



ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER SECTION DE TOULOUSE MIDI-PYRENEES

Adresse du Président : Michel FOURMENT – cidex 3592 – 6, rue des Fauvettes - 31840 AUSSONNE -
Téléphones : 05 61 85 12 56 - 06 37 17 30 98 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr
Secrétaire-comptable : Christiane GRANEL 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE,
Téléphone : 05 61 13 43 01 - Mail: christiane.granel@orange.fr



Pour accéder au Puy de Dôme, autrefois et aujourd'hui.

Toulouse, le 25 mars 2015

CIRCULAIRE 2015-1

RENCONTRE DU NOUVEL AN

Le SAMEDI 17 JANVIER 2015, nous étions nombreux pour fêter les rois de l'année 2015. Ensuite, pour bien digérer ce fameux repas, nous avons emprunté le tram de son terminus « Palais de justice » jusqu'à l'autre terminus « Aéroconstellation ».

NOS PROCHAINES PERMANENCES 2015

Les prochaines permanences sont fixées aux samedis 11 avril, 9 mai et 6 juin 2015.
Rendez-vous, comme d'habitude, à notre local, 11, rue de Périole de 14 h.30 à 17 heures.

NOTRE SORTIE DE PRINTEMPS

Cette année nous irons visiter le Puy de Dôme.
Trois journées seront nécessaires.

- * **Mardi 23 juin 2015**, départ de Toulouse à 7h15, arrivée à Clermont-Ferrand à 16h02, après 2 changements de train. Nous passerons par Béziers et la ligne des Causses.
 - * **Mercredi 24 juin**, montée au Puy de Dôme dès le matin, repas libre au sommet, descente dans l'après-midi en temps utile pour effectuer la visite des installations techniques du « **Panoramique des Dômes** » et retour à Clermont.
 - * **Jeudi 25 juin**, départ de Clermont à 13h03, arrivée à Toulouse à 20h30 après 2 changements également. Nous passerons par Aurillac et Figeac.
- Le prix à prévoir est aux alentours de 150 € pour les 2 nuits d'hôtel, 2 étoiles, près de la gare de Clermont, en ½ pension, le Panoramique des Dômes et les déplacements sur le réseau urbain. Ne sont pas compris les repas de midi, ni les trajets en train aller-retour Toulouse-Clermont-Ferrand.
- **Si cette sortie vous intéresse vous êtes priés de vous faire connaître le plus rapidement possible à l'aide du bulletin joint à cette circulaire, avec votre chèque d'acompte. Vous recevrez alors le programme et le tarif.**
- Si vous avez des questions à ce sujet, vous pouvez contacter Michel FOURMENT au 05 61 85 12 56 ou 06 37 17 30 98.

QUELQUES INFOS

HOBBYTREN n° 254 Décembre 2014.

***Le chemin de fer minier Ponferrada Villablino (II) : Le déclin et le musée.** La compagnie MSP (Mines et Sidérurgie de Ponferrada), dans les années 60-70, quand la demande en charbon était importante et croissait suivant l'augmentation des besoins en électricité, il était alors nécessaire pour l'extraction d'avoir de meilleures machines, plus de trémies, plus de locomotives, plus de main d'œuvre. Deux centrales thermiques étaient en fonctionnement (1). Dans ces années-là l'effectif de MSP était autour de 6 000 employés. Au milieu des années 70, le déclin commence ; crise, nouveaux combustibles, transports par route... En 1993 la société se trouve en difficultés financières. En 2013, décision de cesser totalement les activités de la mine et par voie de conséquence du chemin de fer. Aujourd'hui le charbon vient de Russie et « COMSA RAIL » assure son transport.

Mais l'histoire de cette ligne ne s'achève pas avec cette fermeture. L'ancienne gare de Ponferrada, située à proximité de la gare ADIF (RENFE), est transformée en musée. Le bâtiment abrite photographies, bibliothèque, uniformes, billets... Dans le hall inauguré le 26 mai 1999, construit de métal et de verre, sont exposés très bien éclairés, sur 4 voies entre les quais, toutes les locomotives à vapeur qui ont pu être sauvées, wagons, wagonnets, signalisations etc... Les 4 voies l'esplanade extérieure permettent d'effectuer des manœuvres avec le matériel roulant qui est impeccablement bien entretenu et mis en valeur par la lumière. Trois écartements sont représentés, 60 cm, 1 mètre et voie large ibérique.

(1) Celle de Ponferrada est actuellement en travaux pour être une partie du Musée National de l'Énergie.

Dans la revue, nombreuses photographies et caractéristiques des locomotives.

***Trafic ferroviaire au port de Barcelone.** Depuis le 18 novembre dernier, trois nouvelles grues portiques permettent d'opérer avec les plus grands bateaux porte-conteneurs du monde. Le terminal dispose de 27 blocs automatisés sur 1 500 m de quais, et 11 grues portiques de nouvelle génération qui permettent une connexion directe avec le chemin de fer.

***L'Association de Saragosse des Amis des chemins de Fer (AZAFT)** a lancé une campagne pour recueillir des fonds destinés à remettre en fonctionnement la locomotive « **BALDWIN 1** » (*voie large*), une locomotive à vapeur fabriquée en 1920 à Philadelphie (USA), et une des dernières à être en service en Espagne. Elle fut classée au catalogue du patrimoine culturel aragonais en 2004. Elle est en service jusqu'en 1983 sur la ligne minière aragonaise (FC Andorra – Escatron) puis transférée en 1985 à Saragosse. Elle est restaurée et assure des trains historiques jusqu'en 1999 quand sont détectées diverses avaries. L'AZAFT fait tout pour la remettre en état de marche.

HOBBYTREN n° 255 Janvier 2015.

***Au port de Barcelone, embarquement le 12 décembre 2014 du premier TALGO pour l'Arabie Saoudite.** Le premier d'une série de 35 trains de la première commande pour ce pays. Il est composé de 13 voitures et 2 motrices. Le projet de cet AVE Talgo comprend l'étude, la construction, la fourniture et la maintenance pour une période de 12 ans. Les trains seront en service sur la ligne La Mecque – Médine longue de 450 km, ils circuleront à une vitesse de pointe de 300 km/h. Ces trains sont calqués sur le modèle TALGO 350 (« El Pato »)* Outre l'aménagement et le confort de ces rames adaptées aux exigences de ce pays, ce matériel se caractérise très spécialement par ses renforts de filtration d'air pour éviter l'entrée de sable et de la chaleur extérieure. Il circulera sous une température de 55° C. Tous les systèmes, ainsi que la peinture, sont adaptés à ces conditions climatiques.

** (« Le Canard », nom donné en raison de la forme aérodynamique de l'extrémité des motrices qui rappelle le bec de ces palmipèdes).*

***Tramway PCC de Washington à Barcelone.** Un total de 4978 unités du système breveté PCC a été construit. Quelques unités furent fabriquées en Espagne, série 1200 pour Barcelone ; d'autres pour Saragosse, série 200 et des PCC italiens FIAT pour Madrid. Fin 1950, le parc des tramways de Barcelone a plus de 30 ans. Un marché est passé pour acheter des tramways de seconde main, c'est ainsi qu'on y a vu circuler des Washington achetés 2000 dollars l'unité. Les 1340 et 1258 du « District Capital Transit » de Washington sont arrivés par mer en décembre 1961. Après l'adaptation au réseau barcelonais, les essais en 1962, la mise en service a lieu le 3 janvier 1963. En 1965, 66 et 67, la série se complète. Les lignes de tramway de Barcelone cessent leur activité la nuit du 18 au 19 mars 1971. Il restait alors seulement 6 unités. La 1627 est conservée par un particulier dans un endroit tenu secret, la 1631 est restaurée par les Transports Métropolitains de Barcelone (TMB), la 1653 est préservée par un autre particulier, la 1683 a servi à restaurer la 1631.

HOBBYTREN n° 255 Janvier 2015.

***Gare de PALENCIA.** Pour la future mise en service de la ligne à grande vitesse Valladolid – Palencia – Leon, des travaux sont effectués en gare de Palencia depuis le 21 juin 2014. Par manque de place, les installations en gare seront limitées à 2 voies à écartement international et 2 voies à écartement ibérique. Ainsi disparaissent 2 voies ibériques accessibles par le quai principal et 1 voie en impasse côté Leon. L'entrée en gare côté Venta de Baños se fera par une voie banalisée à écartement ibérique parallèle à une autre voie banalisée à écartement international jusqu'à l'entrée en gare où chacune se divise en deux. La sortie côté Leon sera également réalisée en voie banalisée aussi bien ibérique qu'international jusqu'à la séparation des deux lignes où chacune retrouvera sa double voie. Le manque de place rendait impossible l'établissement d'une plate-forme pour 4 voies.

***Barcelone.** Le 20-12-2014, inauguration des nouvelles rames « Série 114 » étudiées et construites pour la ligne 7 des FGC, de Place de Catalunya à Av. Tibidabo (4 stations intermédiaires). Ces rames (long. 60 m) plus courtes que leurs devancières correspondent mieux aux quais courts des stations. Leur capacité est de 605 passagers, 30 de plus que les rames précédentes, mieux climatisées, plus confortables... Cette ligne très fréquentée par les touristes, facilite l'accès au site du Tibidabo par le « Tramway Bleu » et le « Funiculaire du Tibidabo »...

***Metro de Guadalajara (Mexique).** Le Consortium, Alstom (60%) et OHL (37%), a passé un contrat pour la construction et la mise en service d'un système complet de métro (signalisation, centre de contrôle, etc...) pour une nouvelle ligne de 20 km. Dix-huit rames de trois voitures seront construites à Santa Perpetua de Mogoda (Barcelone), des éléments techniques venant de Madrid. Elles sont semblables aux rames de la ligne 9 du métro de Barcelone, et présentes dans plusieurs autres pays.

***TRAMWAY DE TOULOUSE :** Le projet appelé « Envol » (2,4 km, 3 stations) devient la **ligne T2 « Palais de Justice – Aéroport »** en tronc commun avec la ligne T1 jusqu'à la station Ancely, plus exactement au pont Jean Maga où a lieu la bifurcation. Elle entrera en service le 11 avril. Mais avant, du 16 au 27 mars, des rames circulent sans voyageurs entre le futur terminus Aéroport et la station Purpan ; du 30 mars au 10 avril, une rame sur trois au départ de Palais de Justice fait son terminus à la station Ancely (aucun voyageur ne doit rester à bord) et continue en marche à blanc jusqu'au terminus Aéroport, dans les conditions de la mise en service commercial.

Mis à part le prolongement depuis le terminus Aéroconstellation jusqu'au nouveau parc des expositions (une station et quelques centaines de mètres), il n'y aurait plus de construction de ligne de tramway à Toulouse. En effet, la nouvelle municipalité abandonne ce type de transport au profit d'une troisième ligne de métro. Elle desservirait, entre autres, la gare Matabiau et l'Aéroport à l'horizon 2024.

LA GRANDE VITESSE la FIN d'un MYTHE en ESPAGNE!

Extrait d'un article paru dans le journal catalan ARA à Barcelona le 11 mars 2014

1- Les chiffres de la grande vitesse dans le monde :

Pays	Longueur actuelle des LGV	Longueur projetée	Nombre de km de voies par million d'habitants
Espagne	2500	1239	79
France	2036	757	43
Japon	2087	782	23
Belgique	209		19
Allemagne	1013	434	18
Italie	913		16
Pays Bas	120		
Grande Bretagne	113		2
Suisse	35	72	13
Turquie	632	359	
Corée du sud	556	42	12
Taiwan	345		
Chine	11067	3537	11

2 - le tunnel du Perthus sur le point d'être sauvé

Quels ont été les constructeurs ? TP FERRO (le concessionnaire actuel) et EIFFAGE

Le transit minimum était de 30 trains par jour (dont 20 de fret) Aujourd'hui on est loin du compte avec 10 TGV et 2 trains de fret 3 fois par semaine.

Combien a coûté l'ouvrage en Espagne ? 1, 106 MM d'euros répartis :

- 588 M de subventions publiques
- 410 M de crédits bancaires
- 108 M apportés par TP FERRO

Le retard de la mise en service est donc préjudiciable pour le concessionnaire. Les deux États vont donc verser des compensations pendant 4 ans.

TP FERRO demande en effet de renégocier la concession.

3 - L'AVE ou la fin d'un mythe.

Les bénéfices économiques doivent compenser les investissements. Cet impact est toujours inférieur aux résultats annoncés. C'est la grande vérité de l'AVE ! D'autre part ce train n'est pas à la portée de tous les consommateurs mais profite à la clientèle élitiste. L'Espagne constitue la nation qui a le plus d'écart entre l'offre et la demande. L'État ibérique poursuit son erreur d'étendre le réseau de LGV depuis la capitale sans tenir compte des réalités économique au lieu de moderniser les liaisons existantes.

4 - Les relations les plus rentables dans le monde :

- Tokio Osaka (Japon) 515 km 281733v/k /an 150 M de passagers,
- Jinan Qungduo (Chine) 362 km 77348v/km/an 28 M de passagers,
- Paris Lyon 409 km 61124v/km/an 25 M de passagers,
- total Espagne 2500 km 10120v/km/an 25,3M de passagers.

Bulletin d'inscription pour la sortie au Puy de Dôme

Je m'inscris pour cette sortie du mardi 23 au jeudi 25 juin 2015.

Concernant l'hébergement hôtelier, je souhaite : (1)

- Une chambre double (1 grand lit)
- Une chambre double twin (2lits séparés) que j'accepte de partager avec un autre participant.
- Une chambre individuelle (single) avec supplément.

(1) Cochez la case correspondante.

Nombre de personnes

M. Mme.
Adresse n° portable :

Je verse **un acompte de 30 Euros** par personne, soit X 30 = Euros par chèque joint au présent bulletin et établi à l'ordre de l'AFAC MIDI-PYRENEES, le tout adressé à :
Madame Christiane GRANEL, 1 rue Charles Baudelaire, 31200 TOULOUSE.

Date limite d'inscription 27 avril 2015