

HIGH SPEED IN FRANCE
LA GRANDE VITESSE EN FRANCE
HOCHGESCHWINDIGKEIT IN FRANKREICH

0465

LACOTE, F.

Die TGV Fahrzeugfamilie der SNCF

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.8, 1992-08, P.264-271, ISSN 0013 5437) DE

L'article présente la famille des TGV de la SNCF, à partir de la 2^{ème} génération représentée par les TGV Atlantique, les TGV à double niveau, de la 3^{ème} génération et les TGV du 21^{ème} siècle

0711

LACOTE, F.

Die dritte Generation der Hochgeschwindigkeitszüge der Französischen Staatsbahnen - der zweistöckige TGV

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, Berlin: Georg Siemens, N.8-9, 1992-08, P.249-259, ISSN 0941 0589) DE

1032

Colloque Canada - France : les développements du système TGV : science - recherche - technologie, 25-26 mars 1992

(OTTAWA: Centre national des arts, 1992-03-25, 162P.)FR-EN

Le présent colloque présente le système TGV, l'évolution des matériels roulants TGV, l'évolution des technologies ferroviaires pour la très grande vitesse, le freinage, les applications informatiques dans le système TGV, la signalisation, le système de contrôle - commande des trains de l'avenir : le projet ASTREE, le TGV ou l'occasion d'une nouvelle approche des métiers du chemin de fer, l'évolution et développements dans la conception des infrastructures grande vitesse, la protection de l'environnement, l'importance de la géologie et de l'hydraulique dans les études de lignes nouvelles, le développement économique lié aux gares TGV, la rentabilité sociale d'un projet de train à grande vitesse, le cas de Nantes, perception de l'effet TGV.

1255

RIGAUD, J.

La signalisation du TGV Nord

(Rail (Le), PARIS: Le Rail, N.38, 1993-04, P.14-17, ILLU., TAB., ISSN 0989 8220)FR

Par rapport aux lignes TGV Sud - Est et TGVA, la signalisation du TGV Nord a dû évoluer technologiquement pour pouvoir faire face au trafic attendu. Le système qui a été développé est donc une évolution de la signalisation des lignes Sud - Est et Atlantique dont les principes de base sont conservés.



1256

DELARUE, J.

Télécommunications sur le TGV Nord

(Rail (Le), PARIS: Le Rail, N.38, 1993-04, P.20-21, TAB., ISSN 0989 8220)FR

La ligne à grande vitesse du TGV Nord, électrifiée en 2 x 25 kV 50 Hz est télécommandée pour ses installations de signalisation et pour la traction électrique depuis un poste central situé à Lille. L'auteur compare notamment les câbles et supports de transmissions sur les lignes à grande vitesse de Paris Sud-Est, Atlantique et Nord.

1888

TGV Atlantique

(Revue des ingénieurs et techniciens européens, PARIS: EPE, 1989, 28P., ISSN 0337 6818) FR

1893

La ligne nouvelle TGV Rhône-Alpes

(Revue des ingénieurs et techniciens européens, PARIS: EPE, 1993, P.1-34, ISSN 0337.6818) FR

Après la mise en service des TGV Sud-Est, Atlantique et Nord Europe, la construction de la ligne TGV Rhône-Alpes de Lyon à Valence constitue une nouvelle étape dans la réalisation du schéma directeur TGV français. Ce numéro insiste particulièrement sur les techniques de génie civil qui ont été mises en œuvre pour cette ligne techniquement difficile.

1894

Ligne nouvelle du TGV Nord et de l'interconnexion

(Revue des ingénieurs et techniciens européens, PARIS: EPE, 1991, P.1-31, ISSN 0337.6818) FR

Ce numéro spécial consacré à la ligne nouvelle du TGV Nord et de l'interconnexion souligne l'intérêt d'un tel projet, les grandes options du tracé et les techniques de génie civil qui ont été mises en œuvre.

1950

JALARD, B. et LEROY, B.

Le fret à grande vitesse

(Revue générale des chemins de fer, Paris: Dunod, N.9, 1993-09, P.19-24,ISSN 0035 3183) FR

L'ouverture du marché européen, l'internationalisation des échanges, les contraintes de juste à temps et de gestion de la production en flux tendus, sont autant de facteurs favorables à la croissance des transports de marchandises de type express. Pour répondre aux exigences de service de ces transports, les études, menées simultanément par la Communauté des chemins de fer européens et la SNCF, ont démontré que le mode ferroviaire pouvait se positionner sur ces marchés à condition qu'il puisse utiliser l'infrastructure du réseau ferroviaire "grande vitesse". Les auteurs passent en revue : le marché des transports de fret express; les enjeux du marché express européen; les exigences de transport; les potentialités du fer; les atouts de la grande vitesse ferroviaire; les outils techniques et logistiques; les contours d'une offre commerciale fret à grande vitesse.

2320

IZARD, P.

TGV Méditerranée : une grande ambition pour le sud

(Rail, Paris: IA Diffusion, N.42, 1993-12, P.16-23, ISSN 0989-8220) FR

Cet article, qui fait partie d'un dossier intitulé "demain la grande vitesse", fait le point sur ce TGV dont la mise en service est prévue pour 1999 : quatre années d'études préalables; une concertation sans précédent; un projet au service de toute la région; une ligne encore plus respectueuse de l'environnement.

2326

DUCHEMIN, C.

Le projet de TGV Rhin - Rhône

(Rail, Paris: IA Diffusion, N.42, 1993-12, P.43-44, ISSN 0989-8220) FR

Cet article, qui fait partie d'un dossier intitulé "demain la grande vitesse", présente ce projet qui prévoit la construction de 425 km de ligne nouvelle entre Strasbourg et Lyon.

3017

DUMONT, F. et CHLASTACZ, M. et al.

La magie du TGV : Lille - Lyon en trois heures

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2447, 1994-05-25, P.12-20, ISSN 0042-5478) FR

Le 29 mai 1994, les lignes à grande vitesse Paris – Sud - Est et Nord - Europe se rejoignent en Ile-de-France. Il faut désormais un peu moins de trois heures pour aller de Lille - Europe à Lyon – Part - Dieu en évitant Paris. Ce dossier passe en revue successivement : la nouvelle ligne de jonction des TGV en Ile-de-France; la nouvelle gare TGV de Marne-la-Vallée-Chessy, aux portes du parc de loisirs EuroDisney; le duel en perspective avion - TGV; le TGV Réseau dont les rames vont effectuer la jonction.

3025

BROMBERGER, L. et GRASSART, P. et SAGET, E.

TGV Méditerranée : le feu vert est donné

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2450, 1994-06-15, P.12-20, ISSN 0042-5478) FR

Le 2 juin 1994, le décret d'utilité publique du TGV Méditerranée a été publié. Ce dossier dresse une rétrospective des événements qui ont précédé cette publication et évoque l'avenir : à tracé contesté, nouvelles procédures; la future ligne à grande vitesse (carte); qui va payer la facture ? 1999 : un réseau TGV régional; la grande espérance des poseurs de voie; train-avion, le combat reprend.

3149

DURANDAL, D. et POINGT, M.H. et HERISSE, P.

Paris-Marseille en quatre heures dix

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2452, 1994-06-29, P.12-20, ISSN 0042-5478) FR

Avec la mise en service, le 3 juillet 1994, du tronçon sud de la ligne à grande vitesse Rhône-Alpes, Grenay - Saint-Marcel-lès-Valence, le contournement de Lyon par l'Est est achevé. Le même jour, la nouvelle gare TGV de Satolas, située sur la partie nord de la ligne Rhône-Alpes, devait accueillir ses premiers voyageurs. Ce dossier fait le point : les grandes dates du projet; tout sur le contournement; les ouvrages d'art de la ligne Rhône-Alpes; au cœur du poste de commande; l'échangeur des TGV; à l'ombre des ailes de Satolas; Satorail avance au pas; les Réseau, les Sud - Est mais pas les Atlantique...



3415

PICARD, J.F. et BELTRAN, A.

D'où viens-tu TGV ? Une histoire du TGV

(Revue générale des chemins de fer, Montrouge: Dunod, N.8-9, 1994-09-00, P.7-81, ISSN 0035-3183) FR

Présentée lors d'une journée organisée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), le 31 mars 1994 à Paris, sur le thème de l'origine des très grandes vitesses ferroviaires en France, cette étude a été commandée par l'AHICF à l'Institut d'histoire du temps présent (CNRS). Elle met en perspective les conversations tenues par les auteurs en 1991 et 1992 avec plus de 20 acteurs notoires de la conception et de la naissance de la très grande vitesse sur rails en France. Elle comporte 10 chapitres : le TGV, quelle histoire ? Electrification et chemin de fer; la SNCF modernise le rail; "vous roulez à 200 km/h puisque vous pouvez le faire"; l'heure de l'exploitant; vendre de la vitesse; une nouvelle ligne de chemin de fer, "C03"; les aléas de la décision; réseau TGV; TGV et avenir du chemin de fer.

3508

POINGT, M.H. et ZIEGLER, B.

Le TGV-Est sur la ligne de départ

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2466, 1994-10-19, P.14-22, ISSN 0042-5478) FR

Depuis le 16 septembre 1994, la procédure d'enquête d'utilité publique sur le TGV - Est est engagée. Ce dossier fait le point : les grandes dates d'un grand projet; le projet est bouclé... sauf son financement; le tracé du TGV Paris - Strasbourg; à quoi sert l'enquête d'utilité publique ? Grande vitesse à l'allemande; les grands projets allemands...

4482

MATHIEU, G.

The growing high speed net envelops France

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business, Vol.151, N.10, 1995-10, P.639-646, Illu., Ca., ISSN 03736-5346) EN

Après avoir fait le point sur le réseau à grande vitesse français, Gérard Mathieu s'intéresse à l'impact économique et social du TGV: gain de temps pour les utilisateurs, effets sur l'économie régionale. Il s'appuie entre autre sur une étude réalisée par le Laboratoire économique des transports et l'INRETS concernant les effets de l'implantation du TGV Sud - Est sur différents secteurs économiques. Enfin, Gérard Mathieu aborde les projets européens.

4537

ROUMEGUERE, P.

TGV : The performance option

TGV : Le choix de la performance

TGV : Eine Entscheidung für Leistung

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.8-9, 1995-08, P.58-62) EN-FR-DE

Au début des années 70, la France a choisi de miser sur le développement de la grande vitesse ferroviaire, système de transport compatible avec le réseau classique, permettant de répondre à l'accroissement de la mobilité et de satisfaire une large clientèle. 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?"

4760

BERRIN, G.

Maintenance of high-speed line at SNCF

L'entretien des lignes à grande vitesse à la SNCF

Die Instandhaltung der Hochgeschwindigkeitsstrecken bei der SNCF

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.1, 1996-01, P.17-22) FR-EN-DE

Cet article examine les critères en relation avec l'entretien des voies ferrées grandes lignes SNCF, dans la perspective de l'efficacité technique et du coût minimal : conception de la voie, qualité et durabilité de ses constituants, politique de maintenance adaptée, mise en œuvre rigoureuse et planifiée de cette politique.

4799

Les très grandes vitesses ferroviaires en France

(Revue d'histoire des chemins de fer, Paris: Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), N.12-13, 1995, 303P., ISSN 0996-9403) FR

Ce numéro contient, dans sa première partie, les actes de la journée du 31 mars 1994 intitulés "Aux origines des très grandes vitesses ferroviaires en France : histoire d'une décision, genèse d'une innovation". La deuxième partie est consacrée aux débats.

4999

CHLASTACZ, M.

TGV Sud - Est : c'est parti pour dix ans de chantiers

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2538, 1996-03-20, P.4-5,ISSN 0042-5478) FR

Le chantier de renouvellement du ballast sur la ligne à grande vitesse Paris – Sud - Est est lancé depuis le 18 mars 1996. Il devrait durer une dizaine d'années et permettre de relever la vitesse à 300 km/h. Cet article décrit la logistique mise en place.

5024

GOUIN, M.

Le fret express et la grande vitesse ferroviaire

(Revue générale des chemins de fer, Paris: Dunod, N.4, 1996-04, P.59-63,ISSN 0035-3183) FR

Cet article fait partie d'un numéro spécial intitulé "FRET", entièrement consacré au fret ferroviaire en France. Après quelques données sur le fret express (un produit spécifique; un marché porteur qui s'internationalise; un marché exigeant; de multiples acteurs aux offres diversifiées; des stratégies propres à chaque opérateur; une complémentarité des modes de transport), il présente le projet de TGV Fret de la SNCF.

5040

CHLASTACZ, M. et BARBERON, M.

Grande vitesse et travaux géants

(Vie du rail (La), Paris cedex 09: La vie du rail, N.2551, 1996-06-19, P.16-24) FR

Ce dossier présente le chantier de renouvellement de la ligne à grande vitesse Paris – Sud - Est : premier acte, le ballast; deuxième acte, les aiguillages...

5051

BROMBERGER, L.

Le TGV Est en questions

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2536, 1996-03-06, P.18-24, ISSN 0042-5478) FR

A moins de deux mois et demi de la date limite pour déclarer le TGV Est d'utilité publique (16 mai 1996), ce dossier, qui comporte des interviews de nombreuses personnalités, fait le point : rivalité avec le TGV Rhin - Rhône; des travaux par les deux bouts; le tracé; la chance d'une troisième génération de TGV; calme plat entre la DB AG et la SNCF; les dates du projet...

5168

KOPECKY, M.

La naissance de la grande vitesse ferroviaire ou les cheminements qui ont conduit à la grande vitesse en France

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.378, 1996-07, P.288-297, ISSN 0564-1373) FR

Cet article offre une synthèse de la gestation d'un nouveau système de transport ferroviaire en France de l'aérotrain des années cinquante aux développements les plus récents du TGV, en passant par la turbine à gaz des années soixante. L'accent est mis principalement sur les options techniques et le rôle du service de la recherche, les problèmes liés à la voie et la rentabilité économique du projet.

5228

BLANC, A. et BROSSIER, C. et al.

Rapport de la mission sur le projet de TGV - Est européen (Lettre du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre délégué au Budget, porte-parole du Gouvernement, du Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et du Secrétaire d'Etat aux Transports en date du 12 mars 1996)

(IGF n° 96-IG-082CGPC n° 96-137, 1996-07, VP.)FR

L'Inspection Générale des Finances et le Conseil Général des Ponts et Chaussées ont été chargés d'une expertise du projet de TGV - Est européen. Cette expertise devait notamment porter sur les hypothèses de coûts, de trafic et de recettes et apprécier la validité de la méthode utilisée par la SNCF, en comparaison avec une approche financière prenant en compte la situation propre de l'entreprise.

5251

ROUVILLOIS, P.

Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse

(1996, 28P.) FR

Le Ministre et le Secrétaire d'Etat aux Transports de la République française ont confié à Monsieur Rouvillois une mission de réflexion sur les modalités de mise en œuvre du schéma directeur des lignes à grande vitesse. Cette mission avait pour but de réexaminer ces modalités, en tenant compte des engagements internationaux, sous un triple aspect : la programmation des TGV; les enveloppes financières nécessaires; les montages juridiques envisageables.

5329

FOURNIAU, J-M.

De l'innovation au grand projet : la genèse des choix techniques de la rame TGV Paris Sud-Est

(Institut d'Histoire de l'Industrie, 1996-10-01, 21P.) FR

La conception commerciale, économique et technique de l'exploitation est, selon l'auteur, en totale rupture avec les systèmes de transport ferroviaire développés jusque là. Il met en lumière deux moments distincts dans le processus d'innovation. Le premier est celui de l'innovation de système pendant lequel le Service de la recherche et les équipes des directions fonctionnelles inventent le système TGV. Le second moment est celui des choix techniques définitifs qui permettent de préparer l'appel d'offres pour la construction des premières rames. Dans cette communication, l'auteur rappelle les enjeux de ces deux moments et les raisons des choix techniques réalisés. Après avoir indiqué la nature des rapports entre la SNCF et les industriels au cours de ces deux périodes, il consacre sa troisième partie à la période de la construction même des rames où la logique de grand projet est alors inaugurée.

5331

RIBEILL, G.

Les conditions de la genèse du TGV : les contextes interne et externe de la SNCF

(Institut d'Histoire de l'Industrie, 1996-10-01, 3P.) FR

L'auteur rappelle les conditions dans lesquelles a débuté le projet C 03 "Desserte à grande vitesse sur infrastructure nouvelle" à la SNCF.

5595

ZELLER, A.

Un projet de loi pour le financement des lignes TGV

(Revue Générale des Chemins de fer, Paris: Dunod, N.2, 1997-02, P.19-20, ISSN 0035-3183) FR

Adrien Zeller, député du Bas-Rhin et président du Conseil régional d'Alsace, a déposé en novembre 1996, une proposition de loi visant au financement des projets actuellement à l'étude. Cette proposition de loi est reprise intégralement.

5692

LACOTE, F. et POINSSOT, A. et CATHELIN, C. et al.

15 ans de TGV

(Revue générale des chemins de fer, Paris: Dunod, N.11-12, 1996-12, P.3-119, ISSN 0035-3183) FR

Au sommaire de ce numéro spécial consacré au 15e anniversaire de la mise en service du TGV en France (septembre 1981) : éditorial du directeur du matériel et de la traction de la SNCF ; introduction par le directeur général délégué "clientèles" de la SNCF ; le TGV Sud - Est ; les TGV Réseau et le Duplex ; l'entretien et l'évolution de la maintenance ; la conduite du TGV ; l'évolution de la formation des conducteurs ; la répartition de la charge de conduite ; le système informatique d'aide à la conduite ; les études sur la cabine TGV nouvelle génération ; la restauration à bord ; les personnels de bord ; l'exportation ; le réseau et les projets européens ; l'apparition de la concurrence ; la voie : l'expérience acquise sur la ligne à grande vitesse Sud - Est, les premiers renouvellements de composants ; l'évolution de la signalisation ; l'évolution de la politique commerciale de 1981 à 1996 ; Systra dans le génie civil des lignes des trains à grande vitesse.

5813

Domergue, P. et Quinet, E.

Financing French High-Speed Network, Problems and Perspectives

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.11, 1997-04, P.24-29) EN

La France a joué le rôle de fer de lance dans le développement du réseau à grande vitesse européen, mais compte tenu des difficultés financières de la SNCF, la révision du plan directeur du TGV est devenue inévitable. Selon les directives européennes, les infrastructures doivent être séparées des opérations et, comme l'on pouvait s'y attendre, l'établissement du prochain plan directeur donne lieu à de chauds débats.

6188

Bromberger, L.

TGV Est, TGV Rhin - Rhône : l'impossible choix

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2615, 1997-10-08, P.14-22 , ISSN 0042-5478) FR

Alors que le projet de TGV Est a bien du mal à concilier les exigences des écologistes, des financiers ou des partisans de la vraie grande vitesse, le TGV Rhin - Rhône progresse dans une belle unanimité. La Vie du Rail s'interroge sur les possibilités réelles du maintien des deux projets. Entre un TGV qui desservirait le grand Est de la France et un autre à vocation européenne, il faudra bien choisir. Au delà des pressions des élus, ce sera à l'Etat de choisir.

6209

Wiat, A.

Premiers trains de fret sur lignes TGV

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2616, 1997-10-15, P.4-6, ISSN 0042-5478) FR

En octobre 1997, pour la première fois, deux trains du Sernam, ont circulé sur des lignes de la SNCF en empruntant des lignes à grande vitesse. Ce service Sernam 200 est aujourd'hui limité à 160 km/h mais devrait permettre à terme une vitesse commerciale de 200 km/h.

6210

Lubek, P.

L'expérience française du financement des projets de TGV : problématique générale

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Dunod, N.10, 1997-10, P.15-25, ISSN 0035-3183) FR

La question du financement des infrastructures ferroviaires est au cœur des débats relatifs au développement du réseau européen. Les notions de rentabilité, de financement privé, de partenariat public - privé, de financement de projet, sont souvent mises en avant dans une relative confusion. Pour clarifier les concepts et les enjeux, cet article décrit l'expérience française du financement des projets de TGV pour en poser la problématique générale.

6533

LACOTE, F.

The tilting TGV

(Roma: WCRR'97, 1997-11, 5P.)EN

Quand le trafic est trop faible pour justifier des investissements dans des lignes à grande vitesse, le gain de temps peut se faire en utilisant des TGV pendulaires sur des lignes conventionnelles. La SNCF travaille sur un prototype équipé d'un système de pendulation qui n'a pas bouleversé l'architecture originelle du TGV.

6725

PERREN, B.

TGVs : a fleet in transition

(Modern Railways, Weybridge, Surrey: Ian Allan, Vol.55, N.597, 1998-06, P.392-396, ISSN 0026-8356) EN

Etude des différentes générations de TGV et de leurs caractéristiques techniques.

6886

Le TGV-Est-Européen et les finances publiques : éléments de réflexion macroéconomique

(Paris cedex 07: OFCE, 1998-06, 37P.) FR

Le projet du TGV Est européen entre dans sa dernière phase d'étude. Il ressort des différentes évaluations réalisées que la rentabilité économique de ce projet est négative. Un financement public des infrastructures est donc nécessaire à sa viabilité. Ce rapport propose une évaluation des contraintes et des conséquences économiques de la construction de ce TGV.

7028

Morellet, O. et Marchal, P.

Extension du réseau TGV et évolution du trafic multimodal

(Cahiers Scientifiques du Transport (Les), Lyon Cedex 07: AFIT MRASH, N.32, 1997, P.27-34, ISSN 1150-8809) FR

Le trafic ferroviaire voyageurs et notamment le trafic TGV va-t-il connaître un développement d'ici à 2015 ? Les mauvais résultats du début des années 90 pourraient faire croire que la croissance observée sur la période 1975-1992 ne pourra pas être retrouvée. Néanmoins, en explorant divers scénarios à l'aide du modèle MATISSE, on peut faire apparaître les conditions d'une poursuite des tendances antérieures. Deux variables clés doivent être prises en compte : la première est le taux de croissance économique, qui oriente fortement la demande de déplacements; la seconde est le développement de l'offre TGV (TGV Est, TGV Méditerranée, TGV Rhin - Rhône, TGV Lyon - Turin, Languedoc Roussillon...). La réalisation de tous ces projets permettrait une progression de 2,1 à 2,6 % du trafic ferroviaire, soit environ un point de plus que sur la période 1975-1992. Mais ce résultat proviendrait principalement du trafic international, les lignes intérieures les plus porteuses ayant déjà été réalisées.

7029

Essig, P.

Le concept TGV, des origines au TGV pendulaire

(Cahiers Scientifiques du Transport (Les), Lyon Cedex 07: AFIT MRASH, N.32, 1997, P.35-44, ISSN 1150-8809) FR

Au vu du schéma directeur du TGV adopté en 1992, les lignes nouvelles auraient dû être construites à un rythme soutenu dans les années 90. Cela n'a pas été le cas car de multiples facteurs de blocages sont apparus. Ainsi, aujourd'hui, la construction de longueurs importantes de lignes nouvelles constitue une impasse. Le développement de la grande vitesse ferroviaire doit passer par la recherche d'une autre solution. Elle existe grâce au renouveau du matériel roulant sous la forme du TGV pendulaire. Associé aux nouvelles méthodes de signalisation et de contrôle - commande (ETCS et ERTMS), la technologie pendulaire permet d'optimiser l'ensemble du réseau classique et du réseau grande vitesse.

7030

Bonnafous, A. et Crozet, Y.

Evaluation, dévaluation ou réévaluation des lignes à grande vitesse

(Cahiers Scientifiques du Transport (Les), Lyon Cedex 07: AFIT MRASH, N.32, 1997, P.45-55, ISSN 1150-8809) FR

Les résultats commerciaux et financiers décevants du TGV Nord, associés à une crise générale du transport ferroviaire en France au début des années 90, ont conduit à remettre en cause l'ensemble des projets de lignes à grande vitesse. Ces derniers ont été réexaminés par le rapport Rouvillois qui a conclu à la quasi impossibilité de réaliser de nouvelles lignes TGV sans un soutien direct, et parfois massif, des fonds publics. Les lignes les plus rentables étant déjà construites, le seul financement privé ne peut suffire pour développer des lignes nouvelles. Cela ne signifie pas que tous les projets doivent être abandonnés puisque certains conservent une bonne rentabilité socio-économique. La grande vitesse a donc un avenir, mais il est important de ne pas pénaliser le système TGV en donnant la priorité aux projets les moins rentables. Et il faut éviter que les relations entre l'exploitant et le propriétaire de l'infrastructure apparaissent comme un jeu à somme nulle.

7032

Klein, O.

Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence

(Cahiers Scientifiques du Transport (Les), Lyon Cedex 07: AFIT MRASH, N.32, 1997, P.57-83, ISSN 1150-8809)FR

Cet article a pour objet de présenter les principales évolutions de mobilité qui ont pu être repérées par comparaisons des données de deux vagues d'enquête. Après un rapide exposé des principales caractéristiques de l'enquête, les résultats sont décomposés en distinguant trois zones géographiques suivant leur éloignement de Paris. A l'intérieur de chacune d'elle, les trois grands motifs de déplacement (professionnel, domicile – travail et personnel) sont tour à tour envisagés. Enfin, la conclusion rapproche les observations réalisées sur le TGV - Atlantique des connaissances déjà acquises concernant la mobilité à longue distance et les dessertes ferroviaires à grande vitesse. On y trouve la confirmation de l'essentiel des caractéristiques de la mobilité à grande vitesse ainsi que la vérification que ce que le nombre d'éléments extérieurs à la sphère des transports pèsent d'un poids déterminant sur les dynamiques de la mobilité.

7033

Menerault, P.

Le TGV-Nord est-il soluble dans les "figures de la concertation à la française

(Cahiers Scientifiques du Transport (Les), Lyon Cedex 07: AFIT MRASH, N.32, 1997, P.85-104, ISSN 1150-8809) FR

Cet article s'appuie sur les travaux développés par J.M. Fourniau à propos du rapport entre décision - participation - partage du pouvoir. Il interroge la modélisation proposée par cet auteur d'un point de vue théorique, heuristique puis empirique. Il montre d'abord que les thèses de J.M. Fourniau empruntent à la fois aux théories Pluraliste et corporatiste de l'Etat et traduisent ainsi l'intérêt d'une approche globale en terme de "réseau de politique publique". Ensuite la dimension heuristique du modèle est critiquée en regard de son caractère trop agrégé pour fournir un cadre opératoire. Enfin une analyse empirique menée à partir des revendications liées au TGV dans le Nord-Pas-de-Calais illustre la diversité des oppositions générées par le projet dans leur type, leur durée, leur mode de régulation. Toutes s'inscrivent pourtant dans le cadre d'une "déviance normale" ne remettant jamais en cause le système de valeurs forgé autour de l'infrastructure nouvelle.

7136

CARTIER, G.

TGV Méditerranée on course for 2001

(La mise en service du TGV Méditerranée en 2001)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.155, N.1, 1999-01, P.43-45, ISSN 0373-5346) EN

Les travaux de génie civil touchant à leur fin et la pose des voies devant commencer en février 1999, la SNCF et RFF espèrent pouvoir inaugurer le TGV Méditerranée en Juin 2001. Paris ne se trouvera plus qu'à 3 heures de Marseille. Gilles Cartier, Directeur de ce projet à la SNCF, présente ici les 250 nouveaux kilomètres.

7204

Klein, O. et Claisse, G.

Le TGV - Atlantique : entre récession et concurrence

(Etudes et recherches, Lyon Cedex 07: MRASH, 1997, 163P., ISSN 0769-6434) FR

Une enquête coordonnée sur les trois modes de transport (autoroute, train; avion) a été réalisée à l'initiative de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports par le Laboratoire d'Economie des Transports en 1989 et 1993 autour du TGV - Atlantique. Cette enquête intervenue juste avant et quatre ans après la mise en service du TGV - Atlantique, a permis de recueillir 18000 questionnaires portant sur l'ensemble des parcours Province - Paris concernés par la nouvelle offre. Cette synthèse des résultats permet de mieux comprendre comment les déplacements personnels, les déplacements domicile - travail ainsi que les relations entre l'Île - de - France et les principales agglomérations de la façade atlantique de la France se sont modifiées à la faveur de la mise en service du TGV-A.

7265

TGV et aménagement du territoire : un enjeu majeur pour le développement local

(Paris: Syros Alternatives, 1991, 153P.) FR

Le TGV, plus écologique que l'avion et la voiture, est l'outil majeur d'aménagement du territoire français dans la perspective européenne et relance le débat sur la décentralisation. Cet ouvrage, nourri des travaux du colloque du Creusot des 11 et 12 octobre 1990 sur le thème "TGV et aménagement du territoire", intéressera tous les décideurs et acteurs locaux et nationaux du développement urbain.

7336

Tréglodé, H. de

Réseau Ferré de France (RFF) : High-speed projects

Réseau Ferré de France : projets grande vitesse

Réseau Ferré de France : Hochgeschwindigkeitsprojekte

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9-10, 1998-09, P.29-30) FR-EN-DE

En France, les projets d'infrastructure pour la grande vitesse doivent répondre à des contraintes budgétaires de plus en plus fortes et satisfaire des exigences économiques plus grandes. Les principaux projets développés par RFF sont présentés très brièvement. Cet article fait partie de la session 1 du congrès Eurailspeed 98 "La grande vitesse et la politique des transports en Europe".



7459

Roujon, M. et Noé, H-P. et Gilbert, G. et al.

Prise en compte de l'aléa sismique pour la réalisation de l'infrastructure du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris cedex 15: Elsevier, N.2, 1999-02, P.5-23, ISSN 0035-3183) FR

Dans le cadre des études de conception et des travaux proprement dits, la SNCF a été amenée à prendre en considération, compte tenu de la situation géographique du projet TGV Méditerranée, l'aléa sismique. Cette prise en compte est rendue nécessaire par la loi du 22 juillet 1987, relative à la prévention des risques majeurs et s'applique aux ouvrages d'art ainsi qu'aux ouvrages en terre.

7516

Haydock, D.

TGV Est goes ahead

(Today's Railways, Sheffield: Platform 5, N.41, 1999-05, P.21-24, ISSN 1354-2753) EN

En janvier 1999, le projet de ligne à grande vitesse entre Paris et Strasbourg a reçu le feu vert. Il avait été régulièrement repoussé pour cause de financement. D'ici 2006, il desservira Luxembourg, Strasbourg et Francfort.

7581

Palais, G.

Tilt technology serving high-speed rail

La pendulation au service de la grande vitesse

Die Neigetechnik im Dienste der Hochgeschwindigkeit

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.152-156)

FR-EN-DE

Dans le cadre de sa politique produit grande vitesse et pour répondre à de nouveaux besoins de transport, la société Alstom a développé avec la SNCF la première rame grande vitesse pendulaire. La complémentarité du train pendulaire et du TGV peut en effet s'avérer très efficace sur certaines dessertes spécifiques pour augmenter la part de marché du transport ferroviaire vis-à-vis des modes de transport concurrents. Cette intervention fait partie de la session 8 du congrès Eurailspeed 98 "L'avenir des trains à grande vitesse; les technologies en présence".

7823

Haydock, D.

LGV Méditerranée track laying begins

(Today's railways, Sheffield: Platform 5, N.44, 1999-08, P.30-37, ISSN 1354-2753) EN

L'auteur passe en revue les caractéristiques de la nouvelle ligne à grande vitesse Méditerranée qui permettra de relier Paris à Marseille en trois heures en juin 2000.

7904

Journet, M.

La conception des grands ouvrages d'art du TGV Méditerranée : une démarche d'ingénierie innovante

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris cedex 15: Elsevier, N.9, 1999-09, P.21-31, ISSN 0035-3183) FR

RFF, maître d'œuvre de la nouvelle ligne TGV Méditerranée, achève actuellement les grands chantiers de Génie Civil. Cet article retrace la démarche innovante qui a conduit l'Ingénierie de la SNCF à proposer et à mener à bien la réalisation d'ouvrages d'art exceptionnels contribuant à une insertion réussie dans l'environnement de la ligne nouvelle à grande vitesse.

7923

Barberon, M.

Le TGV Méditerranée sur la bonne voie

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2712, 1999-09-15, P.33-42, ISSN 0042-5478)FR

Le chantier du TGV Méditerranée est actuellement l'un des plus grands chantiers de travaux publics en cours en Europe. Il entre dans une nouvelle phase : la mise en place des équipements de superstructures a commencé le 3 juin avec la pose des premiers rails.

8072

TGV Méditerranée : de la conception aux premiers rails

(Chemins de fer, Paris Cedex 10: AFAC, N.458, 1999, 64P., ISSN 1252-9907) FR

Le TGV Méditerranée constitue l'un des plus grands chantier ferroviaire européen qui a permis la création de liaisons rapides inter et intra - régionales. Les 4 plus importantes métropoles françaises : Marseille, Lyon, Paris et Lille seront reliées entre elles et à grande vitesse. Le TGV a été un projet difficile à mener du fait de la nature de l'habitat spécifique au sud de la France des régions touristiques à traverser, des sites naturels à protéger.

8105

Orsi, J-P.

La rénovation de la ligne à grande vitesse Paris Sud - Est

(Revue générale des chemins de fer, Paris Cedex 15: Elsevier, N.12, 1999-12, P.5-14, ISSN 0035-3183) FR

L'article décrit l'organisation et le fonctionnement du chantier de renouvellement du ballast et des appareils de voie sur la ligne nouvelle Paris - Lyon. Chaque nuit ce chantier mobilise un grand nombre de travailleurs, de multiples trains de travaux et un matériel spécialisé pour un chantier qui dépose et remet en place une nouvelle voie sans dégrader l'offre de service.

8162

Grassart P.

Le TGV Méditerranée comme si vous y étiez

(Paris cedex 09: La vie du rail et des transports, N.2732, 2000-02, P.34-41)FR

En attendant la mise en service en juin 2001, le TGV Méditerranée avance à grands pas et peaufine son matériel, ses dessertes, ses gares et ses services. L'objectif est d'augmenter le trafic en France de 30 pour cent pour battre l'avion sur le trajet Paris - Marseille.



08346

Hoffstetter, P.

L'Europe et ses défis : stratégie internationale de la SNCF dans le domaine des voyageurs

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2000-03, P.23-37, ISSN 0035-3183)FR

Dans un contexte européen en pleine mutation, le TGV, qui a déjà révolutionné le transport ferroviaire des voyageurs en France, possède des atouts sérieux pour l'avenir du transport international. De l'interpénétration entre les réseaux actuels au marché unique, la tâche est immense et nécessitera de profondes réorganisations. Il est urgent pour la SNCF de saisir l'opportunité qui se présente de construire l'Europe ferroviaire de demain.

08414

Briginshaw, D. et Sato, O.

Japon apuesta por la transformacion de lineas de ancho métrico, Francia centra su estrategia de alta velocidad construyendo el AGV, una nueva version del TGV

Le Japon mise sur la transformation de ces lignes à voie métrique, la France centre sa stratégie à grande vitesse en construisant l'AGV, une nouvelle version du TGV

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol.37, N.431, 2000-05, P.4-8, ISSN 1134-1416)ES

La France et le Japon, pionniers de la grande vitesse dans le monde, choisissent deux voies bien distinctes pour leurs nouveaux projets de développement de la grande vitesse. La France développe conjointement avec la société Alstom, des versions plus rapides du TGV alors que le Japon mise sur la construction de nouvelles lignes.

08439

Briginshaw, D.

AGV : The next generation

AGV : la prochaine génération de trains à grande vitesse

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.40, N.5, 2000-05, P.15-18, ISSN 0744-5326)EN

L'AGV, un nouveau concept de train à grande vitesse, est en cours de développement par Alstom en coopération avec les chemins de fer français, SNCF. Ce sera le premier train articulé à grande vitesse à traction répartie. Des prototypes sont en construction et les essais pourraient commencer en mars 2001.

08471

Bonnepart, R.

Die Zuverlässigkeit des TGV

La fiabilité du TGV

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen

Verkehrstechnik (ZEV+DET), Berlin: Georg Siemens, N.2/3, 2000-06-08, P.64-72, ISSN 0941-0589)DE

L'article présente les facteurs essentiels ayant contribué, sous les aspects de la fiabilité et de la disponibilité, au succès du parc TGV tout en assurant la rentabilité. L'article porte sur les effets du trafic à grande vitesse en France et dans les pays voisins ainsi que sur ses dimensions technique et économique. De plus, l'article présente les paramètres de construction des rames automotrices TGV, dont l'entretien contribue essentiellement aux bons résultats du service. Les effets sur la fiabilité et la disponibilité sont ensuite mis en évidence à l'aide d'exemples. L'article se termine par une présentation des possibles évolutions visées par la SNCF pour améliorer les services du système TGV ainsi que pour optimiser davantage la rentabilité des investissements importants dans le système du trafic à grande vitesse.



08563

Barberon, M.

Le TGV Méditerranée se branche au sud

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2752, 2000-06, P.11-17, ISSN 0042-5478)FR

La mise sous tension de la partie sud de la ligne TGV Méditerranée qui aura lieu mi-septembre, marquera la fin de la première phase des travaux d'électrification. Certains équipements de sécurité sont déjà en cours de validation.

08565

Grassart, P.

Le TGV Med, c'est dans un an

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2752, 2000-06, P.34-42, ISSN 0042-5478)FR

Le TGV Méditerranée, c'est 250 km de ligne nouvelle qui ont été posés après cinq ans de travaux, pour un coût de 25 milliards de francs, financé à 90 pc par RFF et à 10 pc par l'Etat. 500 ouvrages d'art rythment un parcours qui concerne 140 liaisons, 11 régions et qui devrait générer 23 millions de voyageurs. L'article récapitule les nouvelles gares et dessertes du TGV. Le TGV permettra-t-il désormais de concurrencer efficacement l'avion sur Paris-Marseille ?

08634

Durandal, D.

TGV Est européen : échanges franco-allemands

(Chemins de fer, Paris: AFAC, N.462, 2000, P.15-19, ISSN 1252-9907)FR

Le TGV Est européen, dès sa conception, reliait la France à l'Allemagne, à la Suisse et au Luxembourg. Mais en dépit de son nom de baptême, ses ambitions internationales étaient restées au second plan. Cependant, le 22 mai 2000, les ministres des transports d'Allemagne et de France, les présidents de la DB et de la SNCF ont réaffirmé leur détermination avec pour objectif une mise en service des liaisons TGV franco-allemandes en 2006.

08635

Durandal, D.

TGV Est européen : coup d'oeil sur le projet

(Chemins de fer, Paris: AFAC, N.462, 2000, P.20-24, ISSN 1252-9907)FR

Présentation du tracé de la ligne du TGV Est européen. Si les caractéristiques de construction de l'infrastructure sont d'ores et déjà connues dans leurs grandes lignes, certains points peuvent encore être modifiés. Quant aux options de desserte et au matériel roulant envisagé, ils seront redéfinis en fonction des analyses de marché qui incombent maintenant à la société Rhealys.

08659

Cointet, J. et Tréglodé, H. de

Dans TGV-Netz und seine Entwicklung

Le réseau TGV et son développement

(Bahn Report '99, Darmstadt: Hestra, N.HS, 1999, P.51-55)DE



08835

Barberon, M.

Les essais du TGV Med : première campagne

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2769, 2000-11-01, P.16-26, ISSN 0042-5478)FR

La rame TGV Réseau n° 531 a effectué les premiers essais en ligne pour tester voies, caténaires, nouveau système d'enclenchement et autres installations fixes entre Marseille et Avignon pour le tronçon sud et entre Valence et Allan pour le secteur nord.

09022

TGV Med. J-151

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2779, 2001-01-10, P.16-23, ISSN 0042-5478)FR

En raison de l'ouverture de la nouvelle ligne à grande vitesse du TGV Méditerranéen prévue en juin 2001, trois nouvelles gares sont en cours de construction (Aix, Avignon, Valence). Un bilan est fait sur l'état d'avancement des travaux, les aménagements internes et externes de ces gares.

09053

TGV est : c'est parti !

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2782, 2001-01-31, P.20-30, ISSN 0042-5478)FR

Le TGV Est (reliant Paris à Strasbourg), dont les travaux d'équipements ferroviaires de la future ligne à grande vitesse sont prévus pour début 2002, a été financé à plus de 75PC par des fonds publics : collectivités territoriales, France, Luxembourg, Union européenne. Cet article décrit le financement du projet, les particularités de la nouvelle infrastructure, les projets fonciers, les travaux prévus pour l'aménagement et la transformation des lignes existantes et le projet de connexion franco-allemand.

09116

Grassart, P.

TGV Med : le match train-avion

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2787, 2001-03-07, P.18-24, ISSN 0042-5478)FR

Même si les responsables des deux modes de transport se défendent de toute agressivité, le match entre le TGV Med et l'avion aura bien lieu sur Paris-Marseille. Les gains de parts de marché seront stratégiques pour la SNCF qui mise notamment sur ses tarifs et son accessibilité. L'avion lui, a déjà de longues années d'expérience en matière de qualité de service. Cet article fait un bilan sur les avantages de chacun de ces deux modes de transport.

09184

Briginshaw, D.

Test running starts on TGV Méditerranée

Début des tests de circulation sur la ligne du TGV Méditerranée

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.61, N.3, 2001-03, P.13-15, ISSN 0744-5326)EN

Officiellement le premier essai sur la cinquième ligne à grande vitesse française a commencé le 17 janvier 2001 : la ligne du TGV Méditerranée longue de 250 km relie Valence à Marseille et Nîmes. La ligne qui sera ouverte en juin 2001 va transformer les voyages en train entre le nord et le sud de la France. L'article décrit les caractéristiques techniques de la ligne (infrastructure, taille), les prestations (temps de transport, vitesse, fréquence, capacité de transport), les projets de connexion avec les autres réseaux français (TGV Nord, TGV Est, TGV Bretagne, TGV Aquitaine, TGV Atlantique, TGV Sud-Est, TGV Rhin-Rhône).



09340

Delfosse, P.

Le TGV pendulaire

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, 2001-06, P.15-25, ISSN 0035-3183) FR

La SNCF dispose d'une flotte imposante de rames TGV. Cependant à la différence de bon nombre d'autres grandes entreprises, elle ne propose pas de relations à grande distance par matériel pendulaire. L'article présente la réalisation et les essais d'un prototype de TGV pendulaire mis au point par la SNCF et Alstom. Sont présentés le réseau à grande vitesse (carte), les origines du projet, les enjeux et caractéristiques techniques, les essais et les aspects liés au confort des passagers.

09351

Grassart, P. et Dumont, F.

La Marseillaise pour le TGV : le jour de gloire est arrivé.

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2801, 2001-06-13, P.12-21, ISSN 0042-5478)FR

Récit de la journée d'inauguration de la ligne nouvelle du TGV Méditerranée le 7 juin 2001. Nombreuses photos et témoignages.

09384

Durandal, D.

TGV Méditerranée : prêt au départ. Vingt ans après, la grande vitesse du Nord au Sud

(Chemins de fer, Paris: AFAC, N.467, 2001, P.8-13, ISSN 1252-9907) FR

Fréquence, temps de parcours, confort et services, tarifs, matériel en service : cet article fait le point sur le nouveau service à grande vitesse en direction du sud de la France.

09513

SNCF

Inauguration du TGV Méditerranée

(Paris Cedex 14: SNCF - Direction de la communication, 2001-06-07, 83P.)FR

Ce dossier contient des informations générales sur la ligne TGV Méditerranée : données sur l'infrastructure, les installations fixes, description des grandes étapes de ce projet de ligne, du système de sécurité, bilan du maître d'ouvrage RFF, présentation des rames, ouvrages d'art, gares et partenaires clients.

09544

Perren, B.

Paris-Marseille in three hours

Paris-Marseille en trois heures

(Modern railways, Hersham, Surrey: Ian Allan, Vol.58, N.634, NP., ISSN 0026-8356) EN

Dossier sur le TGV Méditerranée.



09555

Hérissé, P.

Anniversaire : 20 ans de TGV, les techniques du succès

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2814, 2001-09-26, P.11-14, ISSN 0042-5478)FR

En septembre 1981, les premiers TGV entre Paris et Lyon entraient en service commercial. Ce vingtième anniversaire est l'occasion d'analyser les raisons techniques de ce succès.

09688

Grassart, P. et Dansart, G. et Léon, M.

TGV Med. : Ce qui marche, ce qui grince

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2822, 2001-11-21, P.12-22, ISSN 0042-5478) FR

Premier bilan du TGV Méditerranée (fréquentation, régularité, le matériel, les gares, l'exploitation).

09789

Dansart, G.

Quel niveau de priorité accorder au TGV ?

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2828, 2002-01-02, P.38-39, ISSN 0042-5478)FR

On peut se demander si la France pratique une politique ferroviaire à deux vitesses en misant sur le tout TGV. Les médias mettent souvent cet argument en avant pour expliquer les difficultés du fret, le retard de développement des TER... La réalité semble cependant plus nuancée. Cet article fait partie d'un dossier sur les transports dans la campagne présidentielle française.

09821

Dansart, G.

TGV : ces détails qui doivent faire la différence

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2831, 2002-01-23, P.12-14, ISSN 0042-5478) FR

En 2002, afin d'optimiser le remplissage des TGV et de faciliter le voyage au client, une série de nouveautés va être introduite par la SNCF : quais dédiés, billets à tarif éduit sur Internet, facilité de réservation et d'échange, services à l'arrivée...

09842

Barberon, M.

TGV Est : un chantier herculéen

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2832, 2002-01-30, P.14-23, ISSN 0042-5478) FR

Les travaux de la ligne du TGV Est-européen ont débuté fin janvier 2002. Cela représente trois cents kilomètres de ligne nouvelle, un gigantesque chantier de terrassement qui mettra Paris à 2 h 20 de Strasbourg en 2006. Le dossier fait le point sur le tracé et les incertitudes qui subsistent dans ce domaine ainsi que sur les installations ferroviaires (signalisation, poste de commande à distance...) qui seront faites.



09878

Barberon, M.

Le TGV Est-européen en chantier

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2833, 2002-02-06, P.12-21, ISSN 0042-5478) FR

Ce dossier est composé d'une série d'articles sur le chantier du TGV Est-européen, son mode de financement, les trois nouvelles gares qui seront construites, la mise en concurrence de l'Ingénierie SNCF du fait de la séparation entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, les fouilles archéologiques, la protection de l'environnement, les rames TGV de troisième génération dont la livraison est prévue pour 2004-2005, la maintenance des rames, l'exploitation.

09928

Boudaille, J.

Gares TGV : l'usage abusif d'un modèle inadapté

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.91, 2002-02, P.30-33, ISSN 0989-8220)FR

Les travaux de construction du TGV est-européen ont été lancés le 28 janvier 2002. La première phase de travaux prévoit la construction d'une liaison TGV entre Vaires, dans la région parisienne, et Baudrecourt (280 km) qui devrait s'achever en 2006. Son coût : 3,125 milliards d'euros. Les TER non reliés à la ligne à grande vitesse sont un problème qui est traité dans cet article.

09930

Bernheim, A.

La grande vitesse faillit bien ne pas naître

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.7-12, ISSN 0035-3183)FR

Genèse de la grande vitesse en France.

09931

Fremaux, F. et Noé, A.

Le système de sécurité "TGV" de la SNCF

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.13-21, ISSN 0035-3183) FR

Pour circuler à des vitesses commerciales élevées qui atteignent maintenant 300 km/h, les installations fixes et le matériel roulant doivent posséder des équipements et répondre à des conditions d'exploitation spécifiques. Cet article présente les caractéristiques générales de ces dispositifs de sécurité relatifs à la signalisation, à la surveillance des infrastructures et des rames en circulation en France. Il évoque également l'organisation de la surveillance des lignes dans des postes centralisés et la protection du personnel travaillant le long des voies.

09932

Vanstaen, G.

Le dossier de sécurité de la LGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.23-29, ISSN 0035-3183) FR

Outre les dispositions spécifiques de sécurité communes à toutes les lignes à grande vitesse, la ligne du TGV Méditerranée présente de nombreuses particularités. Cet article rappelle les différentes règles fixées par les pouvoirs publics relatives au dossier de sécurité de cette ligne, fait l'historique des étapes administratives qui ont accompagné le projet depuis 1989 et présente l'organisation mise en place à la SNCF pour concevoir les dispositifs répondant aux exigences prédéfinies. Suit une description des équipements de sécurité qui prennent en compte les risques spécifiques à la ligne du TGV Méditerranée, en particulier les séismes, les vents violents, les inondations brutales et les pollutions chimiques.

09933

Ramondenc, P. et Doan, V-T.

Les grands ouvrages d'art de la ligne du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.31-47, ISSN 0035-3183) FR

Cet article présente les démarches effectuées par la SNCF lors des phases de conception et de réalisation des grands ouvrages d'art de la ligne du TGV Méditerranée. La ligne nouvelle du TGV Méditerranée compte plus de 500 ouvrages d'art dont plus de 20 grands viaducs qui ont fait l'objet d'une étude architecturale très poussée afin d'assurer une cohérence pour l'ensemble de la ligne tout en respectant les exigences fonctionnelles et techniques liées à la grande vitesse ferroviaire et les mesures de sécurité adaptées aux risques particuliers à cette région.

09934

Courtois, C. et Viviant, G. et Augros, D.

Les installations fixes de traction électrique du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.49-54, ISSN 0035-3183) FR

Après une description simplifiée du schéma d'alimentation de la ligne grande vitesse Méditerranée, les auteurs présentent les innovations technologiques qui ont été mises en œuvre dans ce projet. Tout d'abord la caténaire, première au monde conçue pour 350 km/h. Les auteurs montrent la corrélation entre les simulations et les mesures du comportement dynamique du couple pantographe-caténaire. Dans le domaine de la conduite à distance des sous-stations et du contrôle-commande de celles-ci, sont utilisés des outils et produits à base de technologie numérique. L'accent est mis sur les équipements intégrés dans le Central Sous-Station de Lyon.

09937

Le Bouar, P.

Le système informatique d'enclenchements intégrés SEI

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.63-70, ISSN 0035-3183) FR

La SNCF a développé avec CSEE Transport un nouveau système informatique assurant l'ensemble des fonctions de signalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse. Ce projet a été appliqué pour la première fois sur la ligne du TGV Méditerranée. L'article décrit l'architecture du système ainsi que ses fonctionnalités et ses interfaces avec la voie. Sont ensuite abordées les procédures des essais de cet équipement de haute sécurité ainsi que l'aide apportée par le système à la maintenance des installations. L'article expose également les contraintes sévères auxquelles le SEI a dû répondre en matière de sécurité, fiabilité et maintenabilité.

09938

Cléon, L.-M. et Parrot, M. et Tran-Ha, S.

Les vents traversiers sur la LGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.71-88, ISSN 0035-3183) FR

L'article présente le système de protection retenu par la SNCF pour protéger les trains circulant sur la zone extrêmement ventée de la ligne du TGV Méditerranée à partir de Valence contre le risque de renversement.

09939

Quero, D. et Doan, V.-T.

Prise en compte de l'aléa sismique de la ligne du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.89-95, ISSN 0035-3183) FR

09940

André, D.

Aérodynamique dans les tunnels du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.97-101, ISSN 0035-3183) FR

La nouvelle ligne du TGV Méditerranée comprend 8 ouvrages souterrains conçus pour limiter les effets des phénomènes physiques complexes consécutifs à la circulation à grande vitesse en tunnel. L'article précise la nature de ces phénomènes et les dispositions constructives qui ont été retenues pour y faire face.

09941

Bonnefille, F.

Les gares du TGV

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.103-109, ISSN 0035-3183)FR

L'Agence des Gares de la SNCF, épaulée par son bureau d'études AREP, conçoit, rénove et réalise des gares avec l'objectif de les intégrer dans leur environnement et de prendre en compte les nouvelles approches dans les domaines de l'intermodalité, du confort et des services offerts aux clients. Cet article décrit comment ont été appliquées ces nouvelles approches architecturales à une vingtaine de grandes gares construites ou rénovées en France.

09942

Perlet, J.

Les aménagements hydrauliques de la ligne du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.111-114, ISSN 0035-3183)FR

Le tracé de la ligne du TGV Méditerranée franchit une trentaine de fleuves et de rivières et plusieurs centaines de reliefs qui ont nécessité des études hydrauliques spécifiques particulièrement importantes dans cette région du Sud-Est de la France où la pluviométrie est parfois exceptionnelle. L'article décrit les dispositions prises au niveau du dimensionnement des ouvrages hydrauliques et s'arrête plus particulièrement sur le cas de la Durance.

09943

Claverie, G. et Crosaz, Y.

L'insertion paysagère de la ligne nouvelle "Méditerranée"

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.117-122, ISSN 0035-3183)FR

L'environnement qui demeure un axe prioritaire de l'aménagement des lignes nouvelles a fait l'objet d'une attention particulière sur la ligne du TGV Méditerranée. cet article évoque les études paysagères qui ont été prises en compte dans l'avant-projet sommaire et l'avant projet détaillé de la ligne. Sont ensuite décrites les phases de fourniture des végétaux et de leur plantation. La phase finale de végétalisation a été traitée avec des méthodes et des moyens exceptionnels et nouveaux.

09944

Barnagaud, J-L.

La construction du graphique

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2002-02, P.123-137, ISSN 0035-3183)FR

La mise en service du TGV Méditerranée a eu des conséquences importantes sur les horaires des trains dans pratiquement la totalité du pays. La première partie de l'article décrit les contraintes qui ont dû être respectées dans ce remaniement des dessertes pour atteindre un bon niveau de fiabilité et de capacité. La suite de l'article expose toute la technique de construction des horaires qui a permis de définir le plan de transport extrêmement dense et ramifié notamment avec les dessertes régionales.

09954

Riccobono, G. et Baron, L.

Two decades of high speed experience leads Alstom to develop AGV to complement TGV range

Vingt ans d'expérience de la grande vitesse ont conduit Alstom à développer l'AGV pour compléter la série des TGV

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.1, 2002-02, P.53-57, ISSN 1351-1599)EN

10026

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Frankreich

Trafic à grande vitesse en France

High-speed traffic in France

(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.100, N.1-2, 2002-02, P.60-67, ISSN 0013-5437)DE

La ligne à grande vitesse Valence-Marseille inaugurée en juin 2001 était l'un des plus importants projets de construction des chemins de fer français. Il agrandit le réseau français de 1520 km à une vitesse de 300 km/h et améliore de nombreuses relations à grande distance. Pendant la période de construction a eu lieu la restructuration des chemins de fer en France. Présentation de cette réorganisation en France (restructuration de la SNCF, création de RFF, de l'AEF (Agence d'Essai Ferroviaire)), de la construction de la ligne à grande vitesse Méditerranée et des résultats obtenus (record de vitesse)et du prochain projet de ligne à grande vitesse Est européen.

10027

Schönfisch, J.

Hochgeschwindigkeitszüge in Frankreich

Trains à grande vitesse en France

(High-speed trains in France)

(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.100, N.1-2, 2002-02, P.68-74, ISSN 0013-5437) DE

Le trafic à grande vitesse en France et dans les pays voisins est assuré par un parc de 400 rames électriques, dont le Thalys et l'Eurostar sont des variantes très particulières. Présentation technique des différentes générations de ces types de matériel roulant.

10076

Devaux, G.

L'exploitation du TGV Méditerranée

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2002-03, P.5-20, ISSN 0035-3183) FR

Depuis sa mise en service en juin 2001, l'exploitation du TGV Méditerranée constitue une réelle performance. Cet article explique comment la SNCF fait circuler 280 TGV chaque jour entre Paris et Marseille dans de très bonnes conditions de fiabilité. Cette réussite passe par la souplesse des installations qui permet de s'adapter aux situations perturbées. Une nouvelle approche de la gestion de l'opérationnel et la création d'un centre de coordination complètent le dispositif.

10077

Ropert, P. et Clerc, V.

Le Centre de Coordination des Opérations du TGV Méditerranée et son intégrateur d'informations COLT

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2002-03, P.21-33, ISSN 0035-3183)FR

Depuis la mise en service du TGV Méditerranée, l'importance du trafic à grande vitesse a nécessité la mise en place d'une structure de pilotage couvrant tout le secteur Sud-Est et les autres principales villes de France. Cet article expose les objectifs visés par la mise en place de cet organisme central dont la vocation est de remédier en temps réel au plus grand nombre de dysfonctionnements rencontrés en exploitation.

10078

Perrinelle, C.

La conception commerciale du service voyageur

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2002-03, P.37-47, ISSN 0035-3183) FR

Dans la poursuite de la politique de volume entreprise par la SNCF, la mise en service du TGV Méditerranée a constitué un exercice ambitieux par sa taille et ses conséquences sur les dessertes nationales et régionales dans une grande partie du territoire français. Des moyens considérables ont été mis en œuvre à travers une gestion de projets au niveau des gares, du matériel roulant et du métier des différents acteurs afin que ce nouveau service soit une réussite.

10080

Latour, S.

La marque TGV

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2002-03, P.55-57, ISSN 0035-3183) FR

Cet article analyse en quoi consiste l'image du TGV pour la clientèle, ses forces et ses faiblesses et souligne la nécessité d'attacher un nom, créer une marque, élément de plus en plus important dans le processus de choix du consommateur.

10082

Pelorce, A. et Le Doaré, S. et Sagot, J-C. et al.

La conduite des TGV

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2002-03, P.65-79, ISSN 0035-3183) FR

Cet article analyse les évolutions des métiers de la conduite sur deux axes directeurs : la pratique de la conduite et l'organisation du service. L'organisation du service s'est profondément modifiée, partant d'une exploitation linéaire sur une radiale au départ de Paris et évoluant vers une irrigation de la majeure partie du territoire avec plusieurs interpénétrations internationales profondes. L'augmentation assez considérable en distance et en temps a amené à une réflexion sur la fatigue. La pratique de la conduite est restée assez stable au cours des 20 dernières années. Les interfaces Homme/Machine, les sondages et procédures pour la correction des modes dégradés ont évolué dans un souci d'amélioration de l'ergonomie de conduite. Par ailleurs la formation a considérablement évolué.

10240

Dansart, G. et Dumont, F. et Grassart, P. et al.

TGV Med. un an après...

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2850, 2002-06-05, P.12-25, ISSN 0042-5478) FR

Ce dossier sur le TGV Méditerranée dresse un bilan un an après sa mise en exploitation. Les trois heures de trajet entre Paris et Marseille ont attiré 18 millions de voyageurs et généré 15 millions d'euros supplémentaires de recettes. La régularité des trains, les investissements réalisés dans les gares (Avignon, Valence et Aix-en-Provence) en vue de répondre aux besoins de la clientèle en font des atouts incontestables. D'autre part, sur Paris-Marseille, le TGV a pris un avantage indéniable sur l'avion. Enfin, un an après sa mise en service, la ligne TGV Méditerranée fait encore l'objet de toutes les attentions en matière d'entretien des voies et des ouvrages d'art.

10346

Assayag, V.

The East-European TGV project

Le projet TGV Est-Européen

Das Projekt TGV-Ost

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.4, 2002-04, P.30-36) FRENDE

Présentation du projet de TGV est-européen : historique et financements, organisation du projet, investissements, dessertes et prévision de trafic.



10394

Dumont, F. et Muret, D.

L'effet TGV : comment les villes moyennes profitent de la grande vitesse

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2855, 2002-07-10, P.7-17, ISSN 0042-5478) FR

La desserte TGV a toujours été un enjeu de développement. Encore faut-il en tirer le meilleur parti et préparer le terrain. Ce dossier présente l'exemple des villes suivantes : Le Mans, Nancy, Le Creusot, Rovaltain, Poitiers, Lille, Annecy et Chambéry, Cologne et Turin.

10406

Syspeo, les enseignements d'un projet

Syspeo: pendular train research results

(Rail et Recherche : le magazine de la recherche SNCF, Paris Cedex 08: SNCF - Direction de la Recherche et de la Technologie, N.24, 2002-09, P.24-25, ISSN 1247-228X)FR

Syspeo (Système pendulaire optimisé) s'achève. Initié en 1998, le projet livre aujourd'hui, après cinq années de recherches et d'expérimentations, une somme de résultats, d'outils et de perspectives qui enrichissent la recherche au-delà du strict sujet du train pendulaire. L'article attire l'attention sur les points suivants : confort, gain de temps, comportement mécanique de la voie et influence des vitesses pendulaires sur l'activité de conduite.

10779

Häßler, M.

Neue Bahnhöfe der SNCF

Nouvelles gares à la SNCF

New SNCF stations

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.11, 2002-11, P.30-33, ISSN 0013-2810)DE

En 2001, la SNCF a prolongé le trafic à grande vitesse du nord de la France et de Paris au-delà de Lyon jusqu'à la côte méditerranéenne. Les TGV utilisés empruntent un nouveau tracé jusqu'à Marseille qui a été construit à l'écart de l'ancienne ligne. A cette occasion, de nouvelles gares ont été construites à Aix-en-Provence, Avignon et Valence qui se distinguent par une architecture bien caractéristique.

10845

**Projet Lyon-Turin : Ligne Grande Vitesse Lyon - Sillon alpin. Avant-projet
sommaire: résumé du dossier**

(Lyon Cedex: RFF. Mission Infrastructures Nouvelles Rhônalpines, 2002-07, 42P.)FR

Le projet de liaison Lyon - Turin vise à la fois à développer la grande vitesse ferroviaire voyageur au niveau européen, national et régional et à organiser une liaison ferroviaire fret susceptible d'acheminer à terme 40 millions de tonnes de marchandises par an à travers les Alpes dans des conditions de sécurité et de respect de l'environnement maximales. Cette brochure expose les enjeux du projet, sa chronologie, la solution retenue, le contexte environnemental, le coût et le financement, le bilan socio-économique, les partenaires du projet.



10899

Augmentation des vitesses TGV sur lignes conventionnelles : Essais d'augmentation de dévers selon plusieurs lois de variation sur la section de ligne Frasné-Vallorbe.

Description et retour d'expérience

(Dijon: SNCF. Direction Régionale de Dijon. Direction Déléguée Infrastructure. Pôle Ingénierie. Ingénierie Aménagements, 2002-01, 108P.)FR

Parmi les objectifs de la SNCF pour mieux servir ses clients figure la réduction des temps de parcours. Une possibilité consisterait à augmenter la vitesse des rames TGV sur leur parcours terminal en ligne classique, soit en augmentant le dévers des courbes, soit en autorisant des insuffisances de dévers supérieures aux normes actuelles, tout en ne prévoyant aucune modification du matériel roulant. L'étude présentée dans le présent dossier a pour but de proposer d'augmenter le dévers en voie de 160 à 180 mm sur une portion de ligne autorisant une vitesse de 140 km/h au lieu de 130 pratiqués. Elle propose également la mise en voie de diverses formes de raccords, rompant ainsi avec la traditionnelle proportionnalité rayon dévers, ainsi qu'un retour d'expérience sur 2 ans.

10909

Meillasson, S.

Paris-Lyon en TGV gros porteur

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.97, 2002-11, P.7, ISSN 0989-8220)FR

La SNCF réfléchit sur les moyens à mettre en oeuvre afin d'augmenter à l'horizon 2008-2010 la capacité de son offre entre Paris et Lyon. A cet effet, elle étudie l'opportunité de recourir à des rames à grande vitesse de plus grande capacité.

10933

Barberon, M. et Mirguet, O. et Reinhardt, A.

TGV Est : la plateforme se dessine

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2878, 2003-01-01, P.32-37, ISSN 0042-5478)FR

La première phase de travaux de la ligne à grande vitesse est-européenne a démarré à un rythme soutenu. A l'automne 2002, il s'agissait de profiter des conditions climatiques encore clémentes pour avancer au maximum les terrassements et éviter d'aggraver le retard intervenu dans la date prévisionnelle de mise en service. Ce dossier est également composé d'une interview de Patrick Trannoy, directeur des opérations de cette ligne à RFF, qui revient sur les causes du report de la date de mise en service ; une interview de Robert Grossmann, président de la Communauté urbaine de Strasbourg qui regrette le phasage des travaux, préjudiciable pour sa ville. Enfin André Schneck, directeur des opérations d'investissement, revient sur l'intérêt de la méthode choisie, celle du concours de conception-réalisation.

10973

Zuberer, F.

Le TGV Côte d'Azur, entre utopie et consensus

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.98, 2003-01, P.34-37, ISSN 0989-8220)FR



11095

Masse, J.-P.

TGV heads east

(Le TGV se dirige vers l'est)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.159, N.3, 2003-03, P.138-140, ISSN 0373-5346)EN

Les travaux de génie civil avancent sur la première section de 300 km de la ligne nouvelle entre Paris et Strasbourg, qui doit être mise en service en 2007, date à laquelle le meilleur temps de parcours entre les deux villes sera pratiquement divisé par deux. Une année après le démarrage formel de la construction, l'auteur fait le point sur la progression du chantier de la première ligne nouvelle à être directement sous la responsabilité du gérant de l'infrastructure RFF. Conçue pour transporter 5 millions de voyageurs par an, la ligne offre un retour sur investissements inférieur à celui des projets précédents, mais son importance stratégique signifie que les instances dirigeantes aux niveaux européens, nationaux, régionaux et locaux couvrent environ 75 pc du coût estimé à 3,1 milliards d'euros.

11135

Le Roux, A.

Infrastructures : l'audit retient cinq projets

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2888, 2003-03-12, P.6-10, ISSN 0042-5478)FR

Selon l'audit sur les infrastructures de transport, qui a été remis en mars 2003 au Ministre des Transports français, cinq projets ferroviaires s'imposent. Axe clé de la magistral Ecofret, le contournement de Nîmes-Montpellier constitue une priorité. L'aménagement de Bourg-Bellegarde, jugé peu coûteux et rentable pourrait ouvrir en 2006. Quant aux TGV, si le TGV Rhin-Rhône s'en tire mieux que prévu, les lignes Sud Europe et Bretagne-Pays de Loire devront patienter. L'avenir du TGV Lyon-Turin est remis en cause.

11423

Barberon, M.

Infrastructures : le TGV Est trace sa voie

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2902, 2003-06-18, P.8-13, ISSN 0042-5478)FR

Cet article fait le tour des chantiers de la ligne à grande vitesse est-européenne dont l'ouverture est prévue à l'été 2007.

11457

Perren, B.

SNCF plans new trains and routes

(La SNCF planifie de nouveaux trains et de nouveaux itinéraires)

(Modern railways, Hersham, Surrey: Ian Allan, Vol.60, N.657, 2003-06, P.51-55, ISSN 0026-8356)EN



11464

Bourdon, Y.

Les rails des voies pour la grande vitesse

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.6, 2003-06, P.53-59, ISSN 0035-3183)FR

La fabrication du rail pour la grande vitesse a subi de profondes évolutions concernant notamment la qualité de l'acier, la rectitude, la précision du profil et la qualité de surface des rails. Fruit d'un partenariat avec la SNCF, les moyens de fabrication et de contrôle développés par Corus Rail pour atteindre les hauts niveaux d'exigences de rectitude exigés pour la grande vitesse, sont présentés. Un nouvel équipement de mesure du profil des rails par coupe laser, illustre un résultat des recherches visant à l'accroissement des performances des voies du futur.

11496

Grassart, P.

TGV Med, 2 ans, 37 millions de voyageurs

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2904, 2003-07-02, P.12-15, ISSN 0042-5478)FR

Après deux ans d'exploitation, le TGV Méditerranée conforte son avance avec l'inversion des parts de marché avec l'avion sur un marché global à la hausse. Il reste en outre des marges de progression. Avec des offres et des tarifs plus attractifs, le déploiement des rames Duplex, l'évolution des dessertes et des services, le TGV Méditerranée devrait atteindre son point d'équilibre d'ici la fin de l'année 2003.

11513

Le Roux, A. et Grassart, P.

TGV Est-Européen : un nouveau concept de gare

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2905, 2003-07-09, P.7-10, ISSN 0042-5478)FR

Prévu pour circuler à 320 km/h, le TGV Est va établir le record de la vitesse commerciale ferroviaire en France en 2007. Mais l'événement sera aussi dans les gares : intermodalité, confort du voyageur, nouveaux services. La certification est d'actualité. Les travaux démareront au second semestre 2004 et sont prévus pour durer deux ans pour les gares existantes et trois pour les nouvelles gares.

11629

Briginshaw, D.

TGV maintains its dominance over air

(Le TGV maintient sa domination sur l'air)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.43, N.8 (erreur 7), 2003-08, P.16-18, ISSN 0744-5326)EN

La nouvelle ligne à grande vitesse de la SNCF, le TGV Méditerranée, est de plus en plus utilisée. A l'inverse, Thalys international a enregistré sa première baisse en terme de trafic voyageurs depuis sa mise en service en 1996. Explication de ces deux tendances.



11653

Ploujoux, G.

Grands projets : le raccourci du Haut-Bugey

(Chemins de fer, Paris: Association Française des Amis des chemins de fer - AFAC, N.481, 2003-04, P.15-22, ISSN 1252-9907)FR

L'objectif de ce projet est d'accélérer les relations entre Paris et Genève, les villes du Chablais (Evian, Thonon, Annemasse) et la vallée de l'Arve (Saint-Gervais). Le moyen d'y parvenir est d'utiliser le raccourci que constitue la ligne Bourg - La Cluse - Bellegarde, en partie neutralisée, par rapport à l'acheminement actuel via Ambérieu - Culoz. Après approbation du dossier d'avant-projet sommaire l'an dernier, l'opération "Haut-Bugey" est aujourd'hui proche de l'enquête d'utilité publique. Elle a de bonnes chances d'être réalisée avant la fin de la décennie.

11750

Pepy, G.

Un an de TGV Méditerranée : quels enseignements ?

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.420, 2003-07, P.234-240, ISSN 0564-1373)FR

Conférence prononcée par Guillaume Pépy, directeur général exécutif de la SNCF, le 7 janvier 2003.

11799

Carrière, B.

TGS, TGV 001, RTG 01, Z 7001 : ces matériels expérimentaux qui ont fait le TGV

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2916, 2003-10-08, P.20-33, ISSN 0042-5478)FR

Le 25 septembre 1983, la ligne nouvelle à grande vitesse de Paris à Lon était ouverte dans son intégralité. Dix ans plus tôt, le turbotrain expérimental TGV 001 multipliait les marches à plus de 300 km/h, affirmant l'aptitude du transport ferroviaire aux grandes vitesses. Cet article rappelle l'histoire des matériels qui conduisirent au TGV-PSE et à sa descendance.

12008

Bizot, T.

Les TER à grande vitesse

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.104-105, 2003-11, P.28-40, ISSN 0989-8220)FR

Un concept pertinent de diversification de l'usage des lignes à grande vitesse.

12085

Bizot, T.

Les TER à grande vitesse : un concept pertinent de diversification de l'usage des lignes à grande vitesse ?

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.104-105, 2003-11, P.44-47, ISSN 0989-8220)FR

L'auteur s'interroge sur l'opportunité de développement des TER à grande vitesse en France (étude faite relation par relation).

12144

Raffarin sets infrastructure priorities

(Raffarin fixe les priorités concernant les infrastructures)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.160, N.2, 2004-02, P.81-82, ISSN 0373-5346)EN

Le 18 décembre 2003, le premier ministre français Jean-Pierre Raffarin a confirmé le soutien du gouvernement vis à vis de 50 projets d'infrastructure majeurs. Ces projets doivent être réalisés d'ici 2025 et accordent une large place au rail avec 8 projets de lignes à grande vitesse, la modernisation de 3 lignes conventionnelles au départ de Paris et le développement de 5 corridors de fret.

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.

12233

Kopecky, M.

TGV et territoires. Grande vitesse : quelle France ferroviaire en 2020 ?

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.2, 2004-02, P.60-74, ISSN 0035-3183)FR

La journée d'études et de débat organisée par l'association "Les Villes européennes de la grande vitesse" le 28 mai 2003, sur le thème "Grande vitesse : quelle France ferroviaire en 2020" a été l'occasion de mettre en relief les avantages du TGV du point de vue de l'aménagement du territoire en France.

12283

Barberon, M. et Dumont, F. et Le Roux, A. et al.

TGV Est-européen : les plans de Reims, Metz, Nancy, Strasbourg

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2939, 2004-03-24, P.9-12, ISSN 0042-5478)FR

12290

Jeunesse, A. et Rollin, M.

La motorisation du TGV POS

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2004-03, P.19-41, ISSN 0035-3183)FR

L'exploitation de la ligne à grande vitesse Est-européenne et ses connexions avec l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse, nécessitent de nouvelles rames TGV internationales tri-tension, appelées POS. Cet article est consacré à la conception de ce nouveau TGV. Une réflexion commune entre ALSTOM et la SNCF a en effet conduit à envisager le développement d'une nouvelle chaîne de traction asynchrone.