

Visite de l'AFAC Midi-Pyrénées aux ateliers de Béziers

Le mardi 25 mars 2014

Partis de Toulouse à 7 h 13 par TER (1), après changement à Narbonne un autre TER nous dépose à destination à 9 h 23. Nous rejoignons dans le hall de la gare les participants venus de Perpignan ou arrivés en voiture.

Après un quart d'heure de marche, nous sommes accueillis au pied de la passerelle privée enjambant les voies principales et nous commençons la visite vers 10 h 00.

Les ateliers que nous allons parcourir font partie du Technicentre Languedoc Roussillon qui regroupe 3 Unités Opérationnelles :

- UO GRAND SUD: Villefranche Vernet-les-Bains, Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier, Cerdère.
- UO TER : Nîmes, Perpignan, Cerdère.
- UO COURBESSAC : Nîmes.

L'UO GRAND SUD assure la maintenance de matériels variés (automotrices, wagons, locomotives, locotracteurs, contacteurs), pour le compte des activités TER, Voyages et FRET sur les 6 sites de la Région.

L'UO Matériel de Nîmes assure la maintenance d'organes de Roulement et de matériel remorqué ; la maintenance du matériel automoteur régional pour le compte de l'activité TER. A Cerdère sont effectuées les visites FRET.

Béziers est centre d'excellence des contacteurs (maintenance exclusive des contacteurs) et spécialisé pour la rénovation du Train Jaune (TER à voie métrique de Cerdagne), et a pour cela un effectif de 17 agents (polyvalents) sur les 120 de l'UO Grand Sud, et 470 environ pour l'ensemble du Technicentre Languedoc Roussillon.

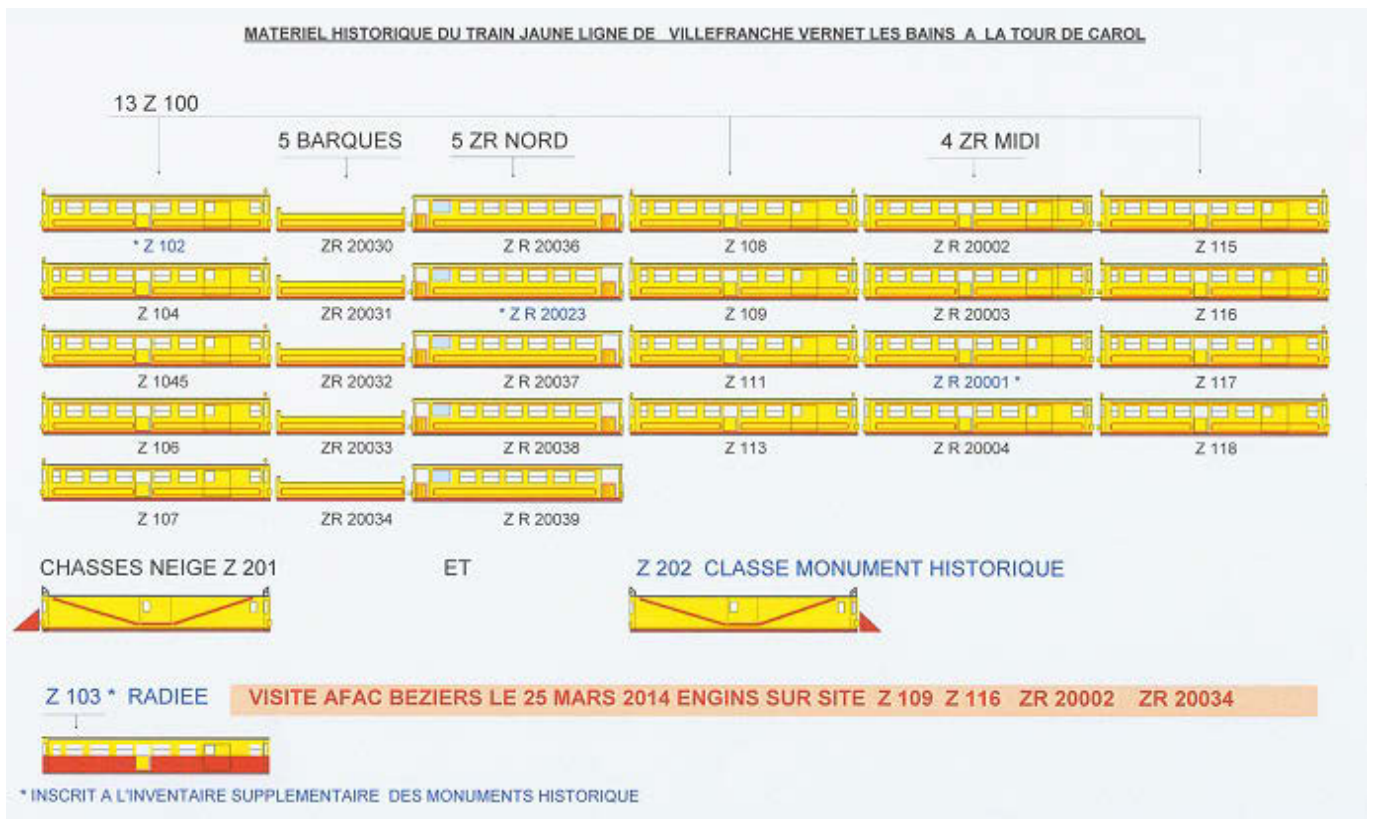
Le jour de notre visite nous avons pu voir en rénovation complète les Z 109 et Z 116, les ZR 20002 (dites MIDI, accès par porte centrale) et ZR 20034 (Barque).

Les rénovations sont faites dans le respect des origines du matériel de 1910. Toute pièce qui ne peut pas être réparée est refaite à l'identique sur place, ce sont des pièces génériques confectionnées d'après les plans d'époque. La grande modification du train jaune a eu lieu en 1984 quand les frises de bois recouvrant les parois ont été remplacées par de la tôle d'acier.

(1) Ce TER était composé d'un seul autorail X 73500, à capacité plus que réduite pour le service à effectuer. C'est avec beaucoup de peine que nous avons réussi à trouver des places assises dès le départ de Toulouse. Tous les voyageurs n'ont pas eu cette chance. De plus une mise à quai tardive provoque une ruée pour l'accès au train. A Narbonne cet autorail revient vers Carcassonne pour assurer ensuite des liaisons Carcassonne Limoux Quillan. Espérons que l'arrivée des Régiolis renforcera suffisamment le parc pour mettre fin à cet inconfort et au risque de laisser des voyageurs sur le quai.



Le groupe vient de franchir la passerelle enjambant les voies principales, la visite va commencer.



Etat du matériel historique du Train Jaune le jour de notre visite.

Les deux automotrices modernes Z 150 Stadler sont peu utilisées, boudées par les touristes (pas d'ouverture des baies) et agressives pour une voie des années 1900 qui n'était pas faite pour elles. L'année écoulée elles ont seulement parcouru 3000 km pendant que les vétérans accomplissaient une fois et demie la distance terre lune. Quel sera l'avenir de ces Z 150 ?

Dans ce premier atelier, la caisse mise à nu, intérieur vide de la Z 116.



Le groupe attentif aux explications



Manipulateur de traction prêt à reprendre sa place.



L'atelier des contacteurs, le site traite tous les contacteurs de tous les matériels (du TER au TGV...)



Isolateurs : ceux de gauche d'origine sont en porcelaine ; celui de droite est une pièce générique, donc à l'identique mais en matière composite moderne.



Un châssis de bogie de motrice (retourné) peut comprendre aussi bien des pièces d'origine que des pièces génériques (l'acier employé aujourd'hui est de meilleure qualité). L'assemblage des divers éléments se fait comme à l'origine par rivetage.



Remorque « Midi » ZR 20002 et « Barque » ZR 20034: Le plancher de la barque est refait à neuf, comme à l'origine, en chêne, coût de l'opération : 4000 Euros.

Malgré la variété des opérations effectuées et la polyvalence du personnel, certains éléments sont sous-traités à des entreprises extérieures comme par exemple la sellerie (skai) chez un sellier de Narbonne.



La Z 109 dans la cabine de peinture où a lieu la peinture de l'intérieur, de l'encadrement des baies, la pose des baies et la peinture extérieure. Dans une autre cabine sont mises en peinture les petites pièces.

Trente mille heures de travail sont effectuées chaque année par les 17 agents en charge du Train Jaune.

En sortant des ateliers, nous pouvons voir sur une voie extérieure cette caisse de 8100 servant à tarer les bascules.



Il est midi lorsque nous terminons cette visite pleine d'enseignements et qui nous a permis de voir la face cachée du Train Jaune.

Nous remercions ici toutes les personnes qui nous ont permis de voir ces ateliers qui ont eu par le passé un effectif de 800 personnes et qui semblent aujourd'hui surdimensionnés.

Après un repas au restaurant d'entreprise tout proche, l'heure de la séparation vient, les uns reprenant le train de 14 h 37 pour rejoindre Toulouse après changement à Narbonne, d'autres prolongeant le séjour à Béziers pour faire quelques photos ferroviaires sans doute... Mais tous satisfaits de cette journée.

Michel FOURMENT