agglomération espagnole) a été le lieu d'une exposition internationale, sur le thème de l'eau, "EXPO 2008". Elle a été très fréquentée (6 millions de personnes) avec une moyenne de 60 000 visiteurs par jour. La RENFE a su profiter de cette manifestation exceptionnelle, mais uniquement sur la ligne nouvelle MADRID-BARCELONE ouverte le 20 février dernier, qui est un large succès commercial. Les visiteurs ont beaucoup utilisé les AVE, dont les spéciaux mis en place. En revanche, l'offre spartiate sur les lignes classiques n'a pas bougé.

Les liaisons sur la France sont restées aussi lamentables que d'habitude. Sur celle par HENDAYE, l'utilisation du TGV amenait à ZARAGOZA une arrivée ou un départ à deux heures du matin !!! La seule autre possibilité était de prendre le train de nuit PARIS-IRUN "La Palombe" qui sur le parcours français n'a quasiment pas d'arrêt ou pour les quelques entre MORCENX et la frontière ne sont quasiment pas utilisables compte tenu de la tarification "places couchées". La moins mauvaise solution était de passer par CANFRANC avec une seule possibilité (Départ de PAU à 13 H 45 et de ZAZAGOZA à 7 H 52). Il aurait pourtant été possible d'établir une liaison au départ de PAU sur l'Autorail TRD régulier existant, à la mi-journée, entre ZARAGOZA et JACA. Cela a été refusé. Une occasion manquée, dommage. Pour leur part, les autocaristes du Béarn ont su profiter de l'inertie des exploitants ferroviaires pour offrir des séjours.

Le 25 juin, les députés espagnols ont adopté une proposition de loi, formulée par l'opposition, donnant quatre mois au Ministère des Travaux Publics pour donner un calendrier relatif aux travaux de modernisation des cinq sections prévues sur la ligne entre HUESCA et CANFRANC. Dans l'optique du rétablissement de la liaison frontalière, ceux-ci seraient à réaliser avant 2012, avec sur le plan technique : une voie à écartement international, l'électrification 25 kV et une charge par essieu de 22,5 tonnes. A l'exception du parti socialiste, tous les groupes ont donné leur accord. Selon ce parti, c'est l'incertitude sur la volonté des autorités françaises qui expliquerait leur position.

Un sommet Espagne-France s'est tenu à ZARAGOZA le 26 juin dernier. A défaut du président de la république, la France était représentée par le premier ministre. Au cours des débats, les points principaux abordés ont été les problèmes de l'immigration et le dossier, très contesté localement, mais devenant de plus en plus urgent, de la ligne électrique souterraine à haute tension de Catalogne au Languedoc-Roussillon. Les mises en service de PERPIGNAN-FIGUERAS en 2010 et de FIGUERAS-BARCELONA en 2012 ont été confirmées. Le Débat public sur la ligne à grande vitesse MONTPELLIER-PERPIGNAN sera lancée fin 2008. La liaison entre les deux réseaux TGV (Sud Est et Sud Ouest) sera assurée par une ligne nouvelle TOULOUSE-NARBONNE ou BEZIERS.

Au cours de la réunion internationale précitée, la création d'une société commune entre la RENFE et la SNCF a été décidée. Elle assurera, comme cela existe pour l'Allemagne et la Suisse, les dessertes en rames TGV (ou AVE) entre les deux pays. A titre accessoire, il a été décidé de lancer les études préliminaires sur la TCP (Traversée centrale ferroviaire des Pyrénées) qui seront réalisées entre 2008 et 2013. Pour ce faire, un groupement européen d'intérêt économique sera constitué et les régions frontalières concernées y seront associées. Afin de ne pas évoquer de sujets qui fâchent, bien évidemment, aucun itinéraire n'est sorti du chapeau. Deux possibilités sont en concurrence, l'une avec tracé vers Midi-Pyrénées, qui soutient activement le projet, via en France, en gros, le parcours BIELSA, ARREAU-CADEAC, LANNEMEZAN, qui a vu aussi l'accord du Département des Hautes Pyrénées hostile, comme une bonne partie de la population, à une ligne partant de LOURDES vers PIERREFITTE-NESTALAS, qui apparaissait initialement.

Pour sa part, l'Aquitaine, serait plutôt favorable à raccrocher la ligne nouvelle à la ligne de CANFRANC aux environs de BEDOUS. Dans les deux cas, en Espagne, le tracé serait de HUESCA à JACA, avec probablement un nouvel itinéraire de HUESCA à CALDEARENAS, permettant un gain de 35 km et l'aménagement de nouvelles ressources hydrauliques du rio Aragon, qui comporterait un nouveau tunnel long d'une dizaine de kilomètre, actuellement à l'étude. De toutes façons, cette éventuelle infrastructure ne verrait le jour qu'après 2025.

Elle comporterait, dans les deux possibilités, un long tunnel de base (35 à 40 km) permettant de rejoindre la France serait réalisé à partir des environs de SABINANIGO ou de JACA. Pour sa part, l'Aragon serait plutôt favorable au maintien de la solution Vignemale.

Au cours de ce sommet, la création d'une société commune entre la RENFE et la SNCF a été décidée. Elle assurera, comme cela existe pour l'Allemagne et la Suisse, les dessertes directes en rames TGV (ou AVE) entre les deux pays.

Lors de cette réunion internationale, la réouverture de la ligne d'OLORON à CANFRANC a été abordée à minima, uniquement sous forme de la reconnaissance du Groupe de travail Aragon-Aquitaine. Pour sa part, récemment, le 11 juin, le Cortés d'Aragon avait apporté son appui unanime à la réouverture de cette liaison ferroviaire. Elément positif : fin juillet, le secrétaire d'état aux travaux publics espagnol a assuré que les deux projets : réouverture du CANFRANC et TCP n'étaient pas régionaux mais nationaux.

Le 19 juillet, à l'occasion du 80^{ème} anniversaire de la mise en service de la ligne PAU-ZARAGOZA par CANFRANC, la CREFCO et le CRELOC ont organisé une manifestation à BEDOUS, qui avait pour but de rappeler l'urgence de la reconstruction des 30 km manquants entre BEDOUS et CANFRANC.

Au total, environ 300 personnes étaient présentes dont environ la moitié d'espagnols. Bien évidemment, plusieurs membres de l'ABAC avaient tenu à participer à ce rassemblement. Une marche sur environ deux kilomètres sur la voie ferrée a été effectuée entre le passage à niveau 57 et la gare. A 15 H 10, le cortège est arrivé à la station, où les discours d'usage ont été prononcés sur l'ancien quai à marchandises.

Tout d'abord, ceux de représentants syndicaux de la SNCF (Sud Rail, puis CGT) qui ont critiqué la politique actuelle de l'entreprise et le projet d'exploitation temporaire de la ligne en traction diesel (voir ci-dessous) Louis GRANEL de la CREFCO a rappelé les positions de son Comité et a indiqué qu'à court terme trois autoroutes gratuites vont converger sur la frontière de CANFRANC amenant des trafics à longues distances. Il a souligné les accords sur la réouverture de la ligne promise par les gouvernements français et restés sans suite. Pour la CREFCO, la TCP est un projet un horizon très lointain. A la fin de son allocution, il remet deux plaques l'une destinée à Alain ROUSSET président du Conseil Régional Aquitaine, l'autre au CRELOC.

Puis, Michel RODES, du CRELOC a souligné la qualité de la "couverture" des nouvelles relatives la ligne de CANFRANC par les médias des deux pays. Ceux-ci étaient d'ailleurs très présents sur place (Télévision, Radio et Presse).

Le représentant régional de la FNAUT rappelle que le transport doit être compatible avec l'environnement. Bien évidemment, l'association soutient fermement la réouverture de la ligne. Ensuite, le vice-président béarnais du Conseil Régional, représentant son président, fait le point sur la situation actuelle avec les travaux prévus entre PAU et OOLORON et la reconstruction des 25 km d'OLORON à BEDOUS à livrer pour courant 2010. Il souligne les efforts financiers de la Région sur ces deux opérations.

Le président du CRELOC remercie très vivement le Conseil Régional et son président d'avoir permis le lancement de cette première phase de travaux. L'Etat doit respecter ses engagements maintes fois réitérés et s'investir pour l'achèvement des travaux jusqu'à la frontière. Maintenant, l'urgence est là. Enfin, le Maire de BEDOUS s'est associé à la manifestation. Il a confirmé que la Commune équiperait les espaces autour de la gare.

Courant août, l'alimentation électrique de la section PAU-OLORON s'est invitée dans les médias. En 2006, l'entreprise aéronautique MESSIER-DOWTY, située à BIDOS à proximité immédiate d'OLORON, dont l'activité est en expansion, avait demandé la suppression de la sous station électrique bordant ses terrains afin d'agrandir son emprise. Le transfert des installations avait été chiffré par la S.N.C.F. à 2,7 M€. Arguant l'emploi, l'industriel refusait toute participation financière à ces travaux. Le couple RFF/SNCF faisait de même. Seul l'Etat annonçait un engagement à 10 %.

