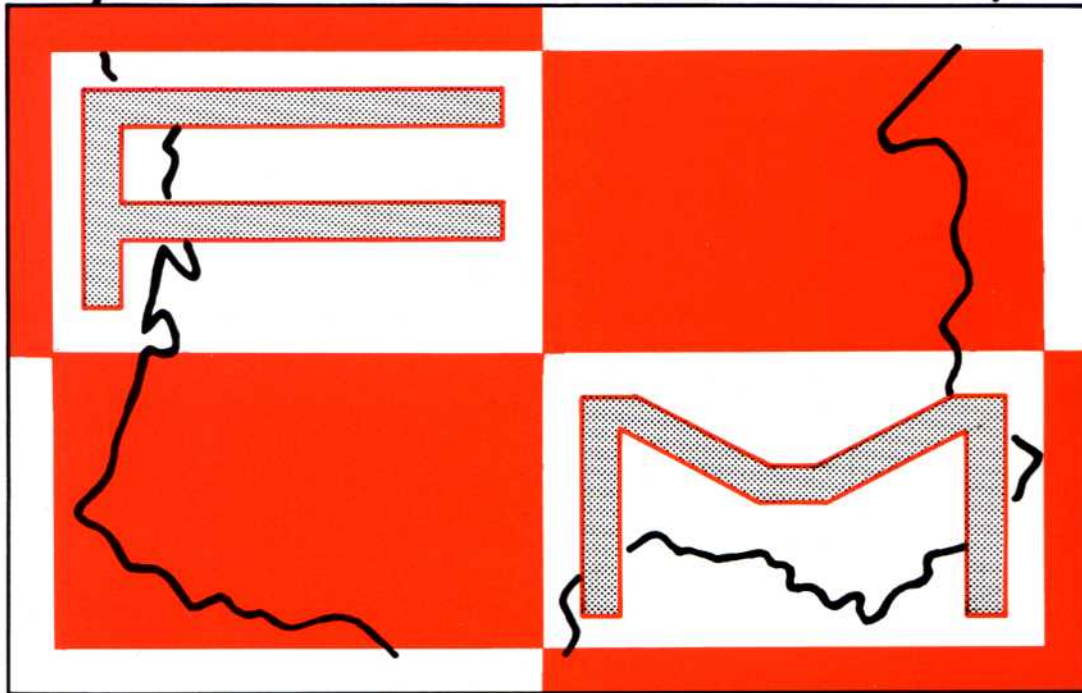


Lisez et faites connaître

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...)

2008 3 0 1

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° 301 / (2008/5)

SEPTEMBRE-OCTOBRE

SOMMAIRE

	PAGES
- Sommaire.....	1
- Sur votre agenda, carnet de Ferrovia et dernière heure.....	2
- Chemin de fer actualités	3 et 4
- Electrification de la ligne TOURS-VIERZON	5
- TOURS-VIERZON – LE COURANT PASSE	6 à 8
- INNOTRANS 2008 BERLIN	9 à 20
- Nouvelles du tramway bordelais (XXII) Les deux dernières inaugurations - cinquante ans après la suppression de l'ancien tramway le 7 décembre 1958 - Très bientôt la fin des travaux de la deuxième phase	21 à 28
- Bibliographie : "Le monde du petit train" (Les Chemins de fer départementaux du Tarn)	28

Ont participé à ce numéro : MM. : G. d'ARRIPE, J. BRENOT, J.G. BRUNET, A. CAZAL, B. DESCHAMPS, R. DUPRAT, J.P. LASSERRE DU ROZEL, P. LUCBERT, J.C. PERREAUD et R. SOUBIRAN, 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 €

Etranger : 14,50 €

Règlement par chèque à l'ordre de l'ABAC

Lieu :

Date :

Signature :

ATTENTION : LE NUMERO 300 EST UN HORS SERIE A PARAITRE EN 2009

L'ABAC ET FERROVIA VOUS SOUHAITENT DE

PASSER DE BONNES FETES DE NOEL

ET LEURS MEILLEURS VOEUX POUR 2009

CHEMIN DE FER ACTUALITES

- MODERNISATION DE LA LIGNE AIX EN PROVENCE - MARSEILLE :

La ligne à voie unique d'AIX EN PROVENCE A MARSEILLE (37 km) était en raison d'un équipement totalement dépassé, le cauchemar des exploitants, mais aussi de ses 3500 usagers journaliers. Un train en retard induisait d'énormes problèmes, se répercutant sur l'ensemble de la ligne. Compte tenu de la très forte demande de transport, une modernisation s'imposait. Une première étape dans l'équipement d'une deuxième voie vient d'être réalisée entre décembre 2006 et décembre 2008 dans le cadre du CPER. Le but des travaux est d'augmenter la capacité, de réduire les temps de parcours et de moderniser la gestion des circulations.

La pose d'une deuxième voie a été effectuée sur trois sections judicieusement réparties, afin de permettre des croisements sans arrêt : 10 km de MARSEILLE Saint Charles à SAINT ANTOINE et de SEPTEMES à BOUC-CABRIES, et 2 km au Nord de GARDANNE. Un nouvel évitement a été créé à SIMIANE. D'autre part, quatre gares ont été rénovées et trois nouveaux arrêts créés en banlieue marseillaise. La ligne est maintenant dotée d'une commande centralisée.

L'accroissement de capacité va permettre la circulation quotidienne d'une centaine de trains de divers types au départ de MARSEILLE : trains directs (vers BRIANCON, VEYNES ou GAP), trains omnibus (vers PERTUIS ou AIX), trains sur des trajets partiels (MARSEILLE-St ANTOINE). Cette desserte cadencée prévoit en moyenne un train au quart d'heure en pointe et à la demi-heure en période creuse. Le premier départ est prévu à 5 h 05 (PERTUIS) et le dernier à 23 H 05 (AIX). Avec l'équipement actuel, la capacité théorique devrait atteindre 30000 voyageurs par jour. Dès le rétablissement des circulations ferroviaires, le 14 décembre, au moins 6000 voyageurs journaliers sont attendus. Les personnalités ont parcouru la ligne à la mi-octobre en AGC diesel. Le coût des travaux est voisin de 160,5 M € (Financement : Etat : 31,65 %, Région : 31,65 %, Département : 31,65 % et RFF : 5,05 %).

- VERS L'ABANDON DE LA TRACTION ELECTRIQUE SUR LA LIGNE DE BAYONNE A SAINT JEAN PIED DE PORT :

En raison d'un entretien à minima pendant des dizaines d'années, l'état des installations électriques de la ligne basque (50 km) est considéré comme très mauvais. D'après des informations convergentes, la suppression de la traction électrique sur cette ligne, déjà desservie de manière mixte (Z 7300 et X 2200) depuis plusieurs années, pourrait intervenir à très court terme. Peut être, même dès le prochain service du 14 novembre. Le ministère aurait donné un accord de principe. RFF souligne que le remplacement des installations coûterait 1 million d'euros par kilomètre.

Depuis la disparition de la desserte fret (bois à St JEAN), cette ligne est exploitée en navette sans aucun croisement en ligne. Elle est bien utilisée pendant la saison touristique. Les voyageurs pendulaires sont relativement peu nombreux (concurrence autobus sur CAMBO dont la gare est éloignée de la ville). Cependant, le trafic augmente régulièrement (+ 44 % d'après un journal local).

- SITUATION DU VIVARAIS :

Comme indiqué dans notre précédent numéro, parallèlement à la mission du médiateur, un ancien maire de TOURNON, le Conseil Général a commandé une étude au bureau ingénierie de la S.N.C.F. afin d'examiner, et de préciser, la situation de la ligne sur le plan technique.

Cette expertise a été rendue à la fin de la première quinzaine d'octobre. Selon ce dossier, la remise en service ne peut s'envisager avant 2011. Cette vision des choses peut s'expliquer par les travaux à effectuer (remise en état des locomotives, de la voie et des ouvrages d'art), mais aussi par la mise en place d'un montage financier qui ne sera pas commode à réaliser. Le Conseil Général ayant depuis le début limité sa participation au maximum à 50 %.

En fait, les constats des techniciens arrivent à un total de 15,5 millions. Ce qui pose problème, le Conseil Général n'envisageait pas de dépasser 5 millions. Avant une reprise de l'activité, malgré d'autres apports attendus par des collectivités locales, auxquelles il est demandé de préciser leurs intentions, il sera sûrement nécessaire de faire intervenir des investisseurs privés. Pour le Conseil Général, la date limite de décision est mars 2009.

Sur le plan de l'exploitation, quatre repreneurs seraient actuellement intéressés. On y trouve bien sûr VEOLIA, mais aussi V.F.L.I., filiale de la S.N.C.F., qui pour certains serait le mieux placé, ainsi qu'un autocariste/voyagiste lyonnais les cars Philibert. Un quatrième larron se serait aussi manifesté. Affaire à suivre.....

- DU "RABIO" POUR LES TGV SUD-EST :

Il était couramment admis que les rames Sud-Est mise en service à partir de 1978 et renouvelées de 1996 à 2001 (65 pour la Rénov1 et 42 pour la Rénov2), devraient quitter la scène au début de la décennie 2010. Depuis quelques mois, la possibilité de pratiquer une nouvelle rénovation s'est faite jour. Elle s'est précisée, puisque le Technicentre (autrefois on disait Atelier, puis EIMM) de ROMILLY devrait pratiquer une remise à neuf d'une soixantaine de rames entre 2009 et 2014 ou 15. Cet établissement avait d'ailleurs participé à la précédente rénovation de rames Sud-Est mais pour seulement 8 rames. Depuis, outre l'activité classique Corail, sa charge de travail avait été confortée avec des "rénovations Lacroix" de rames Atlantiques, dont 10 rames en 2007.

En revanche, les 9 rames TGV Sud-Est tricourant (rames 110 à 118), limitées à 270 km/h, assurant des liaisons au départ de PARIS vers la Suisse, ne seront pas renouvelées ; mais remplacées par du matériel neuf.

- PROJET DE CREATION D'UNE FILIALE SPECIALISEE POUR LES LOCOMOTIVES FRET :

Dans le cadre de la "Réforme du fret", la S.N.C.F. envisage la création d'une filiale, une de plus, destinée à effectuer des locations de locomotives. Cette société achèterait une partie du parc actuel ou des achats futurs. Ensuite, ces engins seraient mis à disposition de la S.N.C.F., ou de filiales, comme V.F.L.I., ou encore de transporteurs ferroviaires concurrents.

- DERNIERE HEURE :

La Communauté urbaine de BORDEAUX doit examiner le 28 novembre la possibilité de changer de délégataire pour le Réseau TBC. Le bureau doit y proposer le remplacement de VEOLIA par KEOLIS, qui est une filiale de la S.N.C.F..

A CONFOLENS (16), un pont ferroviaire vient d'être emporté par un camion. Un gros problème pour une ligne devant être exploitée en touristique, qui vient de recevoir un X 2800.