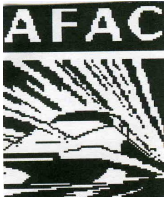


# ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER - SECTION DE TOULOUSE MIDI-PYRENEES -



Adresse du Président : Michel FOURMENT – cideX 3592 – 6, rue des Fauvettes - 31840 AUSSONNE –  
Téléphone : 05 61 85 12 56 - Portable : 06 37 17 30 98 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr

Secrétaire-comptable : Christiane GRANEL1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE tel 05 61 13 43 01  
Mail : christiane.granel@orange.fr



Sortie du tunnel pour cet AVE venant d'Espagne (MF)

Toulouse, le 26 juin 2017

## CIRCULAIRE 2017/2

### SORTIE DE PRINTEMPS

L'AFAC MIDI PYRENEES au PERTHUS le samedi 8 avril 2017

Notre section des amis des Chemins de fer décidait de se rendre à Perpignan quelques jours après le rétablissement du TGV 9729, le direct pour Barcelona.

Un petit groupe de vingt personnes se présente à bord de l'EuroDuplex n°807 remplaçant l'AVE RENFE. Le départ donné à 8h03, la rame grise et bleue file dans le Lauragais puis traverse les premières vignes du Languedoc. Évitant Narbonne elle oblique résolument vers le sud au milieu des sites lacustres des étangs de Bages et de Leucate. La silhouette du Canigou se profile à l'horizon dès le franchissement de la Têt à Perpignan. L'ancienne capitale du royaume de Majorque nous dévoile le Castillet le monument le plus emblématique, l'hôtel de ville, la Loge de mer puis la cathédrale Saint Jean. Après avoir dégusté des spécialités catalanes le groupe monte à bord d'un autocar affrété à destination du Boulou.

Au bout de 30 minutes il s'immobilise sur un des passages supérieurs de la LGV Perpignan Figueras. Sous un soleil de plomb, la rame 801 du 9713 capot ouvert glisse à vive allure dans la tranchée conduisant au saut de mouton de Tresserre. (Afin de permettre aux trains internationaux de retrouver leur sens de circulation qui est à droite en Espagne)

Monsieur PESCADOR, directeur du Centre et de Contrôle du Perthus à bord de sa moto, ouvre la route de Montesquieu les Albères. Le PC a été bâti à l'entrée des deux tunnels désignés plus couramment voie 2 (Tramontane) et voie 1 (Mistral) Ces acronymes ne sont plus utilisés depuis l'ouverture. La façade porte encore l'identité de l'ancien concessionnaire TP Ferro déclaré en faillite et remplacé par la SA LFP (ligne Figueras Perpignan).

Nous entrons dans la grande salle du PAI (poste d'aiguillage informatisé) de type CTC (contrôle du trafic centralisé) par serveurs indépendants. Ce poste de commande local à voies banalisées est constitué de huit écrans qui entourent la paroi vitrée. Les itinéraires sont tracés manuellement par l'OPTR (opérateur de trafic gérant la circulation), les installations de traction électrique sont à la charge de l'OPIF (opérateur des installations fixes) Cette ligne mixte longue de 44,353km débute à la hauteur du faisceau d'échange fret de Perpignan et s'achève à 3kms du BV de Figueras.

Sa construction a connu des vicissitudes et des retards dus à son insertion dans le tissu urbain de l'agglomération barcelonaise. Inaugurée dans son intégralité le 15 décembre 2013 seule la liaison Toulouse Barcelona n'a pas obtenu le succès espéré et son service a été interrompu durant l'hiver. Le transit actuel comporte 14 trains de voyageurs et 6 trains de fret par jour en moyenne, en période estivale. L'annonce imminente de la première rame blanche mobilise chacun d'entre nous sur le balcon du poste. A 17h58 un vrombissement est perçu côté La Junquera et en 1mn 40 secondes le tunnel des Albères est avalé. Le spectacle s'inverse avec le 9743 qui s'engouffre avec fracas dans le souterrain opposé. Quel bonheur d'avoir pu savourer ces moments intenses !

Nous prenons alors congé de nos hôtes avec regret en les remerciant de toutes les attentions et de leur accueil très cordial. A Bientôt !

**NB** *notre section s'était déplacée en ces lieux le 29 avril 2008 lors de la construction de la ligne.*

## **PROJETS DE LA SECTION**

J'avais demandé au service SNCF concerné la possibilité d'effectuer une visite des ateliers du technicentre, particulièrement le nouvel atelier d'entretien des Régiolis, que nous n'avons jamais vu depuis sa construction, et l'atelier voitures, qui ne sera pas éternel ; en l'espérant pour les mois de mai ou juin. Pour des raisons de travaux d'agrandissement de l'atelier Régiolis, certainement pour accueillir les nouvelles rames TER Régio 2 N, la sécurité n'est pas assurée, cette visite ne peut donc avoir lieu dans l'immédiat. Nous l'envisagerons donc pour plus tard. MF.

## **NOS PROCHAINES PERMANENCES**

Elles auront lieu, comme d'habitude, à notre local, 11, rue de Périole, **à partir de 14 heures et jusqu'à 17 heures**, selon les dates suivantes : 9 septembre, 7 octobre .....

### **ASSEMBLEE GENERALE 2017**

Notre assemblée générale aura lieu le **SAMEDI 14 OCTOBRE 2017**, au Grand Hôtel d'Orléans, restaurant La Ripaille, 72, rue Bayard à TOULOUSE.

**IMPORTANT** : Comme tous les ans, le bureau est à renouveler et **nous faisons appel à candidature**. Nos réunions du bureau ont lieu 1 fois par trimestre. N'hésitez pas à contacter Michel FOURMENT ou tout autre membre du bureau et ce avant le 21 août 2017. Nous comptons sur vous – merci –

### **QUELQUES INFOS DE LA REGION OCCITANIE**

**LGV Contournement Nîmes Montpellier** : Une étape clé à compter du 23 mai 2017, la caténaire du CNM sera sous tension.

Les grandes étapes des essais :

29 avril 2016 : début des essais sur site,

22 mai 2017 : mise en service des installations de signalisation interne au CNM,

23 mai 2017 : mise sous tension de l'ensemble de la ligne,

26 juin 2017 : mise en service des installations de signalisation du CNM avec le RFN,

18 juillet 2017 : début des essais dynamiques,

05 octobre 2017 : mise à disposition de la ligne,

Les essais d'intégration avec le Réseau Ferré National (RFN) ont pour but de contrôler le bon fonctionnement de la ligne avec ceux du RFN (installations adjacentes, Poste de Commande à Distance de Nîmes Nord, Central Sous Station de Lyon et de Montpellier). Il s'agit donc de vérifier toutes les interfaces de la ligne nouvelle avec le réseau existant, notamment aux jonctions.

Les essais dynamiques d'homologation : C'est la phase la plus visible et la plus sensible des essais, car des trains circulent alors sur la ligne nouvelle. En complément des essais précédents, ces tests dynamiques permettent de vérifier la compatibilité des installations avec une circulation de trains à la vitesse nominale de la ligne, en garantissant sécurité et confort.

Sur le CNM, ils démarreront à basse vitesse (80 km/h environ) pour s'assurer que les installations fonctionnent bien lorsqu'elles sont circulées. Les essais à grande vitesse seront ensuite atteints par étapes, de 160 km/h jusqu'à 242 km/h. Ce maximum représente la vitesse nominale de la ligne (220 km/h) + 10%.

Les rames d'essais : Lors des essais dynamiques, les trains de mesures et la rame de montée en vitesse vont permettre, grâce à des systèmes de contrôle et des capteurs, de mesurer l'ensemble des paramètres de la ligne. Les montées en vitesse représentent environ 100 passages, soit 7000 km d'essais avec la rame dédiée.

La rame de montée en vitesse est une rame extraite du service commercial de la SNCF, que l'on aménage pour y installer les divers équipements de mesures et d'enregistrements.

Michel Fourment, d'après « Les nouvelles du CNM, 27 avril 2017.

**4-Ligne Montréjeau Luchon :** Au JT de FR 3 Midi –Pyrénées du 12 mai 2017, Carole DELGA, Présidente de la Région, a annoncé les avancées sur le projet de réouverture de la ligne. Le début des travaux aura lieu en 2019 pour une mise en service en 2020 au plus tard. Le coût global des travaux de 36 Millions d'euros sera réparti entre le Conseil Régional (pour la plus grande part), l'Etat et la SNCF. La ligne ne sera pas électrifiée mais exploitée avec des rames Bi-modes. L'électrification aurait provoqué un surcoût de 20 millions d'euros. Pour Luchon, c'est l'espoir du retour des touristes qui ont un peu disparu ; surtout les curistes d'un certain âge venant de la région parisienne. Il est espéré annuellement 3000 curistes et accompagnants de plus grâce à cette réouverture.- Michel Fourment.-

**Une passerelle pour les voyageurs à Saint-Jory.** Dans l'après-midi du samedi 6 mai s'est déroulée l'opération la plus spectaculaire de la construction de la passerelle de cette gare du nord de Toulouse en direction de Montauban. Manœuvrée par une grue automotrice de 350 tonnes, la passerelle de 54 tonnes a pris place sur les deux piliers métalliques précédemment érigés ; ses mensurations sont de 18 m de long, 2,5 m de large, perchée à 7 m du sol. Elle permettra au millier de voyageurs qui fréquentent quotidiennement cette halte, de traverser les voies en toute sécurité. Les trains passant à 160 km /h, la traversée à niveau jugée très dangereuse, a été condamnée dès la mise en service de la passerelle le lundi 8 mai à midi. Cependant pour parfaire l'installation, des ascenseurs seront mis en service fin juillet 2017. Mais avant, l'accès de la gare sera déplacé d'une quinzaine de mètres plus au nord, à proximité de la passerelle, les quais vont également être refaits et prolongés à 166m pour accueillir les nouvelles rames TER en 2018. L'ensemble de l'opération est chiffrée à 2,4 millions d'euros, à la charge exclusive de SNCF Réseau. - Michel Fourment -

**Sur la Transversale Sud, section Occitane entre Toulouse et Nîmes,** aucun train n'a circulé pour le week-end de l'Ascension, du 25 au 28 mai afin de permettre la réalisation d'importants travaux : en gare de Toulouse Matabiau, RVB des voies 5 et 6 ; à Moux, Lézignan Corbières et Marcorignan, remplacements d'aiguillages ; à Narbonne, modernisation du raccordement ferroviaire et consolidation d'un passage supérieur routier ; à Béziers, travaux sur le pont de l'Orb ; à Sète, remplacement des appareils de dilatation et des appuis du Pont Maréchal Foch (Pont levant) ; entre Montpellier et Nîmes (Les Mazes, St Brès, Aigues Vives, St Césaire) divers travaux préparatoires au chantier de modernisation de la ligne ; à Nîmes, remplacement d'aiguillages, maintenance des caténaires.

**Des nouvelles de la 141 R 1126 :** Elle a retrouvé ses roues, encore un peu de travail et elle devrait bientôt revenir sur les rails de la région. Elle a déjà à son programme une sortie affrétée le samedi 16 septembre pour la fête du Viaduc du Viaur célébrant la fin des travaux de rénovation du viaduc. Elle devrait y effectuer deux passages, à 15 h 30 et 18 h 30.

#### **HOBBYTREN n°280 Février 2017**

**Suivi des trains de la Région de Catalogne (Rodalies de Catalunya) en temps réel.** Sur le réseau régional de Catalogne, 260 trains sont en circulation pour desservir 201 stations dont 13 souterraines. Un contrat d'assistance technique est conclu entre les collectivités territoriales de Catalogne et une société de services pour le suivi et le positionnement des trains en temps réel. L'objectif de ce contrat est d'effectuer un suivi du service offert actuellement par la Renfe pour les heures d'arrivées et de départs des stations, évaluation des retards. Le tout obtenu par des données GPS avec interface Bluetooth sur smartphones ou tablettes. Pour les stations souterraines, ne pouvant capter le signal GPS, la détection se fera à l'entrée et sortie des souterrains. Le système pourra aussi calculer les heures prévues aux différentes stations et seront transmises aux usagers pour information.

**Graisseurs de rails solaires QLS (1).** Les graisseurs sont montés sur le côté intérieur du rail à l'approche d'une courbe, afin de réduire l'usure du rail et les boudins de roues des trains. Ils sont actuellement installés sur la ligne Madrid-Irun, en Pays Basque. Ils sont entièrement mécaniques et leur équipement est composé d'un réservoir pour la graisse ; une « bombe » qui la propulse ; une pédale accolée au rail, côté extérieur, qui est actionnée au passage des roues du train ; un distributeur de graisse sur le côté intérieur du champignon du rail qui graisse les boudins de roues au passage. Cet équipement d'homologation récente par Adif est électrique. L'électricité est produite par des capteurs solaires et stockée dans des batteries. Ils sont conçus pour être montés aussi bien sur des voies à 2 ou 3 files de rails. Le premier équipement fut implanté au PK 635.5 en 2015, un autre au PK 634.1 ; et une fois homologués, il y en a eu 6 de plus sur la section San-Sebastian - Irun.(1) QLS = *Quality Lubrication Systems, entreprise de création récente.*

**« El Atomico » sur la ligne de Canfranc.** Cet automoteur (592-201 /202) a circulé certains jours entre Saragosse et Canfranc pendant le mois de décembre. C'est un exemplaire unique de 2 voitures, au lieu de 3 pour le reste de la série 592, les « MAN » avec air conditionné en toiture. Cette série était conçue à l'origine pour remplacer les anciennes rames « TER » de la Renfe, à la fin des années 80. Leur vitesse maximale est de 140 km /h et sont équipés en 1ere, 2eme classe et cafeteria. Cette première unité de la série 200 a subi un grave incendie en 1991. L'élément moteur 592-201 ainsi qu'une remorque ont pu être remis en état. Différents aménagements et modifications en ont fait un exemplaire à part. Actuellement rattaché à Valence, il circule sur les lignes régionales de Cuenca et Teruel et de manière exceptionnelle sur Saragosse – Canfranc.

**Journées portes ouvertes à Martorrel (Barcelone),** le 18 décembre 2016. Une partie du matériel restauré était exposé : Vapeur 240 F 2215 « San Fernando » (série 2201 à 2238, construite en 1933) ; Diesel 10825, d'une série de 41 unités dérivant d'un modèle construit aux USA par Général Electric pour l'Amérique du Sud, type BB à l'esthétique de nos 060 DA ; voiture Salon-Cuisine(1928) et plusieurs voitures 2 essieux en bois d'origines diverses.

**« L'Association pour la Préservation du Patrimoine Ferroviaire et Industriel » (APPFI),** qui a son siège à la gare de Mora la Nova, ligne Barcelone - Madrid par Reus et Saragosse, a construit un hangar préfabriqué de grande luminosité, avec 4 voies, remisage et ateliers. A Mora la Nova, il existait un dépôt vapeur des plus importants d'Espagne, jusqu'à 100 locomotives, dont les 241 F, les plus imposantes du pays, destinées à remorquer les grands express Barcelone- Madrid dans les années 1950 – 1960. La 241 F 2316 vient d'être remise en état par l'Association qui comprend 200 membres (jeunes pour la plupart). De nombreux autres matériels sont restaurés, en cours ou en attente ; vapeurs, électriques, diesels, autorails, aussi bien que voitures, wagons, signaux... Un poste d'aiguillage est totalement restauré, c'est un des premiers postes électromécaniques utilisés en Europe. L'APPFI, en plus de la conservation du patrimoine ferroviaire projette la création d'une école professionnelle des métiers ferroviaires, et en phase plus avancée, la mise en marche d'un train touristique vapeur entre la « Costa Dorada » (littoral de Tarragone) et l'intérieur de la province (Asco, Flix...).

**HOBBYTREN n°281 Mars 2017**

**Le 3 février ont débuté les travaux de construction du nouvel accès ferroviaire à l'aéroport de « Barcelona El Prat ».**

Le temps de trajet entre la gare de Barcelona Sants et le terminal T1 sera approximativement de 19 minutes, temps de déplacement très compétitif par rapport aux autres systèmes de transports publics ou privés. La ligne sera longue de 4,5 km dont 2,8km en souterrain, foré par un tunnelier, et desservira les terminaux T1 et T2. Il coûtera 285 millions d'euros, les

## 6-

estimations prévoient entre 7 et 9 millions d'usagers par an. La durée des travaux est estimée à 40 mois. Le tunnel aura un diamètre de 10,60 m et sera foré à une profondeur maximum de 25,80 m.

**\*Musée militaire du chemin de fer.** Il est situé au Régiment de Pontonniers et spécialistes du génie n°12 de Monzalbarba (près de Saragosse) (1), siège depuis 2008 de la Compagnie des Chemins de fer de l'Armée de Terre (2). Au musée sont exposés divers objets ayant un lien avec le monde ferroviaire, comme fanaux, outillages, plaques de matériels etc... aussi un train de roues de locomotive à vapeur et une collection vestimentaire utilisée par les sapeurs des chemins de fer (3) De plus on compte beaucoup de photos anciennes, dont certaines aériennes de la Base Aérienne des Quatre Vents (4) et de la Gare Militaire de Campamento(5). Au centre du musée, trône la maquette d'un pont HG construit par les sapeurs des chemins de fer en la localité tunisienne de Sidi Bou Ali. Ce pont connu comme le « pont des espagnols » fut construit en 1969. Conçu par des ingénieurs militaires, il a été fabriqué dans l'enceinte du Centre Electrotechnique des ingénieurs, à Guadalajara. Il peut supporter une voie à divers écartements, espagnol, européen, métrique. En 1969, une terrible inondation a affecté le nord de l'Afrique, le gouvernement tunisien a sollicité la Compagnie du régiment des sapeurs du chemin de fer avec mission de rétablir la ligne ferroviaire Tunis – Gabes où la rivière Sed avait ouvert une brèche de 300 m. Le pont a une ouverture de 72 m avec une pile intermédiaire. Il est toujours en service.

*Les dénominations espagnoles sont : (1) « Pontoneros et Especialidades de Ingenieros n° 12 de Monzalbarba », (2) « Compañía de Ferrocarriles del Ejército de Tierra », (3) « zapadores ferroviarios », (4) « Base Aérea de Cuatro Vientos », (5) « Estacion Militar de Campamento ».*

**Train militaire** : Il est formé d'une locomotive à vapeur avec son tender, un wagon citerne pour eau potable, un wagon tombereau et une voiture voyageurs. La locomotive vapeur est une 040 Orenstein & Koppel pour voie de 60cm construite en 1922, elle fait partie d'une série de 4. Elle est restée en activité jusqu'aux environs de 1950. Avant d'être rattachée au Régiment des Pontonniers, elle était au Régiment des Sapeurs (Madrid) et à la Gare militaire de San Gregorio (Saragosse). Tout le train fut restauré dans les années 2011-2012, il est actuellement en très bon état.

**Préservation** de la locomotive et de la voiture salon de l'ancienne Crémaillère de Montserrat. La présentation eut lieu le 6 février dernier à Monistrol. La voiture salon fut construite en 1928 par les ateliers Enrique Quintana de Barcelone, elle a assuré le service jusqu'à la fermeture de la ligne en 1957. La locomotive à vapeur « Monistrol » fut construite en France par les anciens Etablissements CAIL à Denain, en 1892 et retirée du service en 1956. L'ensemble est exposé à l'ancienne gare de Monistrol-Vila, centre historique de l'ancienne crémaillère de Montserrat, avec des documents, photos, objets, et un système vidéo interactif pour remonter le temps.

### **HOBBYTREN n°282 Avril 2017**

**Nouvelle station de Loyola (Topo)** L'après-midi du dimanche 5 mars eut lieu la mise en service de la nouvelle station de Loyola de « MetroDonostialdea ». Après deux ans de travaux, débutés à l'été 2015, le basculement de l'ancien plan de voies sur le nouveau s'est effectué entre le samedi 23h00 et le dimanche 15h00. La nouvelle station est construite sur un viaduc en acier avec plateforme bétonnée supportant la double voie. Elle se trouve entre la sortie du tunnel n°1 au PK 2,900 et le nouveau pont construit sur la rivière Urumea au PK 3,280. Le vestibule inférieur est visible de l'extérieur au travers de parois vitrées, escaliers et ascenseurs donnent accès aux quais longs de 120 m, couverts en partie par une longue marquise. Le quai côté Donostia ainsi que sa couverture ne sont pas achevés, il y aura un prolongement jusqu'à l'entrée du tunnel une fois les voies du tracé provisoire supprimées. Le coût de l'opération est de 21 millions d'euros couvert en grande partie par le « Gobierno Vasco » (Région du Pays Basque Espagnol).



**Stadler Rail –Valencia , histoire d’une évolution.** Né d’une forge familiale en 1863, un premier atelier industriel est construit en 1887, s’agrandit en 1897. Après diverses évolutions, le 31 décembre 1947 l’entreprise s’associe avec une firme barcelonaise « Materiales para Ferrocarriles y Construcciones S.A. » formant ainsi MACOSA qui a son siège social à Madrid, et qui compte alors 1 300 employés comprenant les ateliers de Barcelone et Alcazar de San Juan, en plus de ceux de Valence, produisant alors plus de 1 000 locomotives de tous types, en plus de produits historiques de chaudronnerie. La dernière locomotive à vapeur construite par MACOSA fut la Mikado 141-2328. En 1989 s’effectue la fusion avec la « Maquinista Terrestre y Maritima » de Barcelone, changeant le nom en MEINFESA, formant plus tard le groupe GEC-Alsthom tout en maintenant les usines de Valence, Barcelone et Alcazar de San Juan, quelques années plus tard, l’usine de Barcelone se déplacera à Santa Perpetua de Mogoda (20 km au nord de Barcelone) et celle de Valence à Albuixech (15 km au nord de Valence). En 2005, Alstom vend cette dernière à l’allemand Vossloh qui fabrique pour RENFE les séries 333 et 334 ; pour la France, 175 locomotives et pour FGV (Valence) des unités de métro. La société développe de nouvelles plateformes de locomotives et électriques, les EURO 4000, EURO 3000, EURO Light, les train-tram type Citylink et le tramway 100% plancher bas appelé Tralink. Fin 2015, le groupe suisse STADLER achète la société qui devient **Stadler Rail Valencia**.

**Complexe d’ingénierie et production ferroviaire Stadler Rail Valencia :** Cette usine construit la locomotive diesel-électrique la plus puissante d’Europe. L’entreprise avec environ 900 employés dispose d’un haut niveau technologique. Le site de Valence est capable de concevoir, fabriquer et procéder aux premiers essais des véhicules. Pour cela, elle compte sur plus de 150 ingénieurs et chercheurs. Le centre de production occupe une superficie de 200 000 m<sup>2</sup> dédiés à la fabrication des locomotives, voitures voyageurs et une grande gamme de boggies. Elle dispose de voies d’essais pour trois écartements et différentes tensions aux caténaires et aussi un centre de formation théorique et pratique.

**Les ateliers locomotives et voitures voyageurs** assurent toute la production des caisses, montages électriques, peintures, jusqu’aux essais statiques et dynamiques. **L’atelier de boggies**, d’une superficie de 9 000 m<sup>2</sup> produit 600 boggies par an, de tous types : grande vitesse, trains de voyageurs, métros, tramways et pour locomotives à 2 ou 3 essieux, et aussi les nouveaux boggies du train suspendu de Wuppertal. **L’installation pour essais** comprend un hangar pour essais statiques avec fosses et voies adaptées aux trois écartements métrique, UIC et Ibérique (1668 mm), plus une voie d’essais longue de 3km, aux 3 écartements, avec caténaire pouvant être alimentée en 750 v, 1,5 Kv et 3 Kv continu plus le 25 Kv alternatif. Cette voie est connectée au réseau national.

**Erion Mantenimiento Ferroviario S.A. (maintenance ferroviaire) :** en 2007 s’est créée cette « joint venture » entre Vossloh Espagne et Renfe Operadora pour services aux nouveaux clients de la Péninsule Ibérique. ERION France, créée en 2012 assure la maintenance des opérateurs français. Ses services assurent la maintenance préventive et corrective, grandes réparations, réparations accidentelles et modifications.

**HOBBYTREN n°283 Mai 2017**

**Rame 2701 des NS :** Le 22 mars, la locomotive SNCF 460069 est venue prendre en charge sur le voies de la CAF à Irun le premier Civity fabriqué pour les chemins de fer hollandais. Une fois

les wagons raccords intercalés, la composition est partie pour Hendaye, pour continuer le jour suivant son trajet vers les Pays-Bas. Commandés en décembre 2014 au constructeur CAF, les 118 trains électriques du modèle Civity sont en configuration banlieues ou régionaux, quatre ou cinq voitures. Ils sont prévus pour être mis en service commercial en 2018.

**Le Funiculaire de Gelida , en service touristique.** Il est inauguré en septembre 1924. Gelida est une commune situé dans l'Alt Penedès, une contrée de l'ouest de Barcelone dont une grande part du territoire fait partie de l'aire urbaine. Une gare des Cercanias de RENFE (ligne Barcelona Tarragona par Vilafranca) dessert le centre du village. Dans les années 80, FGC prend en charge ce funiculaire et entame un processus de modernisation qui permet d'offrir un service régulier jusqu'au changement de service de 2012, date à laquelle FGC approuve une réorganisation des services pour ajuster l'offre à la demande et rationaliser les lignes métropolitaines. Il est remplacé par des autobus. FGC décide de préserver la valeur historique et patrimoniale du funiculaire en le maintenant en service pendant les fins de semaine et jours fériés. Ce service est actuellement interrompu depuis mars 2016 et remplacé par des bus. FGC entreprend des travaux de rénovation du funiculaire pour pouvoir assurer le service touristique de fin de semaine. 1,5 millions d'euros seront nécessaires pour la rénovation des caisses des voitures en bois et des trains de roues. Les travaux débutent en mai 2017 et la remise en service devrait avoir lieu fin 2018.

**Les trains touristiques des FGC :** Le « **Tren dels Llacs** », (train touristique Lérida - La Pobla de Ségur) termine l'année 2016 avec un taux d'occupation de 99,08% (en 2015, 98,89%). Le « **Tren del Ciment** » (train touristique centenaire entre La Pobla de Lillet et Castellar de n'Hung) a transporté 21 208 voyageurs en 2016, soit 540 de plus qu'en 2015. **La Crémaillère et les Funiculaires de Montserrat** ont transportés en 1 an plus d'un million de visiteurs. Prochainement FGC augmentera son offre de trains touristiques avec **un train restaurant** sur un trajet de 40 minutes entre Saint Boi et Monistrol de Montserrat et **un train de tourisme œnologique** pour découvrir sous une forme différente le paysage de la « comarca del Bages », autour de Manresa. L'offre sera complétée avec des **billets combinés (voyage + entrées musées)** qui permettront aux usagers différentes visites de sites à proximité du réseau des FGC.

**IL NOUS A QUITTES**

Nous étions nombreux, le 25 avril 2017, pour dire un dernier « au revoir » à HENRI MOREL, sans oublier des fleurs. En effet, Henri a été notre trésorier pendant de très nombreuses années. Il était minutieux, strict et la tenue de la comptabilité impeccable. Il avait 83 ans.

=====