



ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER SECTION DE TOULOUSE MIDI6PYRENEES

Président : Michel FOURMENT – cidex 3592 – 6, rue des Fauvettes - 31840 AUSSONNE -

Tél: 05 61 85 12 56 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr

Secrétaire – : Christiane GRANEL, 1, rue de Zurich 31200 TOULOUSE- Tel : 05 61 13 43 01

Mail : christiane.granel@orange.fr

Trésorier : Eric FONTAINE, 30, rue du Salat – 31850 MONTRABE – tel : 05 34 26 97 52

Mail : je.fontaine@orange.fr



La 2eme rame Régiolis arborant la nouvelle livrée du réseau liO d'Occitanie Pyrénées Méditerranée
Montlaur, le 20-5-2020 Photo Georges TURPIN, AFAC-MP

Le 06 juin 2020

CIRCULAIRE 2020/2

Chers Amis des Chemins de Fer, voici cette petite circulaire afin de garder le lien entre nous malgré la crise sanitaire actuelle que nous subissons. Tout d'abord j'espère que vous êtes tous en bonne santé et que « monsieur Corona » vous a oubliés ; mais ce n'est hélas pas fini, il faut rester prudent et respecter les recommandations sanitaires.

En conséquence, les sorties que nous avions projetées seront reportées à une date indéterminée, tributaire de la libre circulation en train, sans contrainte particulière surtout pour un groupe, et j'espère qu'elles pourront se réaliser. Les permanences au local sont bien sûr suspendues en attendant des jours meilleurs. Il est en outre possible que la tenue de notre assemblée générale soit décalée à une date plus éloignée que la mi-octobre habituelle.

Malgré tout, le chemin de fer va reprendre petit à petit son...train-train ; et voici quelques nouvelles de la Région et d'ailleurs. Je vous souhaite une bonne lecture, surtout un bon été et à bientôt.

Michel Fourment

En Région Occitanie

Retour du train à Millas : Publié le Mardi 5 mai 2020 par France Bleu Roussillon (extraits)

Plus de deux ans après, le trafic des trains reprend à partir du 11 mai entre Perpignan et Ille sur Têt. . Les trains rouleront d'abord à vide pour former des agents et procéder à des tests (deux AR par jour) ; et accueilleront des passagers à partir du 21 mai avec 6 AR quotidiens puis 8 à partir du 25 mai.. Le passage à niveau de Millas a depuis été largement modifié. Prévues pour le 6 avril mais repoussées en raison du confinement, la réouverture de la ligne

s'accompagne de nouveaux horaires. La SNCF et la Région Occitanie ont souhaité **éviter que les trains ne circulent à Millas à l'heure du début ou de la fin des cours au collège !**

« *C'est trop tôt, réagit Roger Garrido, le maire de Saint-Féliu-d'Avall, d'où étaient originaires les six victimes décédées. J'aurais préféré une reprise seulement début juillet...* ». « *Concernant les nouveaux horaires des trains, si les bus scolaires et les TER sont à l'heure, il n'y aura pas de soucis mais s'il y a du retard, même si un quart d'heure de battement est prévu, il faudra que quelqu'un prenne la responsabilité de ne pas faire sortir les élèves. Ça nous inquiète un peu.* »

« *Enfin, réagit l'association des usagers de la ligne Train en Têt...C'est un mélange de soulagement et de colère. Mieux vaut tard que jamais, réagit son président Enric Balaguer...* »

Terminus à Ille-sur-Têt, la ligne ne sera pas rouverte dans sa totalité. Cet hiver, lors de la tempête Gloria, la voie a été endommagée par un glissement de terrain à hauteur de la commune de Ria-Sirach. "On a l'impression que tous les efforts ne sont pas faits de la part de SNCF Réseau. Il nous semble que quelques aménagements suffiraient pour permettre aux trains d'aller au moins jusqu'à Prades" (1), affirme Enric Balaguer. Aucune date n'est encore fixée pour la réouverture totale de la ligne Perpignan-Villefranche de Conflent.

(1) Nota AFAC : L'Ille-sur-Têt a dû être choisie comme terminus car elle était encore gérée.

Le Train jaune circule de nouveau

Le train circule à partir d'Olette et jusqu'à Latour-de-Carol-Enveitg avec port du masque obligatoire et seulement 35 places pour le Train Jaune (une place sur deux est condamnée suite à la mesure gouvernementale)

L'offre spéciale de redémarrage, avec un tarif unique de 5€ quel que soit la gare de départ et d'origine est valable pour un trajet, soit 10€ l'aller-retour (jusqu'au 30/06). En plus du billet il faut se munir d'un coupon « Accès train serein » gratuit et disponible sur le site SNCF Ter LiO.

Pour l'instant, en raison des travaux, seule la Z 150 circule entre Olette et Latour-de-Carol-Enveitg.

A compter du 22 juin, la ligne pourra être à nouveau exploitée de Villefranche à Latour de Carol.

La limitation des trains à Olette est due au non achèvement des travaux de voie conséquence du départ des Portugais du chantier. S'il existe un transbordement, la gare d'Olette n'est pas géniale puisque l'accès à la gare est interdit aux véhicules de plus de 3,5 t, et donc aux autocars...

Sources diverses et JP Lasserre du Rozel

La première rame Régiolis arborant la nouvelle livrée du réseau liO d'Occitanie Pyrénées Méditerranée est

arrivée en catimini à Toulouse le 7 mai, il s'agit de la rame numéro B 83587/83588, suivie le 20 de la rame 83589/90 après un l'acheminement de Nançois-Tronville à Toulouse. Sur la photo de la page 1, il lui reste un peu plus de 20 kilomètres à parcourir avant d'arriver à la gare Matabiau, c'est-à-dire presque plus rien par rapport aux plus de 1000 kilomètres faits depuis le matin à 1h17 au départ du Centre d'Essais Ferroviaires de Tronville-en-Barrois dans la Meuse. Le train a même 30 minutes d'avance sur sa marche. Les rames Régiolis sont assemblées à l'usine Alstom de Reichshoffen et sont ensuite dirigées vers le centre d'essais de Tronville pour déverminage avant leur livraison. C'est Europorte qui assure cet acheminement via Lérrouville, Culmont-Chalindrey, Dijon, Lyon-Part-Dieu, Avignon et Nîmes.

Merci à notre ami Georges Turpin pour la photo et le commentaire.

*Ci-dessous, article de **Andy Barréjot La Dépêche du Midi** Publié le 19/05/2020*

Alstom a livré la 300 ème rame Coradia Polyvalent (1) pour Régiolis le jeudi 7 mai. Ce train est destiné à la Région Occitanie. Après 6 années d'exploitation, la flotte totale des trains Coradia Polyvalent livrés affiche plus de 107 millions de kilomètres et un niveau de fiabilité et de disponibilité conformes aux attentes de SNCF Voyageurs et des Régions.

« Cette 300 ème rame est un jalon important pour le site de Reichshoffen. C'est en effet le symbole de la capacité d'Alstom de répondre aux différentes attentes des régions, à partir de la même plateforme, et ainsi de combiner l'excellence industrielle et la réponse sur mesure aux attentes et spécificités légitimes de chaque autorité organisatrice. », a déclaré Jean-Baptiste Eyméoud, directeur général d'Alstom en France.

Le site d'Alstom de Tarbes contribue à la réussite du Régiolis en fournissant les coffres de traction pour ces trains. 300 trains représentent pour le site plus de 400 000 heures d'études (design, projet, industrialisation et garantie) et près de 180 000 heures de production.

(1) Nota de la section AFAC : Dans ce total, il doit y avoir les rames livrées au Sénégal et à l'Algérie.

Test du futur poste d'aiguillage de Matabiau

Extraits de La Dépêche du Midi, le 22/05/2020

SNCF Réseau qui a fait un test grandeur nature de sa nouvelle tour de contrôle automatisée. Le 21 Mai, le trafic ferroviaire entre Toulouse et Sète (Hérault) "a été partiellement interrompu" pour que la société puisse réaliser deux opérations simultanées : une à la gare de Toulouse et l'autre sur le pont Maréchal-Foch à Sète...(1).

L'expérience a nécessité une interruption totale des circulations sur le nœud ferroviaire de Toulouse.... Pendant dix-huit heures, les équipes SNCF ont testé l'ensemble des opérations qui "permettront dans quelques mois de basculer d'un ancien système de commande datant des années 1970 vers une nouvelle technologie".

Pour faire bref, on parle d'une centralisation high-tech de la commande des postes d'aiguillage. Les travaux de cette modernisation de la gestion de la circulation des trains, commencés en 2016, s'inscrivent dans le projet d'envergure du Grand Matabiau qui implique l'Etat et toutes les collectivités territoriales dans la perspective de l'arrivée de la LGV (ligne à grande vitesse). La nouvelle tour de contrôle Ce nouveau "Poste à Grand Rayon d'action", nom technique – pourra piloter (ou remplacer) neuf postes d'aiguillage (dont les postes 4 et 6 de Toulouse) à compter du mois d'octobre. Dans une salle d'exploitation de 220 m2, truffée d'écrans et de larges tables de contrôle, une vingtaine de personnes auront l'œil sur les 700 itinéraires empruntés chaque jour par les trains régionaux. Et ainsi intervenir plus rapidement pour régler les éventuels problèmes qui peuvent se produire sur les voies. Coût de la modernisation : environ 150 millions d'euros. *Gérald Camier*

(1) Pont levant, qui est resté bloqué du mardi 26 au vendredi 29 heureusement en bonne position pour le passage des trains.

Saint-Lieux-lès-Lavaur. Le Chemin de Fer Touristique du Tarn se prépare à la réouverture : Le

Chemin de Fer Touristique du Tarn travaille d'arrache-pied pour préparer la réouverture du Petit Train, prévue normalement pour le 1er juillet. En effet, ses bénévoles construisent en ce moment même deux voies d'évitement de l'autre côté du Viaduc de Salles afin de permettre de changer la machine de bout pour repartir dans l'autre sens. L'objectif ? Prolonger l'exploitation maximale de la ligne sur la zone encore autorisée, c'est-à-dire depuis le Jardin des Martels jusqu'au Viaduc. Ainsi un quai devrait être également construit à cet emplacement, permettant ainsi aux voyageurs de descendre flâner et prendre une photo de Giroussens. Les travaux avaient commencé avant le confinement, et ont repris au cours du week-end du 16 mai. Le quai, lui, verra sa construction commencer au début du mois de juin. Au total, le Petit Train pourra encore circuler sur environ 2 km. De plus, n'ayant pas pu ouvrir à Pâques en raison du Covid-19, le CFTT a décidé de lancer un appel aux dons sur le site Hello Asso (www.helloasso.com). Les amateurs de chemin de fer et les entreprises peuvent par ce biais aider financièrement l'association et lui permettre de subsister sur le long terme malgré sa situation actuelle, causée par le coronavirus, mais surtout par la fermeture du Viaduc des Salles, qui a fortement impacté sa fréquentation. "Le problème, c'est que nos finances sont proches du 0, explique Pierre Boiteux, secrétaire général du CFTT. Rien qu'avec le Covid-19, nous avons perdu environ 25 000 euros, puisque nous avons perdu tous les voyageurs du 15 avril à fin juin, sans compter les groupes scolaires, ce qui fait grosso modo 2000-3000 voyageurs. Et si les mesures post déconfinement sont trop contraignantes, nous ne pourrons pas rouler cet été, ce qui entraînera encore plus de pertes."

Plus d'infos : secretariat@cftt.org. Extraits de : La Dépêche du midi Publié le 31/05/2020

Péninsule Ibérique

HobbyTren n° 317 Mars 2020 (reçu fin mars)

Service de manœuvres au terminal de Irun : Le 4 février dernier, l'union (UTE) composée de Renfe Mercancias et de Transfesa Logistics a conclu un accord pour les services de manœuvres au terminal frontalier des transports de marchandises de Irun, formé à 50% de chaque compagnie. Cette UTE coordonne aussi les opérations d'autres terminaux et Transfesa Logistics gère les manœuvres des ports de Gijon, et de la Corogne et la gare de Pampelune ; A Irun, le site est principalement dédié au transfert de marchandises des wagons à écartement ibérique à ceux du reste de l'Europe et vice-versa ; les installations comprennent 7 voies à écartement européen et 14 voies à écartement ibérique, 3 voies standard européen et 3 voies ibériques pour transbordement de conteneurs , 4 voies de réception et expédition standard et 6 voies ibériques.

Le métro de Lisbonne a 60 ans : Les projets d'origine pour la construction du métro de Lisbonne remontent à l'année 1888 et ultérieurement à 1923 et 1924, aucun de ces projets ne se réalisera. Il faut arriver à l'année 1948 pour voir un projet plus viable économiquement pour le pays. Les travaux de la première ligne commencent le 7 août 1955 et les travaux dureront 4 ans. La première ligne longue de 6,5 Km est inaugurée le 29 décembre 1959. Elle est prolongée en 1966 puis en 1972 pour des dessertes d'universités et collèges militaires. En 1993, 1995, 1997 et 2016 de nouveaux prolongements, raccordements et lignes sont construits. Actuellement, le réseau est formé de 4 lignes avec une longueur totale de 46 Km et 55 stations. L'écartement des rails est de 1435 mm et la vitesse maximale de 72 Km/h. L'alimentation se fait par 3^e rail, tension 750 volts continu. Le nombre de passagers journaliers est de 450 000.

HobbyTren n° 318 Avril 2020 (reçu début mai)

« Adieu » aux trains Arco : Le 1^{er} mars dernier a circulé (*en Espagne*) le dernier train formé d'une locomotive et de voitures ; c'était le Arco « Camino de Santiago » entre Galice et Pays Basque. La dénomination commerciale « Arco » fait son apparition en 1999 pour désigner des trains rapides de jour à grand parcours. Le premier à circuler fut sur la ligne Barcelone-Valence-Alicante en complément aux Talgo et Euromed du Corridor Méditerranéen. En comparaison, les Arco effectuaient davantage d'arrêts. Deux ans après, d'autres relations Arco sont créées

desservant les principales liaisons de Barcelone vers le sud de l'Espagne. Le « Camino de Santiago » était composé d'une locomotive 334 et de deux voitures : B10t 2200 et BR3t 2800. A sa suppression il était composé d'une locomotive diesel 319 ou 334 et une seule voiture série 10 000 (B11x), (*toutes voitures d'aspect extérieur à nos Corail*). Le service est maintenant assuré par un Talgo IV entre La Corogne et Hendaye. Les compositions Arco étaient autorisées à circuler à 200 Km/h si la formation n'excédait pas 3 unités, si la rame était plus longue sa vitesse était limitée à 160 Km/h à cause de problèmes de freinage. La mise en service de lignes à grande vitesse a abouti à la suppression de ce type de composition.

Exposition temporaire au musée des chemins de fer de Madrid : « Madrid Delicias, 140 ans d'une gare », prévue pour le 30 mars. L'inauguration de la gare a eu lieu le 30 mars 1880 ; elle est convertie en musée en 1984. L'expo devrait durer un an, mais à cause de la situation liée à la pandémie Covid 19, l'inauguration aura lieu dès que les circonstances le permettront. Dans l'attente, une exposition virtuelle peut être vue sur les pages web : www.museodelferrocarril.org

.....
HobbyTren n° 319 Mai 2020 (posté à Barcelone le 29 avril, reçu le 27 mai.)

Nouveau transport frigorifique en train pour la Grande Bretagne : Transfesa Logistics a récemment mis en service une nouvelle connexion ferroviaire express pour transporter en 72 heures des produits de première nécessité depuis les terminaux de Valence et Murcie à celui de Londres. A Valence, un entrepôt de 2 000 m2 pour produits alimentaires est en cours d'achèvement...

Le chemin de fer aujourd'hui plus que jamais est le moyen de transport le plus adapté et fiable. L'objectif de cette opération est de faire circuler un train quotidien. A cette fin, a été mis au point une caisse plus légère de type UNIT 45 qui permet de mettre 30 conteneurs par train.

Retour sur le dernier Galice-Pays Basque- Galice en matériel Arco : principalement des photographies avec rame de 1 à 3 voitures, et remorquées par des locomotives électriques série 252 (GEC-Alsthom/Siemens/CAF/ABB – 1991/1994). La composition du dernier Irun – La Corogne en matériel Arco comprenait la 252-029-4, la voiture BR3t 2803 Cafeteria/classe Tourista et voiture B10t 2202 classe Tourista.



Dernier parcours en rame Arco de l'Intercity Irun – La Corogne 1-3-20 Photo : HobbyTren



La 252-046 avec la rame de Bilbao à Miranda 1-3-20 Photo : Treneros Zamora HobbyTren