

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 – 06 37 17 30 98 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr
Secrétaire-comptable : Christiane GRANEL 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE tel : 05 61 13 43 01
Mail : christiane.granel@orange.fr



NIMES : omnibus pour Tarascon tracté par une 2D2 5500 à capot en juillet 1974

Toulouse, le 11 mai 2012

CIRCULAIRE 2012/2

Le samedi 14 janvier 2012, 27 adhérents étaient présents pour fêter les rois à AGEN. Avec le guide de l'Office de Tourisme nous avons visité les principaux sites pittoresques de cette ville. En fin de parcours, la visite incontournable de la fabrication des pruneaux. Tous les participants ont été enchantés par cette sortie et le beau temps était de la partie, pour un mois de janvier.

SORTIE A NIMES

Le SAMEDI 30 JUIN 2012, nous irons à NIMES pour visiter le musée du chemin de fer (espace cheminot) et la ville.

- Départ : TOULOUSE MATABIAU à 7 h.51 - Intercités n° 4653 - Arrivée à NIMES à 10 h.31
- Retour : Départ de NIMES à 17 h.28 - TGV – n° 5115 - Arrivée à TOULOUSE à 20 h.11

PERMANENCES

Notre dernière permanence de la saison est fixée au SAMEDI 2 JUIN 2012.

PORTES OUVERTES

Les 9 et 10 juin 2012, L'APPAR (Association Pau Pyrénées des Amis du Rail) à PAU organise deux journées « Portes ouvertes ». Le dimanche 10 juin, un repas campagnard est prévu au prix de 16 €. Il faut s'inscrire auprès de M. MENIER, 52, rue du Béarn - 64230 SAUVAGNON – Tél : 05 59 33 14 63 OU 06 65 47 37 06 et ce avant le 1^{er} juin 2012.

Déplacement à ALBI

Le jeudi 26 avril 2012 plusieurs membres se sont rendus à ALBI pour visiter la SAFRA (**S**ociété **A**lbigeoise de **F**abrications et **R**éparations **A**utomobiles) à l'occasion des portes ouvertes de cet établissement.

Diverses activités y sont présentées : « agencements d'intérieurs » (bureaux, boutiques, commerces) et de véhicules spéciaux ; département « carrosserie automobiles », tôlerie, peinture, mécaniques et un procédé exclusif destiné à réparer les véhicules endommagés par la grêle, spécialisé dans la réparation et le dépannage de tous types et toutes marques de véhicules légers appartenant à des particuliers, flottes professionnelles ou loueurs.

Et enfin concernant davantage nos activités, le département « carrosserie industrielle et ferroviaire » spécialisé dans la prestation d'équipement, d'aménagement et de maintenance lourde de véhicules de transports urbains de voyageurs, ainsi que dans la rénovation de bus, tramways, métros et voitures de chemin de fer.

Ainsi, nous avons pu apprécier le travail effectué sur l'autorail double des CP, la rame du « Train des Pignes », dont la motrice a pris feu. Il arrive en fin de reconstruction, tout a été changé depuis la motorisation (qui n'était pas assez puissante, cet autorail ne pouvait pas tenir l'horaire dans le sens de la montée), jusqu'à l'aménagement intérieur en passant par tous les circuits électriques, hydrauliques, organes de roulement etc. Arrivé, il y a environ un an dans l'atelier, il devrait être livré fin mai.

Deux engins de maintenance Eurotunnel également présents, arrivés complètement rouillés (taux d'humidité de 80 % dans le tunnel), ils nécessitent une reconstruction complète. Du travail pour environ 4 ans, chaque élément demandant environ 24 semaines de travail, il y en a 23 à traiter.

Les 28 rames du métro de Toulouse, mises en service en 1993, passent elles aussi en reconstruction. Tout est désossé et refait en tenant compte des dernières avancées technologiques des dernières rames livrées tant pour les éléments mécaniques que pour l'aménagement intérieur. Par exemple, des caissons renfermant l'électronique, situés sous les sièges, sont enlevés et la zone réaménagée pour augmenter la capacité de transport. Chaque rame reste environ 12 semaines en rénovation, il y a ainsi pour 3 ou 4 ans de travail. Une première rame a servi de prototype et après essai et validation, elle est en exploitation.

Sont également en cours de reconditionnement des bus de Lille, Brest, Châlons-en-Champagne, Paris, et j'en passe ... Ainsi qu'en carrosserie, un petit avion de l'aéro-club d'ALBI ;

Bien que ferroviairement embranchée à la ligne toute proche de Toulouse à Rodez, tous les véhicules arrivent par la route. En effet, après avoir fait les frais de l'embranchement, la SNCF a signifié à l'entreprise qu'elle n'assurerait pas de service pour moins de 10 wagons, ce qui leur est bien sûr impossible. Chacun jugera.

La fierté de l'entreprise est actuellement le « BUSINOVA » conçu et construit par la SAFRA. Bus révolutionnaire avec une motorisation multi hybride, hydraulique, électrique et diesel. On en entendra parler.

VISITE DE M. PEPY A TOULOUSE

ASSEMBLEE GENERALE

TGV SO à l'Hôtel Régional à Toulouse - le mercredi 29 février 2012 -

Monsieur Martin MALVY ouvre la séance et remercie les élus, les responsables économiques, représentants associatifs et syndicaux ainsi que Monsieur HOERLE de la CCI d'Alsace qui ont bien voulu se déplacer.

Le Président du Conseil Régional réaffirme sa volonté que Toulouse soit raccordé au réseau à grande vitesse. Ce n'est ni un objectif puéril ni une obstination forcenée mais un outil du développement économique! Comment imaginer un seul instant que la 4e ville de France soit écartée de ce schéma? Le tracé est arrêté par RFF mais le financement sera certainement la pierre d'achoppement car il fait appel à 58 communautés territoriales. Un système invraisemblable!

Rappel du calendrier:

- mi-2013: lancement de la consultation,
- mi-2014: enquête d'utilité publique,
- 2015/2016: convention de financement,
- 2017: début des travaux,

Nous craignons qu'à cette dernière échéance ce projet soit différé.

La région Midi Pyrénées s'est engagée à verser une avance de 240 M. d'euros pour Tours Bordeaux à condition que les travaux en sud Gironde démarrent aussitôt après.

Monsieur IZARD, président du Conseil Général, exprime son inquiétude en raison des difficultés inhérentes au bouclage financier. Il faut relancer le débat afin de trouver des solutions et sauver cette réalisation en respectant le calendrier prévu.

Monsieur René COHEN, président du Grand Toulouse, renouvelle sa détermination. Le TGV à Toulouse c'est le défi du XXI^e siècle. Il est de la responsabilité de l'Etat pour une plus grande mobilité des citoyens.

Monsieur Jean Louis HOERLE, de la CCI d'Alsace, évoque l'impact de la LGV en son territoire. Les temps de parcours ayant été réduit Strasbourg est devenu une plaque tournante européenne vers l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse.

Quels sont les secteurs qui ont profité de cette embellie? Le tertiaire supérieur et le tourisme. L'aéroport d'Entzheim a perdu 40% de son trafic en 2008 et l'autoroute A4 a connu une baisse de fréquentation. Un bon geste pour la planète!

Messieurs BAZZO et DUBOST de RFF rappellent l'historique de l'étude à trois branches:

- Bordeaux Espagne (coût 7,5MM d'euros),
- Bordeaux Toulouse (coût 5,4MM d'euros),
- Sud Sud Toulouse Pays Basque.

Il sera nécessaire d'aménager les voies en sud Gironde et au nord de Toulouse.

Monsieur PEPY prend ensuite la parole et apporte son soutien à ce projet.

L'axe Paris Bordeaux Toulouse ressemble à celui de Paris Lyon Marseille avec des caractéristiques proches. L'arrivée du TGV en Midi Pyrénées permettra de désaturer l'aérien et les autoroutes.

Conclusion de Martin Malvy

C'est grâce au consensus politique que nous réussirons. La bataille du rail ne fait que commencer!

QUELQUES INFORMATIONS PARUES DANS « HOBBY-TREN »

- Nouvelles d'Espagne condensées et traduites de HOBBY TREN

* Janvier 2012, n° 219

Anniversaire : 20 ans de grande vitesse en Espagne. C'est en effet le 14 avril 1992 que la ligne Madrid- Séville fut mise en service.

Le 10 décembre 2011, c'est l'inauguration de la ligne à grande vitesse La Corogne – Santiago de Compostelle – Ourense, 150 km, portant la longueur des LAV espagnole à presque 2900 km en service. L'Espagne consolide sa position de premier pays européen en nombre de kilomètres en service parcourus à grande vitesse devant la France et l'Allemagne et deuxième du monde, après la Chine.

De construction très difficile, en zone montagneuse, elle a nécessité le percement de 31 tunnels, totalisant 29.3km et l'édification de 38 viaducs totalisant 20.4 km, soit plus de 57% du nouveau tracé car les 62 km entre Santiago et La Corogne sont couplés à la ligne déjà existante.

ADIF et RENFE mettent la pression à six grandes entreprises nationales et multinationales (Directronic, Thalès, Alstom, Siemens, Bombardier et Ansaldo) pour terminer les essais de niveau 2 du système ERTMS. Objectif : améliorer l'exploitation et augmenter la vitesse de pointe à 310 km/h sur tout le réseau à grande vitesse, et postérieurement pour 350 km/h initialement prévu à la construction des infrastructures.

Contrats en Allemagne pour Vossloh Espagne. La multinationale a en commande la construction de 25 Trains-Tram à plancher bas et une option de 50 rames supplémentaires pour la ville de Karlsruhe. **Dénommés** « Citylink NET 2012 », ils se composent de 3 véhicules articulés de 37.2 m de long, 2.65 m de large pouvant transporter 224 passagers à la vitesse maximale de 80 km/h. Mise en service fin 2013.

Autre contrat : pour renouveler les rames du monorail suspendu de Wuppertal, 31 rames prévues pour le milieu de 2014. A raison de 2 ou 3 rames par mois, le renouvellement devrait être terminé en décembre 2015.

* Février 2012, n° 220

« **Record** » **égalé** : pour la première fois en Espagne, et croyons-nous pour la deuxième fois au monde, un train en traction diesel en service commercial roule à 200 km/h. Depuis l'inauguration du 10 décembre 2011 de la LAV La Corogne – Santiago – Ourense, le train TALGO Madrid – La Corogne et retour peut rouler à cette vitesse sur 48.6 km (du PK 431.9 au 383.3, entre Ujes et environ 10 km de Santiago). La rame se compose d'une locomotive Vossloh 334, type 200 A, remorquant une charge de 137 tonnes, soit 9 voitures TALGO.

Auparavant, la vitesse de 12 miles par heure (201 km/h) était détenue par les trains HST britanniques.

Croissance du trafic de conteneurs au port de Barcelone : Entre janvier et novembre 2011, le port de Barcelone a enregistré un trafic ferroviaire de conteneurs de 139 171 TEU (un TEU est équivalent à un conteneur de 20 pieds), soit 46% d'augmentation par rapport à la même période 2010 (95128 TEU pour le ferroviaire). Ce trafic se décompose en 71308 TEU pour le marché intérieur, péninsule Ibérique et France (n'oublions pas que Castelnau d'Estretfonds, près de Toulouse possède une plateforme « port sec de Barcelone ») et 67234 TEU en sens inverse, (du ferroviaire au maritime).

Augmentation également de 28% du nombre de véhicules neufs transportés en train.

Dans ce numéro on trouve aussi la première partie d'un intéressant article sur le chemin de fer de « La Robla », ligne à voie métrique de Bilbao à Léon. (14 pages, avec de nombreuses photos, dont il n'est pas possible d'en faire un condensé traduit ici).

Chasse-neige : Un court article avec des photos de trains espagnols et français (dont les CN1 et CN2) sur la transversale pyrénéenne, et une belle photo du moderne chasse-neige espagnol à turbines rotatives.

* Mars 2012, n°221

La nouvelle locomotive 255.01 de FGC Cargo (voie métrique), après homologation, elle est entrée en service le 17 janvier 2012. Elle vient des chemins de fer basque (ex TD 2003 d' Euskocargo) pour assurer du trafic automobile entre l'usine SEAT de Martorell et le port de Barcelone. Elle fonctionne en mode diesel de l'usine jusqu'à Martorell puis en mode électrique jusqu'à Sant Boi et de nouveau en diesel jusqu'au port. Elle peut également assurer d'autres services marchandises et manœuvres.

Le 21 janvier, un cargo a levé l'ancre du port de Santander avec à son bord les premiers éléments des trains touristiques que **FEVE** a construit pour **les Chemins de fer Equatoriens** ; réhabilitation de matériel dans différents ateliers des Asturies. La première des 3 locomotives (les suivantes en mars), le train panoramique (composé de 3 voitures) ,2 fourgons énergie pour former le « Train Croisière » sur la ligne touristique de « La Nariz del Diablo » (Le Nez du Diable), 13 km, 2000 m d'altitude, parcours vertigineux en zigzag, rampes jusqu'à 6%.

La suite et fin de l'article sur la ligne de La Robla, 14 autres pages.

Histoire : Le début d'un article sur « Le train de la Sierra », une ligne disparue du sud de l'Espagne, province de Cadix. Dès 1878 un projet prévoit sa construction en voie de 750mm entre Jerez et Arco de La Frontera. Après maintes péripéties, en 1918 le gouvernement réoriente les critères de politique ferroviaire donnant comme priorité la construction de lignes à voie large pour tout le pays. C'est donc à cet écartement qu'elle sera construite.

Une véritable intention (en 1924) étant de relier les bases navales de Cadix à Cartagène. Le premier tronçon est inauguré le 9 janvier 1927, mise en service par tronçons, elle atteindra 129 km. La ligne ira de Jerez de La Frontera (*proche de Cadix*) à Almargen. Sa construction aurait dû continuer, mais en 1963 il y a interdiction de poursuivre des travaux pour les chemins de fer secondaires. Dans les années 80, les premières fermetures.... Restent de nombreux vestiges monumentaux dans la montagne et la voie verte (*le n° d'avril en donne les détails que je ne reprendrai pas ici*).

* Avril 2012, n°222

FGC a obtenu le certificat de sécurité lui permettant de circuler librement sur tout le réseau espagnol, les emprises portuaires et le reste de l'Europe. FGC pourra ouvrir de nouvelles lignes commerciales avec l'Europe.

Relation (marchandises UIC) Barcelone – France. Depuis le 31 janvier, le service ferroviaire qui relie le port de Barcelone à Toulouse et Bordeaux est passé à deux rotations hebdomadaires. Depuis le port de Barcelone, Contren, filiale de Renfe Mercancias spécialisée en transport intermodal, Naviland Cargo et l'Autorité Portuaire de Barcelone disposent de deux départs les mardis et samedis. Ce service utilise la connexion à l'écartement international et la ligne nouvelle Figueres Perpignan, remorqué par deux locomotives RENFE. La durée totale du trajet s'effectue en deux jours (départ jour A, arrivée jour C).

Visite chez Alstom. Le 14 mars, Alstom a organisé une visite pour la presse à son centre industriel de Sta Perpetua de Mogoda (*Province de Barcelone*) d'une superficie de 360 000 m². Ce centre travaille uniquement pour le marché extérieur n'ayant pas reçu de commande depuis 2009 de FGC et depuis 2008 de RENFE. Par cette baisse d'activité, il y a eu réduction de l'effectif de 200 personnes. D'une activité de 450 millions de chiffre de ventes par an, on est passé à 180/190 millions. Actuellement une soixantaine de personnes travaillent sur ce site et ont en fabrication 22 unités du nouveau tramway de Nottingham (type Citadis), tramway de Constantine, métro de Santo Domingo. Ces ateliers ont vu la construction des AVE Madrid-Séville.

D'autres articles concernent le métro de Madrid (histoire), l'exposition sur les 150 ans de chemins de fer à Gérone (du 3 au 30 mars), les ateliers de la L5 du métro de Barcelone (schémas et photos) ...
Et dans tous ces numéros, un peu de modélisme et reportages de la dernière foire de Nuremberg.

----- à découper -----

--

BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE A NIMES

Les participants devront se procurer le billet aller et retour de TOULOUSE à NIMES

Madame, Monsieur Adhérent n°

Adresse :

.....

n° téléphone : – n° Portable :

- s'inscrit pour la sortie à NIMES.

- repas au restaurant nombre x 18 euros =
(Apéritif et café non compris)

Le bulletin sera à retourner, **avant le 15 JUIN 2012**, accompagné du chèque correspondant à Christiane GRANEL, 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE - tel : 05 61 13 43 01 - Le chèque sera libellé à l'ordre de l'AFAC Midi Pyrénées.