

HIGH SPEED IN SPAIN
LA GRANDE VITESSE EN ESPAGNE
HOCHGESCHWINDIGKEIT IN SPANIEN

0318

VILLA DE LA TORRE, JL.

L'AVE a été inauguré

(Revue Générale des Chemins de Fer, Montrouge: Dunod, N.6, 1992-06, P.11-12, ISSN 0035 3183) FR

0321

RICAUD, P. et LETZELTER, A. et POISSON, M.

Quelques aspects du matériel roulant AVE

(Revue Générale des Chemins de Fer, Montrouge: Dunod, N.6, 1992-06, P.27-31, ISSN 0035 3183) FR

0377

LOUISE-ADELE, J.

AVE : en Espagne le train se prend pour un oiseau

(Note d'information de la Direction des Transports Terrestres (La), Arcueil Cedex: INRETS, N.125, 1992-07, P.30-31, ILLU., ISSN 0181 0103)FR

Depuis le 19 avril dernier, six fois par jour et à 270 km/h, les 471 km de nouvelles voies ferroviaires entre Madrid et Séville sont parcourus en 2 h 45 au lieu de 7 heures précédemment. Y circulent des TGV portant le nom évocateur d'AVE (Alta Velocidad Espanola), oiseau en espagnol.

0382

CHALLANDE, X.

GEC-Alsthom en Espagne : la percée des techniques de pointe ferroviaires françaises

(Revue Générale des Chemins de Fer (RGCF), Montrouge: Dunod, N.6, 1992-06, P.21, ISSN 0035 3183) FR

L'auteur trace l'historique de GEC-Alsthom en Espagne de 1950 à nos jours avec l'AVE.

0383

BRIMONT, JC.

GEC-Alsthom et l'AVE

(Revue Générale des Chemins de Fer (RGCF), Montrouge: Dunod, N.6, 1992-06, P.23-26, ISSN 0035 3183) FR

Présentation de l'AVE et schéma des lignes nouvelles.

0396

SUCHANEK, D. K.

Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Spanien : deutsche und alpenländische Bahnindustrie hatte grossen Anteil an der Realisation dieses Projekts

(Eisenbahn Ingenieur, Hamburg: Tetzlaff Verlag, N.7, 1992-07, P.416-423, ISSN 0013 2810) DE

0636

DIAZ, L.

El Ave comienza el 18 de octubre una nueva estrategia comercial

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Direccion de Comunicacion Interna, N.47, 1992-10-02, P.21-23) ES

1358

HERMIDA SAN MARTIN, FA et MALNER,R.

Das Telekommunikationsnetz der Schnellbahn Madrid-Sevilla

(Signal und Draht, Hamburg 1: Tetzlaff, N.6, 1993-06, P.217-, ISSN 0037 4997) DE

1379

Un año de AVE

(Madrid: RENFE, 1993, 60P.)

Présentation de la ligne Madrid-Séville et du train AVE en Espagne.

1592

La linea Ave fue la mas rapida en comenzar a rentabilizarse

(Lineas del tren, MADRID: Lineas del tren, N.66, 1993-07-16, P.45-47) ES

1731

FERNANDEZ, E.

High speeds in Spain

La grande vitesse en Espagne

Die spanische Hochgeschwindigkeit auf der Schiene

(Rail international, BRUXELLES: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, N.8-9, 1993-08, P.11-13) FR,DE,EN

Après un bref historique de la grande vitesse en Espagne, l'auteur a comparé les coûts de l'AVE en Espagne à ceux des autres lignes à grande vitesse en France, au Japon et en Allemagne. L'article donne les résultats de l'année 1992 de l'AVE : les données relatives à l'infrastructure et aux services. Figurent également : l'évolution mensuelle du trafic de voyageurs, le profil du client AVE, le mode de transport d'origine des clients, les effets de l'AVE sur le corridor Madrid/Séville et les statistiques de voyageurs entre Madrid et Séville (aller et retour).

2180

SCASSO, C.

Espagne : la grande vitesse a un an

(Rail, Paris: IA Diffusion, N.41, 1993-10, P.42-43, ISSN 0989-8220) FR

Cet article fait le point sur l'"Alta Velocidad española" (AVE) qui, depuis sa mise en service sur la ligne Madrid-Séville, rencontre un véritable succès commercial.

2322

BEATO, MP.

Espagne. L'expérience de la grande vitesse

(Rail, Paris: IA Diffusion, N.42, 1993-12, P.28-29, ISSN 0989-8220) FR

Cet article, qui fait partie d'un dossier intitulé "demain la grande vitesse", dresse le bilan de la mise en service du train à grande vitesse espagnol AVE (Alta Velocidad Española) sur la ligne à grande vitesse Madrid-Séville depuis avril 1992.

3681

ANTONIO, J. et REDONDO, J. et MARTINEZ-SALAS, G.

Betriebserfahrungen mit den Hochleistungslokomotiven der Baureihe 252 der Spanischen Eisenbahnen auf der Hochgeschwindigkeitstrecke Madrid-Sevilla

(ZEV Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens, N.11/12, 1994-12, P.498-504, ISSN 0941-0589) DE

Plus de deux ans ont passés depuis le début de la mise en service commerciale du Réseau National des Chemins de Fer Espagnols (RENFE) sur la ligne à grande vitesse Madrid-Séville et personne ne doute que ce projet ait atteint un grand succès aussi bien technique qu'économique. Sur cette ligne sont en service 15 locomotives électriques de la série S 252 remorquant des rames AVE (trains à grande vitesse espagnols) développées sur la base du TGV Atlantique français. Les véhicules ont fait preuve d'une grande fiabilité et sont faciles à entretenir. L'article décrit les locomotives de la série S 252 ainsi que les expériences acquises avec les locomotives de cette série en service sur la ligne à grande vitesse.

4532

LOPEZ PITA, A.

New lines and regional development in Catalonia

Lignes nouvelles et développement régional en Catalogne

Neubaustrecken und regionale Entwicklung in Katalonien

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.46-48) EN-FR-DE

Cette intervention fait partie de la Table Ronde 2 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "attentes et réalités en matière d'aménagement, de développement régional, d'intégration politique et de retombées économiques". Elle décrit les possibilités offertes par la ligne nouvelle de chemin de fer Madrid - Saragosse - Lérida - Tarragone / Reus - Barcelone - Gérone / Figueras - Perpignan quant au développement régional en Catalogne et à l'amélioration des communications inter-régionales de caractère international.

4540

PEREZ SANZ, J-J.

The high-speed system : The Spanish experience

Le système de la grande vitesse : L'expérience espagnole

Das spanische Hochgeschwindigkeitssystem

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.67-70) EN-FR-DE

Exposé sur le développement de la grande vitesse en Espagne : conception et financement de la ligne Madrid - Séville. Présentation des principaux résultats obtenus : fiabilité, ponctualité, succès commercial. Evaluation des effets en termes de modification de la part modale du chemin de fer, mobilité accrue. Projets d'extension du réseau. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 3 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "pourquoi certains pays/réseaux ont-ils développé la grande vitesse? quelles options ont été retenues pour satisfaire quels marchés? quelles sont les perspectives de développement?"

4544

VILLA, J-L.

The AVE's commercial achievements

Réalisations commerciales de l'AVE (train à grande vitesse espagnol)

Betriebswirtschaftliche Leistungen des spanischen AVE-Zuges

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.79-82) EN-FR-DE

Après un rappel de la genèse du projet et des principales étapes de la construction de la ligne Madrid - Séville, l'offre en matière de trains et les prestations de services liées sont décrites. Mention est faite des engagements liant l'Etat et la RENFE au travers du contrat de plan. Les principaux axes de la stratégie commerciale de la RENFE sont détaillés. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 4 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "quels services pour la grande vitesse, réalités et attentes de la clientèle".

4787

FERNANDEZ DIEZ, E.

Erfolge des spanischen Hochgeschwindigkeitssystems AVE

(Eisenbahntechnische Rundschau, Hestra, Vol.45, N.3, 1996-03, P.137-141) DE

Portrait d'un succès commercial : l' AVE espagnol.

5038

GARICOIX, M.

Espagne : La Renfe mise sur la vitesse élevée

(Vie du rail (La), Paris cedex 09: La vie du rail, N.2548, 1996-05-29, P.8-9) FR

Sous le nom de "vitesse élevée" ("velocidad alta"), les Chemins de fer espagnols (RENFE) mettent au point une version économique de la grande vitesse. Au coeur de ce programme : modernisation des installations et matériel pendulaire. Cet article fait le point.

5173

Private Management of Public Assets

(International Railway Journal, New York, NY: Simmons-Boardmann, Vol. 36, N.9, 1996-09, P.26-27, ISSN 0744-5326) EN

La coopération entre le secteur public et le secteur privé représente la meilleure chance de construire la ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone-Frontière française, qui sera ainsi connectée avec la ligne Madrid-Séville au sud et avec le réseau TGV français au Nord.

5339

Val, Y. del

Las pruebas se realizaran en la linea Madrid-Sevilla : España encabeza un proyecto europeo de señalización

(Via Libre, Madrid: Via Libre, N.392, 1996-11, P.11-12, ISSN 1134-1416) ES

L'Espagne conduit un projet pour la validation fonctionnelle du système de signalisation du réseau ferroviaire européen à grande vitesse (ERTMS). Les essais qui doivent débuter en 1998 seront réalisés sur la ligne Madrid-Séville. Ceux-ci sont menés par un consortium regroupant les plus grandes entreprises de la signalisation. Ce projet constitue un pas de géant vers l'interopérabilité ferroviaire à l'échelle européenne.

5632

Izquierdo, R. et Lopez Pita, A.

Les difficultés d'établir un réseau ferroviaire à grande vitesse dans les pays périphériques: le cas de l'Espagne

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, Vol.41, N.381, 1997-01, P.21-29, ISSN 0564-1373) FR

L'établissement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse dans un pays, tel l'Espagne, où le trafic voyageurs international est relativement limité, doit également prendre en compte son incidence sur l'intensification des services régionaux et son impact sur l'aménagement du territoire.

7346

Villa de la Torre, J-L.

The Economic performance of the AVE since 1992 : future expectations

Résultats économiques d'AVE depuis 1992 : prévisions d'avenir

Wirtschaftliche Ergebnisse des AVE seit 1992 : Zukunftsaussichten

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9-10, 1998-09, P.77-80) FR-EN-DE

La mise en service de l'AVE entre Madrid et Séville en 1992 a profondément modifié le système de transport espagnol et a permis le désenclavement de l'Andalousie. Le transport ferroviaire a accru sa part de marché et la stratégie commerciale mise en place a permis de réaliser d'excellents résultats. Cette intervention fait partie de la session 3 du congrès Eurailspeed 98 "La grande vitesse en Europe et au Japon : enseignements et perspectives".

7419

Dossier : Alaris

(Via Libre, Madrid: Via Libre, VOL.36, N.418, 1999-03, P.55-68, ISSN 1134-1416)ES

Les nouveaux trains Alaris de la Renfe sont entrés en service en février 1999 sur la ligne Madrid-Méditerranée. Ce sont des trains pendulaires pouvant rouler jusqu'à 220km/h sur des lignes classiques modernisées. Des trains équivalents existent en Europe : le Cisalpino Suisse, l'ETR 480, les trains Virgin pour la West Coast.

7661

Lorenzo, F. de

Building the 21st Century Talgo

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.155, N.7, 1999-07, P.437-438, ISSN 0373-5346)EN

Fort de ses 50 années d'expériences, Patentes Talgo développe actuellement la rame Talgo XXI à traction électrique ou diesel équipée d'essieux à écartement variable. Le modèle de rame précédent, la Série 7, servira de base pour un train à grande vitesse destiné au marché espagnol.

7753

Martin Cuesta, J-L.

Marketing strategies in AVE

Stratégies commerciales pour l'AVE

Marketing-Strategien bei AVE

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.259-262) FR-EN-DE

Engagement de l'unité de gestion AVE des chemins de fer espagnols, RENFE, en faveur du client. Cette intervention fait partie de la session 16 du congrès Eurailspeed 98 "Le train à grande vitesse : un nouvel art de voyager".

7841

Junyent, R. et Vidal, E.

High-speed line between Barcelona-Montpellier

(1998?, 79P.) EN

Le rapport sur la ligne à grande vitesse entre Barcelone et Montpellier a été publié dans le cadre du projet européen TENASSESS (Policy assessment of trans-european networks and common transport policy). Après un rappel des différentes phases de développement du projet, le rapport fournit une description technique et socio-économique du projet, des prévisions de trafic, les acteurs du projet et les difficultés auxquelles il faut faire face.

7872

Via alta velocidad Madrid-Barcelona

(Via Libre, Madrid: Via Libre, N.423, 1999-09, P.61-75, ISSN 1134-1416) ES

Dossier consacré à la construction de la ligne à grande vitesse qui doit relier Madrid à Barcelone.

7873

Bromberger, L.

La grande vitesse espagnole aiguise les appétits

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2711, 1999-09-08, P.3-5, ISSN 0042-5478) FR

Après Alstom et son TGV, Adtranz, qui a signé un accord avec Talgo pour la conception d'une motrice à grande vitesse, Siemens manifeste son intérêt pour la ligne à grande vitesse Madrid - Barcelone. Cependant la mise en œuvre de l'exploitation de cette future ligne reste encore très floue.

7983

Lozano, P.

La linea de alta velocidad Cordoba-Malaga podria entrar en servicio a partir del año 2004

(Via Libre, Madrid: Via Libre, N.10, 1999-10, P.3-8, ISSN 1134-1416) ES

7985

Electrificacion para 350 km/h

(Via Libre, Madrid: Via Libre, N.10, 1999-10, P.59-74, ISSN 1134-1416)ES

L'entreprise publique Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, GIF, installera la première caténaire du monde capable d'admettre des trains circulant à la vitesse de 350 km/h. La nouvelle ligne aérienne de contact équippa le corridor méditerranéen du train à grande vitesse du sud qui constitue une partie du réseau ferroviaire transeuropéen. Il s'agit là d'une contribution notable au processus d'interopérabilité du système ferroviaire européen.

8083

MARTIN CUESTA, J.

High speed in Spain : achievements to date, future projects

La grande vitesse en Espagne : réalisations et projets

Die Hochgeschwindigkeit in Spanien : Gegenwart und Zukunft

(Rail international, Bruxelles: AICCF, N.12, 1999-12, P.16-19) FR-EN-DE

Le projet du train à grande vitesse en Espagne a vocation d'assurer de nouveaux trajets, une redécouverte du chemin de fer en tant que moyen de transport rapide, pratique, ponctuel, avec un service de qualité. La conception du service à bord se doit de s'adapter au style espagnol. On peut citer la circulation des trains AVE Lanzadera (Navette) entre Madrid Ciudad Real et Puertollano et des Talgo 2000 qui relie Madrid à Malaga et Madrid à Algeciras.

08170

Ordóñez, J-L.

Proyectos para el 2000

(Projets pour l'an 2000)

(Via Libre, Madrid: Fundacion de los Ferrocarriles Espanoles, N.427, 2000-01, P.59-72, ISSN 1134-1416)ES

Panorama des chemins de fer espagnols au début de l'année 2000 et présentation des principales tâches qu'ils vont devoir accomplir au cours de cette année : restructuration du réseau dans le cadre de la libéralisation des chemins de fer européens, investissements dans les infrastructures (lignes à grande vitesse, métros, accès aux infrastructures portuaires, réseau de télécommunication à fibres optiques).

08182

Hgh-speed rail development in Spain : Madrid - Andalusia

(Le développement de la grande vitesse en Espagne : Madrid -Andalousie)

(Paris: UIC, 1999-06, 36P.)EN

Cette monographie est principalement centrée sur la description des services à grande vitesse espagnols AVE et Talgo 200 entre Madrid et les zones centrale et occidentale de l'Andalousie. Elle décrit les services offerts et les niveaux de trafic enregistrés.

08319

Spain unveils ambitious rail investment plan

(L'Espagne dévoile un plan d'investissement ferroviaire ambitieux)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, N.04 S, P.13, ISSN 0744-5326)EN

L'Espagne dévoile un plan d'investissement ambitieux afin de moderniser l'infrastructure ferroviaire du pays, notamment pour agrandir le réseau grande vitesse.

08331

Lopez Pita, A.

Tilting trains and line construction : options, alternatives and complements

(Les trains pendulaires et la construction des lignes : options, alternatives et compléments)

(Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999, 274P.)EN

La mise en service de trains pendulaires est souvent considérée comme une alternative à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse jugées trop coûteuses. Cet ouvrage est largement consacré au développement de la grande vitesse en Europe (Royaume-Uni, France, Italie, Espagne, Suède et Allemagne) depuis ses débuts. Celui-ci constitue la réponse des réseaux pour le transport interurbain de voyageurs à moyenne et longue distance. L'ouvrage dresse également un panorama des trains pendulaires en Europe, il examine les perspectives d'avenir en matière de construction de nouvelles infrastructures ferroviaires à l'horizon 2000-2004 et s'interroge sur l'alternative modernisation des lignes existantes / construction de lignes nouvelles.

08374

Barberon, M. et Garicoïx, M.

Le modèle espagnol

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2744, 2000-04, P.34-42, ISSN 0042-5478)FR

L'Espagne a pris un tournant radical dans le domaine ferroviaire, notamment avec l'AVE. Ce train à grande vitesse qui relie Madrid à Séville connaît un succès remarquable. La Renfe investit massivement dans les nouvelles lignes avec une aide importante de l'Union européenne. L'activité fret est également en grand développement. Le trafic banlieue est lui aussi en pleine croissance.

08408

Lomazzi, M. et Barberon, M.

Le rail à l'assaut des Pyrénées

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2745, P.34-42, ISSN 0042-5478)FR

Entre la France et l'Espagne le transport de marchandises se fait principalement par route. Si rien n'est fait, l'accès aux Pyrénées sera saturé dans 15 ans. L'objectif est de basculer les trafics vers la mer et le rail. Il faut que le transport ferroviaire prouve qu'il peut durablement détourner des trafics de la route. Une des solutions que l'on peut envisager est l'ouverture d'une nouvelle ligne grande vitesse voyageurs et fret entre la France et l'Espagne. L'article récapitule en un dossier les ambitions, projets et perspectives sur les lignes de la SNCF et de la RENFE.

08436

Alta velocidad Madrid-Barcelona

(La grande vitesse entre Madrid et Barcelone)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, N.221, 2000-05-03, P.20-23)ES

Le 28 mars 2000, la procédure d'achat des trains à grande vitesse qui circuleront sur la ligne à grande vitesse Madrid-Saragosse-Barcelone a été approuvée. L'objectif est de mettre au point une offre de qualité. C'est pourquoi des études de marché sont en cours pour identifier la clientèle potentielle et ses attentes sur une liaison où le concurrent direct est l'avion.

08525

Ordonez, J-L.

Dossier : Barcelona en alta velocidad

(Dossier: Barcelone à grande vitesse)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.37, N.432, 2000-06, P.47-70, ISSN 1134-1416)ES

08660

Lopez Pita, A.

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke in Spanien zwischen Madrid, Barcelona und der französischen Grenze

(La nouvelle ligne à grande vitesse en Espagne entre Madrid, Barcelone et la frontière française)

(Bahn Report '99, Darmstadt: Hestra, N.HS, 1999, P.57-62)DE

09283

Gärtner, H.

Modernisierung der spanischen Eisenbahn RENFE

(Modernisation des chemins de fer espagnols RENFE)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.52, N.5, 2001-05, P.24-28, ISSN 0013-2810)DE

Cet article donne les grandes lignes du programme d'investissements des chemins de fer espagnols au cours des dix dernières années que ce soit en terme d'infrastructure (grande vitesse...)ou en terme de matériel roulant.

09417

Dumont, F.

France-Espagne : qui veut construire Perpignan-Figueras ?

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2807, 2001-07-25, P.46-47, ISSN 0042-5478)FR

Les 11 et 12 juillet 2001, les Français et les Espagnols ont décidé de financer à parts égales la future ligne Perpignan-Figueras. Reste à savoir quel concessionnaire remportera le chantier. La liste des candidats retenus sortira le 1er décembre 2001. L'article expose les alliances à envisager (entre RFF et le GIF), les financements à prévoir, le calendrier de ce chantier et les entreprises de travaux publics qui souhaitent y participer. D'autre part, l'article expose brièvement les autres projets actuels de liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne.

09596

Gonzalez, R.

Francia y España unidas en alta velocidad en 2005

(La France et l'Espagne seront unies dans la grande vitesse en 2005)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.12, N.253, 2001-10-01, P.4-8)ES

La mise en service de la nouvelle liaison à travers les Pyrénées qui reliera la France et l'Espagne est prévue pour l'année 2005. La ligne internationale à grande vitesse pour les voyageurs et les marchandises entre Figueras et Perpignan sera construite et exploitée par un concessionnaire.

09640

Villaronte, J-A.

Los servicios de larga distancia para las nuevas líneas de alta velocidad

(Les services grandes lignes pour les lignes nouvelles à grande vitesse)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.12, N.254, 2001-10-16, P.4-9)ES

09641

Gonzalez, R.

La inversión en ferrocarril en 2002 superara los 560 000 millones

(Les investissements ferroviaires en 2002 dépasseront les 560000 millions de pesetas)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.12, N.254, 2001-10-16, P.10-13)ES

09652

Weber, P. et Braun, B.

Hochgeschwindigkeitstriebkopf TALGO 350 Vorserie

(Motrice de présérie à grande vitesse TALGO 350)

(Pre-production series TALGO 350 high-speed power car)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.52, N.11, 2001-11, P.64-77, ISSN 0013-2810)DE

Au printemps 1998, la compagnie Talgo a commandé à Bombardier Transportation et à Siemens Krauss-Maffei une tête motrice à haute vitesse et à écartement normal. La motrice avec des voitures Talgo constitue le train à grande vitesse TALGO 350 présérie qui a été offert à la Renfe pour le futur service commercial sur les lignes à grande vitesse. L'article décrit les caractéristiques techniques de la motrice qui tient compte des plus récentes recherches dans le domaine notamment de l'aérodynamisme, du système contrôle-commande et des convertisseurs de traction.

09683

Gonzales, R.

Las obras de la futura línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga

(Les travaux de la future ligne à grande vitesse Cordoue - Malaga)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.12, N.255, 2001-11-02, P.15-17)ES

09718

Dansart, G.

Infrastructures : état d'urgence dans les Pyrénées

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2823, 2001-11-28, P.19-25, ISSN 0042-5478)FR

L'hypertrophie du trafic routier rend inéluctable la création de nouvelles traversées pyrénéennes destinées à assurer un report modal significatif. La France et l'Espagne, avec le soutien actif des régions concernées, ont engagé un vaste chantier. Cependant des divergences apparaissent dès que l'on aborde les tracés, les priorités, les calendriers.

09785

Estradé Panadès, J. et Lopez Pita, A.

L'alta velocità applicata ai collegamenti ferroviari trasversali nell'Europa del Ventunesimo Secolo

(La grande vitesse appliquée aux liaisons ferroviaires transversales dans l'Europe du 21ème siècle)

(Ingegneria Ferroviaria, Roma: Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, N.9, 2001-09, P.643-651)IT

La desserte des lignes transversales par des trains à grandes vitesses pourrait être une solution à la congestion du transport aérien en Europe. Cet article analyse les différentes liaisons ferroviaires entre les plus grandes villes de Grande-Bretagne, d'Allemagne, de France, d'Italie et d'Espagne. Il présente les temps de parcours entre les sept villes les plus peuplées de chacun de ces pays et fournit un calcul des temps de parcours si ces villes étaient desservies par la grande vitesse. L'article analyse également ces temps de parcours en terme de compétitivité par rapport aux liaisons routières et aériennes.

09841

Ordonez, J-L.

Alta electrificación

(L'électrification à grande vitesse)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.39, N.449, 2002-01, P.59-73, ISSN 1134-1416)ES

En Espagne, GIF, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, a réceptionné la première sous-station espagnole interopérable. Cette sous-station correspond au système de caténaire 2 x 25 kv, 50 Hz. C'est le système qui se généralise dans le domaine de l'électrification dans toute l'Europe afin de mettre en place, à l'horizon 2020 un véritable système ferroviaire unifié.

09912

del Val, Y.

Cordoba quedara a 45 minutos de Malaga con la nueva linea de alta velocidad
(Cordoue sera à 45 minutes de Malaga avec la nouvelle ligne à grande vitesse)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.39, N.450, P.8-12, ISSN 1134-1416)ES

La première partie de la ligne entre Cordoue et Malaga sera inaugurée en 2005 (Cordoue - Bobadilla), la seconde en 2007 (Bobadilla - Malaga). Cet article présente les principales caractéristiques du projet.

09918

Broncard, Y.

Une nouvelle géographie de l'Espagne ferroviaire

(Chemins de fer , Paris Cedex 10: Association française des amis des chemins de fer - AFAC, N. 471, 2001-06, P.17-28, ISSN 1252-9907)FR

Présentation de la nouvelle infrastructure ferroviaire à grande vitesse que le gouvernement madrilène prévoit de construire d'ici 2010. Quatre projets de construction de lignes à grande vitesse vont permettre de raccorder l'Espagne au réseau à grande vitesse européen et de créer des communications rapides entre la capitale et des régions économiques jusqu'alors mal desservies. Sont également présentés les ouvrages d'art en cours de construction sur la ligne Madrid-Lleida ainsi que les acquisitions en matière de rames destinées à la grande vitesse (UCE 350 E Siemens, Tago-Bombardier 350, I-250 Alstom-CAF, rames CAF-Alstom).

09968

Some considerations on safety of high speed traffic

(Considération sur la sécurité du trafic à grande vitesse)

(Ernst Basler + Partners Ltd., 1998-10-21, 11P.)EN

Ce rapport définit les caractéristiques du trafic à grande vitesse en Europe et au Japon, le nombre de personnes transportées comparé au trafic ferroviaire conventionnel. Il traite également de la sécurité du trafic passager à grande vitesse en se basant sur des accidents dans lesquels des trains à grande vitesse ont été impliqués, notamment celui de Eschede en Allemagne.

10007

Estrategias de gestión 2001-2002

(Stratégies de gestion 2001-2002)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, N.263 S, 2002-03-04, 105P.)ES

Ce numéro spécial de la revue Lineas del Tren fournit un panorama des orientations des chemins de fer espagnols en ce qui concerne la stratégie de l'entreprise.

10092

Delfosse, P.

L'évolution internationale pour les matériels à grande vitesse

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2002-03, P.165-176, ISSN 0035-3183)FR

Cet article décrit en premier lieu le contexte difficile dans lequel s'est progressivement effectué le déploiement européen de la grande vitesse en raison notamment de la variété des systèmes utilisés dans les différents pays. Sont ensuite abordés les spécificités des matériels destinés aux relations internationales, rames Eurostar et PBKA. Enfin cet article conclut sur les perspectives d'avenir induites par le TGV Est Européen et le raccordement de l'Espagne au réseau des lignes nouvelles françaises.

10112

10 anos de alta velocidad

(10 années de grande vitesse)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.13, N.265, 2002-04-01, P.40-43)ES

10116

10 anos de AVE
(10 ans de AVE)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.39, N.452, 2002-04, P.59-75, ISSN 1134-1416)ES

Dossier sur le train à grande vitesse AVE et la ligne entre Madrid et Seville. Présentation de la ligne, des résultats en trafic voyageurs après dix années d'exploitation, des efforts de la RENFE pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, de la maintenance du matériel roulant (non seulement les trains AVE, mais aussi TALGO PENDULAR 200 et locomotives 252), des nouveaux critères des futures gares, de l'évolution des techniques utilisées pour la maintenance de la ligne Madrid-Seville. Ce dossier comprend une interview de Emilio Maraini à propos de la tenue du Congrès Eurailspeed 2002 en Espagne.

10324

Ordonez, J-L.

Obra civil del Plan de Infraestructuras 2000-2007

(Le génie civil dans le plan des infrastructures 2000-2007)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.39, N.454, 2002-06, P.61-76, ISSN 1134-1416)ES

10444

Gonzalez, R.

Un concesionario construira y explotara el tramo Figueras-Perpignan

(Un concessionnaire construira et exploitera la ligne Figueras-Perpignan)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.13, N.273, P.12-16)ES

Pour la première fois en Espagne, c'est une entreprise privée qui construira et qui exploitera une ligne à grande vitesse, en l'occurrence celle qui reliera Figueras à Perpignan. Cette ligne représente un investissement de 714 millions d'euros.

10548

Abbott, J.

Boom times in Spain

(Le temps de la relance en Espagne)

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.3, 2002, P.55-57, ISSN 1351-1599)EN

Présentation des projets d'infrastructure en cours ou à prévoir pour étendre le réseau à grande vitesse en Espagne.

10616

Cereceda Garcia, C.

The new Talgo 350

(Le nouveau Talgo 350)

(Der neue Talgo 350)

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9, 2002-09, P.36-41)FRENDE

Pour assurer la desserte de ses futures lignes à grande vitesse, la RENFE a lancé en septembre 2000 un appel d'offres international pour l'acquisition de matériel roulant à grande vitesse. L'adjudication a été attribuée au consortium formé par Talgo et Bombardier. Cet article présente les principales caractéristiques de ces rames Talgo 350.

10641

Bent, M.

Spain's high-speed network, part 1 : Madrid-Sevilla and branches

(Le réseau à grande vitesse espagnol, partie 1 : Madrid-Seville et lignes secondaires)

(Today's railways, Sheffield: Platform 5 Pub, N.82, 2002-10, P.21-29, ISSN 1354-2753)EN

Bilan sur la grande vitesse en Espagne. Sont présentés les projets d'infrastructure jamais terminés, les trains et locomotives actuels, les investissements réalisés en infrastructure, en matériel roulant et en reconstruction de gares de voyageurs. Sont également traités la qualité de service sur la ligne Madrid-Séville et les autres lignes secondaires à grande vitesse.

10653

Moeller, D.G. et Fischer, J.W.

A real alternative to flying

(Velaro E offre une réelle alternative à l'avion)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.158, N.10, 2002-10, P.641-642, ISSN 0373-5346)EN

Siemens construit actuellement un ensemble de 16 rames VELARO E conçues pour relier Madrid à Barcelone en 2 h 30 à la vitesse maximale de 350 km/h. Dérivées du concept des ICE3 pour les chemins de fer allemands et les chemins de fer néerlandais, les rames VELARE E de chacune huit voitures ont une motorisation répartie et plusieurs différences significatives au niveau de la conception. Parmi ces différences, on note une puissance supérieure et un système d'air conditionné amélioré afin d'affronter le climat espagnol.

10654

High speed construction strategy forges ahead

(La stratégie de construction de lignes à grande vitesse va de l'avant)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.158, N.10, 2002-10, P.645-646, ISSN 0373-5346)EN

En tant qu'agence responsable du développement de la construction et la gestion de lignes à grande vitesse, le GIF joue un rôle majeur pour fournir les objectifs établis dans le plan d'infrastructure (2000-2007). L'article présente les projets d'infrastructure de lignes à grande vitesse. L'objectif à terme est d'augmenter pour le transport ferroviaire sa part de marché de 30 pc et de parvenir à atteindre toutes les grandes villes à partir de Madrid en 4 heures.

10655

Barrow, K.

Putting slab track to the test

(Mise à l'essai de voie sur dalle)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.158, N.10, 2002-10, P.649-650, ISSN 0373-5346)EN

La voie à double écartement dédiée au test du GIF entre Medina del Campo et Olmedo comprend une section de 120 m de voie sur dalle expérimentale conçue par Balfour Beatty. Les essais montrent que ce concept de voie sur dalle se comporte conformément aux modèles théoriques.

10678

Memoria de sostenibilidad 2001
(Sustainability report 2001)

(Rapport sur le développement durable 2001)

(Madrid: Alta Velocidad RENFE. Jefatura de Calidad, 2002, 67P.)ESEN

Ce rapport évalue la contribution de la grande vitesse ferroviaire espagnole au développement durable sur la période 1992-2001.

10682

Ellwanger, G.

High-speed rail traffic in Europe: success and outlook

(Le trafic ferroviaire à grande vitesse en Europe : succès et perspectives)

(Rail engineering international, AM Veenendaal: De Rooi Publications, Vol.31, N.3, 2002, P.7-10, ISSN 0141-4615)EN

En Europe, le transport ferroviaire à grande vitesse a un grand succès. En 2001, dix entreprises ferroviaires en Europe ont généré 65,4 milliards de passagers kilomètres ce qui représente un cinquième du trafic passager ferroviaire global. Depuis juin 2001, 3040 km de lignes à grande vitesse nouvellement construites ont été exploitées, ce qui devrait représenter en 2010 et 2020 6000 km et 10000 km respectivement. Cet article fait le point sur les succès actuels du réseau à grande vitesse, et des perspectives d'extension envisagées.

10703

Estradé Panadés, J-M.

Das spanische Hochleistungsbahnnetz im 21. Jahrhundert

(Le réseau espagnol à grande vitesse au 21ème siècle)

(The Spanish high-speed railway network in the 21st century)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.10, 2002-10, P.46-56;57-66, ISSN 0013-2810)DE-EN

Le programme d'investissement pour les infrastructures permet de créer en Espagne un réseau ferroviaire à grande vitesse au bénéfice d'une grande partie de la population. Le domaine d'activité de la Renfe, compétent pour l'entretien de l'infrastructure, est responsable aussi bien pour l'entretien des lignes classiques en Espagne que pour celui des lignes à grande vitesse. Les coûts d'entretien plus élevés des réseaux à grande vitesse, qui sont dus aux exigences qualitatives plus élevées de ces lignes sont compensés par les recettes supérieures que procure cette activité de transport.

10740

Grassart, P.

EurailSpeed 2002 : la nouvelle Europe de la grande vitesse

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2868, 2002-10-23, P.7-11, ISSN 0042-5478)FR

Cet article donne un aperçu de la grande vitesse en Espagne, des futurs matériels espagnols, de la grande vitesse en Italie et en particulier de l'état d'avancement du chantier de la ligne italienne Rome - Naples.

10747

Cereceda Garcia, C.

Talgo evolves its unique design for ultra high speed

(Talgo fait évoluer sa conception unique pour l'ultra grande vitesse)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.42, N.10, 2002-10, P.15-17, ISSN 0744-5326)EN

En partenariat avec Bombardier, Talgo construit la moitié du parc de 32 trains qui circulera à 350 km/h en Espagne sur la seconde ligne à grande vitesse qui reliera Madrid à Barcelone. Talgo présente les dernières évolutions dans la conception de son matériel roulant.

10748

Mart, T.

Siemens adapts ICE3 for Spanish conditions

(Siemens adapte l'ICE3 aux caractéristiques espagnoles)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.42, N.10, 2002-10, P.18,20, ISSN 0744-5326)EN

Siemens fournira 16 trains à grande vitesse pour la seconde ligne à grande vitesse espagnole qui reliera Madrid à Barcelone. Le Velaro E est un développement de l'ICE3 adapté aux caractéristiques du réseau espagnol.

10765

High Speed Trains around the world

(Les trains à grande vitesse dans le monde)

(Hochgeschwindigkeitszüge weltweit)

(Paris: UIC, 2002, 27P.)FREND

10772

Ordonez, J-L.

EurailSpeed 2002

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.39, N.457, 2002-10, P.51-82, ISSN 1134-1416)ESEN

Ce dossier présente le congrès Eurailspeed 2002 qui s'est tenu à Madrid du 23 au 25 octobre 2002, les évolutions dans le domaine de la grande vitesse, en particulier en Espagne et contient une interview de Monsieur Philippe Roumeguère.

10776

Garicoïx, M.

L'Espagne se construit un deuxième réseau à marche forcée

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2870, P.30-32, ISSN 0042-5478)FR

L'Espagne mène la construction de 7200 km de lignes à grande vitesse. Madrid-Lérida ouvrira début 2003, mais il faudra attendre au mieux 2005 pour la prolongation vers Barcelone avec du matériel neuf.

10818

Rieger, H. et Landwehr, H. et Cuylen, J.

Der neue Hochgeschwindigkeitszug AVE S 103 der RENFE

(Le nouveau train à grande vitesse AVE S 103 de la RENFE)

(RENFER's new high-speed train AVE S 103)

(ZEVrail Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens, Vol.126, N.10, 2002-10, P.428-441, ISSN 0941-0589)DE

L'article décrit les caractéristiques spécifiques de ce train en comparaison avec la série ICE 3 fabriquée par le même constructeur Siemens pour la DB AG. L'accent est mis sur les différences entre ces deux produits notamment du point de vue de l'équipement en traction, du système à air conditionné, du service à bord, des performance en grande vitesse (350 km/h), de l'aménagement des différentes classes de trains.

10838

EurailSpeed charts the future development of high speed travel

(Eurailspeed dresse un bilan du développement futur du voyage à grande vitesse)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.158, N.12, 2002-12, P.741-742, ISSN 0373-5346)EN

L'article présente les avancées et projets prévus dans le domaine de la grande vitesse particulièrement en Espagne, Chine et Corée.

10869

Gonzalez, R.

La relacion en alta velocidad España-Portugal se definira en 2003

(La liaison à grande vitesse Espagne-Portugal sera définie en 2003)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.13, N.279, 2002-11-18, P.25-27)ES

10930

Guirao, B. et Menendez, J-M. et Rivas Alvarez, A.

Les nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse en Espagne : une opportunité pour l'analyse du trafic induit

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.416, 2002-11, P.399-408, ISSN 0564-1373)FR

On observe depuis les années 80 l'existence de différences notables entre les trafics prévus et ceux mesurés a posteriori dans le cadre des projets de nouvelle construction ou d'amélioration des réseaux de transport. Ce phénomène, qui est habituellement associé au terme d'induction de la demande, fait l'objet des recherches décrites dans le présent article. Après une clarification du concept d'induction, cet article passe en revue les méthodes utilisées jusqu'à présent pour quantifier l'augmentation du trafic pour les nouvelles infrastructures de transport ou celles qui ont été modernisées. Il propose ensuite une nouvelle méthode qui a été validée dans le couloir Madrid - Séville avec la mise en service de l'AVE en 1992. Enfin, cette méthodologie est utilisée pour obtenir une première estimation du trafic induit par la ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone en 2004.

10932

Ortiz, JMG. et Wipfler, H-P. et Tessun, H. et al

Elektrifizierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Lérida

(Electrification de la ligne à grande vitesse Madrid-Lérida)

(Electrification of high-speed line Madrid-Lérida)

(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.100, N.12, 2002-12, P.466-472, ISSN 0013-5437)DE

La section de 450 km de long entre Madrid et Lérida de la nouvelle ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone vient d'être équipée d'une nouvelle ligne de contact conçue pour des vitesses de 350 km/h.

10935

Gonzalez, R.

Sistemas de señalizacion en la alta velocidad europea

(Systèmes de signalisation pour la grande vitesse en Europe)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.13, N.281, 2002-12-16, P.8-13)ES

Différentes études ont mis en évidence que la circulation à des vitesses supérieures à 200-220 km/h nécessite la substitution des systèmes de signalisation latérale traditionnels par d'autres systèmes embarqués qui permettent aux conducteurs de travailler dans de bonnes conditions de sécurité. Actuellement, seuls quatre pays européens, l'Espagne, la France, l'Italie et l'Allemagne, disposent d'installations de ce type aptes pour la grande vitesse.

11016

Ordoñez, J.-L.

Proyectos de alta velocidad en España

(Projets de grande vitesse en Espagne)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.40, N.460, 2003-01, P.45-59, ISSN 1134-1416)ES

Présentation des projets de grande vitesse en Espagne : ouverture de la ligne Cordoba-Malaga, nouveaux accès ferroviaires Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo et Madrid-Toledo, tunnel double de Pajares, aménagements des lignes Madrid-Lisbonne et Madrid Alcazar de San Juan-Jaen, Tunnel de connexion entre Madrid-Atocha et Madrid-Chamartin.

11488

Pomès, F.

Madrid - Barcelone - Perpignan : la grande vitesse prend du retard

(Chemin de fer AFAC, Paris Cedex 10: Association Française des Amis des Chemins de fer - AFAC, N.480, 2003-03, P.41-42, ISSN 1252-9907)FR

L'article traite de la ligne nouvelle Madrid-Barcelone en travaux, entre Calatayud et le rio Aranda. Malheureusement, plusieurs éléments se sont conjugués pour retarder la mise en service du projet : des zones gypseuses côté génie civil, une signalisation encore incertaine, et des trains (AVE, Talgo 350, Velaro) indisponibles à l'heure prévue. De plus, aucune date n'a été avancée pour la mise en service de la ligne nouvelle vers Madrid et Lérida.

11554

Gonzalez, R.

Iris propuesta de imagen de la alta velocidad regional

(Iris, proposition d'image de la grande vitesse régionale)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.14, N.294, 2003-07-01, P.14-16)ES

Iris est la nouvelle image de marque pour la grande vitesse régionale élaborée conjointement par les directions régionales et la direction de la Communication de Renfe.

11700

Grant, R.

Da Vinci will manage Spain's first 350 km/h line

(Da Vinci administrera la première ligne d'Espagne à 350 km/h)

(Da Vinci steuert Spaniens erste 350 km/h-Strecke)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.159, N.8, 2003-08, P.495-497, ISSN 0373-5346)EN

Avec la première section de la ligne à grande vitesse Madrid-Barcelona proche de l'achèvement, le nouveau poste d'aiguillage et de régulation de Zaragoza va recevoir de Indra un système novateur de gestion des trains et de l'infrastructure. Basé sur l'équipement du contrôle aérien, Da Vinci sera chargé de la surveillance en temps réel de l'état physique de tous les composants vitaux, ainsi que de la localisation, de la vitesse et de l'itinéraire tracé pour chaque train. Cette information est disponible pour chaque agent du chemin de fer qui en a besoin, et pas seulement les régulateurs.

11816

En servicio la nueva linea Madrid-Lleida con trenes AVE y Altaría

(La mise en service de la nouvelle ligne Madrid-Lleida avec les trains AVE et Altaría)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.15, N.468, 2003-10, P.14, ISSN 1134-1416)ES

Le 11 octobre 2003 a commencé l'exploitation commerciale sur la ligne Madrid-Lleida à une vitesse maximale de 200 km/h. La vitesse sur cette ligne sera à terme de 300 km/h.

11886

Lamas, I.

La Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida en servicio comercial

(La ligne à grande vitesse Madrid-Zaragoza-Lleida en service commercial)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, N.300, 2003-10-16, P.8-11) ES

11911

Fort López-Tello, L.

Seguridad en túneles ferroviarios de alta velocidad

(Sécurité dans les tunnels ferroviaires à grande vitesse)

(Safety in high speed railway tunnels)

(Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos (ciccp), 2003, 147P.) ES-FR-EN

Ce dossier se compose de quatre articles dont l'auteur est Luis Fort López-Tello : "sécurité face aux incendies dans les tunnels. Conception pour les tunnels ferroviaires", "la sécurité, condition requise écologique primordiale. Application à la conception d'Infrastructure ferroviaires", "Simulation d'incendie en tunnels ferroviaires de grande longueur. Stratégies d'évacuation", "Calculs aérodynamiques dans les tunnels ferroviaires. Simulations avec le Programme Ouranos". Dans le 1er article, l'auteur fait part de ses réflexions sur la conjugaison des principaux éléments de conception d'un tunnel ferroviaire : typologie, longueur et la section, dans le respect des prescriptions techniques de l'administration ferroviaire espagnole et de l'écosystème affecté, basées quant à ce dernier aspect sur les concepts développés dans le 2ème article qui décrit une alternative de tracé "Alternative Paradis" étudiée pour l'itinéraire Madrid-Ségovie (réseau à grande vitesse). Le 3ème et 4ème article concernent les études et simulations réalisées à l'occasion du Projet de l'alternative citée.

11944

Garcia Prieto, F.

Spanish high speed railways

(La grande vitesse ferroviaire en Espagne)

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.9, N.4, 2003, P.49-53, ISSN 1351-1599)EN

12004

Madrid-Lisboa, unidas en alta velocidad en 2010

(Madrid-Lisbonne, unis dans la grande vitesse en 2010)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.14, N.302, 2003-11-17, P.16-17) ES

D'ici à 2018 4 projets de lignes à grande vitesse sont prévus pour connecter l'Espagne au Portugal.

12009

Garicoïx, M.

Espagne et Portugal mano en la mano

(Rail et Transport, Paris: La vie du Rail, N.309, 2003-12-03, P.50-52, ISSN 1634-5851)FR

Après une période de dissensions, les gouvernements portugais et espagnol viennent de définir leurs futurs jonctions à grande vitesse. Il reste néanmoins à réunir les financements nécessaires.

12055

Höhne, H.

Schienteknik der HGV-Strecke Madrid-Grenze Frankreich

**(Questions techniques concernant la ligne nouvelle Madrid - frontière française)
(Technology for the high-speed line from Madrid to the French border)**

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.54, N.12, 2003-12, P.37-42, ISSN 0013-2810)DE

Le gestionnaire d'infrastructure espagnol GIF construit actuellement une ligne à grande vitesse entre Madrid et la frontière française via Barcelone. Cette ligne permettra de relier la péninsule ibérique au reste du réseau européen à grande vitesse. Cet article décrit plus particulièrement les aiguilles et les appareils de dilatation installés sur la ligne.

12088

Garicoïx, M.

Espagne et Portugal : des jonctions communes

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2928, 2004-01-07, P.11-12, ISSN 0042-5478)FR

Après une période de dissensions, les gouvernements portugais et espagnols viennent de définir leurs futures jonctions à grande vitesse. Reste toutefois à réunir les financements nécessaires.

12226

Barberon, M.

Grande vitesse : la France et l'Espagne donnent le coup d'envoi de Perpignan - Figueras

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2936, 2004-03-03, P.36-43, ISSN 0042-5478)FR

Mis en service en 2009, le tronçon Perpignan - Figueras mixte grande vitesse - fret fournira à l'Espagne une connexion ferroviaire sans rupture de charge avec le reste de l'Europe. Eiffage et ACS-Dragados sont associés sur le projet, le premier pour la construction, le second pour la concession.

12297

Ordonez, J-L.

Corredor Levante y Mediterraneo en alta velocidad

(Le corridor du levant méditerranéen à grande vitesse)

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.41, N.473, 2004-03, P.43-58, ISSN 1134-1416)ES

12303

A cascade of journey time reductions

(Une série de réductions de durée du trajet)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.44, N.3, 2004-03, P.33-35, ISSN 0744-5326)EN

Le plan des infrastructures de transport conçu par le Ministère espagnol du développement envisage la construction de pas moins de 7000 km de lignes à grande vitesse. La première d'entre elles, reliant Madrid à Séville, a ouvert en 1992, suivi en octobre 2003 par la première section de la ligne Madrid - Barcelone - frontière française.