

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



Passage du TGV Carmillon en gare de Toulouse

Toulouse, le 17 novembre 2012

CIRCULAIRE 2012/4

1 –RENOUVELLEMENT DU BUREAU AFAC MIDI PYRENEES POUR 2012-2013

Nous remercions les personnes présentes à notre Assemblée Générale. Vous trouverez ci-après le compte rendu. Les quatre candidats proposés ont été élus et au cours de la réunion du bureau du 15 novembre 2012, le bureau a été ainsi composé :

Président Honoraire	Monsieur Henri POTARD
Président	Monsieur Michel FOURMENT, 6, rue des Fauvettes – Cidex 3592 – 31840 AUSSONNE – Tel 05 61 85 12 56 Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr
Vice Président	Monsieur Henry BOREL, 29, rue du Ruisseau 31840 ST GENIES BELLEVUE - Tel : 05 61 74 59 70 Mail : henry.borel@orange.fr
Chargé de missions	Monsieur Jean-Paul LASSERRE DU ROZEL 11, rue Francis Poulenc – 82000 MONTAUBAN Tel : 05 63 63 42 57 Mail : jean-paul.lasserre-du-rozel@wanadoo.fr
Secrétaire - comptable	Madame Christiane GRANEL, 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE – Tel : 05 61 13 43 01 – Mail : christiane.granel@orange.fr

2 - RENCONTRE DU NOUVEL AN

Comme convenu lors de notre assemblée générale, nous irons fêter les rois, le samedi 19 janvier 2013, à MONTAUBAN.

3 – PERMANENCES

Les permanences sont fixées ci-après :

Samedi 8 décembre 2012 (diaporama) 12 janvier 2013, 2 février 2013, 16 mars 2013 et 6 avril 2013.

4 - INFORMATIONS DIVERSES

Les assemblées générales des sections régionales :

- L'AFAC/ABAC BORDEAUX : le 24 novembre 2012
- L'AFAC RHONE-ALPES : le 24 novembre 2012,
- L'AFAC BRETAGNE : le 26 janvier 2013

5- TRAMWAY DE TOULOUSE

Le 20 octobre (jour de notre AG) à 11h00, à la station « Arènes », la première soudure de la ligne T1 avec la ligne « Garonne » a marqué symboliquement le début des travaux ferroviaires pour les 3.8 km du prolongement de la ligne entre « Arènes » et « Palais de Justice » en 6 stations.

Si le plus grand ouvrage, situé boulevard Déodat de Séverac consiste à passer sous la ligne SNCF Toulouse – Auch, la phase en cours pour la pose des voies n'est pas sans intérêt.

L'entreprise Guintoli est responsable du génie civil, Alstom transport et Egénie (entreprise locale) sont chargés de la pose des voies sur la section de 2.5 km entre « Arènes » et « Fer à Cheval » (secteurs 1-2) de la ligne « Garonne ».

C'est Alstom qui a remporté l'appel d'offre avec sa technologie innovante baptisée « APPITRACK ». Après Jérusalem, Alger, Reims, Orléans, cette technique fait son apparition dans la ville rose. Elle est aussi retenue pour le futur tram de Besançon.

« APPITRACK » qu'es ce que c'est ?

C'est l'insertion automatique des fixations de rails (selles) dans une dalle de béton frais. Le chantier est propre, pas de risque de projection de béton sur les rails lors de cette phase. La voie ainsi posée peut supporter une charge de 14 à 22 t/essieu et le procédé peut donc s'appliquer pour la construction de métros.

Par rapport à la pose classique, la technologie « APPITRACK » permet une réduction des coûts du projet (2 à 4 fois moins cher), une amélioration des conditions de travail (sécurité, hygiène), diminution des perturbations pour les riverains (chantier de pose jusqu'à 4 fois plus rapide) et réduction des nuisances des travaux d'infrastructure. Avec la méthode conventionnelle, la pose des traverses avance de 50 à 60 m par jour, avec « APPITRACK » c'est 200m de selles. Le record mondial a été battu à Orléans en mars 2011 avec 403m posés en une seule journée. Ce système permet aussi de réduire la profondeur des excavations.

Pour le chantier toulousain, il sera ainsi gagné 6 mois sur les 12 initialement prévus, ce qui permet de rattraper le temps perdu en tergiversations diverses et de maintenir la date prévue de mise en service pour le printemps 2014.

Mais comment ça marche ?

Auparavant la plateforme de la voie est préparée comme pour une pose sur traverses.

Le système « APPITRACK » est principalement composé d'un convoi de deux machines.

La première, le « SLIPFORM » est une machine à coffrage glissant qui met en forme la dalle de voie continue en béton sur 2450 mm de large. Elle est alimentée en continu par des toupies. La réalisation de 200 m de voie simple en une journée nécessite 14 toupies de béton de formulation très spécifique (forte compacité et temps de séchage rapide).

La seconde machine, l'« APPITRACK » elle-même, véritable robot, insère directement à leur position finale des paires de selles munies de leur système d'ancrage, par vibration dans le béton frais. L'« APPITRACK » suit de très près le « SLIPFORM ». Tous les 75 cm (60 en courbe), elle s'arrête pour

poser les selles, effectuant une insertion toutes les 57 à 75 secondes. La pose des selles qui supporteront le rail nécessite une précision absolue. Le système travaille avec une précision de l'ordre de $5/10^6$ de mm

en déport latéral et vertical et une précision millimétrique pour l'avancée. Le tout guidé par visée laser. Une fois entrées dans l'ordinateur de bord les données de tracé et profil en long de la portion à réaliser et les théodolites (1) mis en situation, la machine suit le tracé.

Après le passage d'« APPITRACK », la dalle de voie est vaporisée de produit de cure évitant toute fissuration.

Après séchage complet de la dalle, les rails sont posés de la même façon sur les selles que sur des traverses, excepté la soudure des rails. Le système « APPITRACK » n'est pas compatible avec la soudure

classique. Alstom a mis au point une machine électrique pour les rails à gorges qui permet de faire 40 soudures par jour contre 10 en méthode classique. Les rails sont mis en place après soudure.

La pose des rails est terminée, la finition de la voie se réalise comme avec la méthode sur traverses, soit bétonnée soit engazonnée.

(1) Théodolite : Instrument de géodésie complété d'un instrument d'optique mesurant des angles dans les deux plans horizontal et vertical afin de déterminer une direction.

Sources : sites internet Alstom, presse locale et nationale. Passage sur le chantier.

Texte et photos Michel FOURMENT



Panneau posé sur la clôture du chantier expliquant succinctement la méthode aux passants.



"APPITRACK" en action avenue de Muret le 24/10/2012

=====

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE DU 20 OCTOBRE 2012

La séance est ouverte à 9 h.30 par le président Michel FOURMENT. Il souhaite la bienvenue à l'assistance.

Il en profite pour remercier M. BOIS pour sa bienveillance vis à vis de l'AFAC.M.P.

Il excuse l'absence de MM. BRONCARD, DEGUILHEM, LABARDE, POTARD et le Dr. ROQUES.

MM.COHEN (Député Maire de Toulouse) et MALVY (Président du Conseil Régional) se sont excusés par courrier de n'avoir pu déléguer un de leurs représentants.

Il indique que M. VINCENT, directeur délégué TGV pour M.P., viendra à 11 heures pour nous présenter un film.

Une minute de silence est observée en mémoire des membres disparus. Il rappelle que notre Président honoraire LAPORTE Lucien nous a quittés en janvier 2012, à l'âge de 102 ans.

La parole est donnée à la secrétaire qui présente le compte rendu d'activité pour la période du 1^{er} octobre 2011 au 30 septembre 2012.

La comptable procède à l'énumération des comptes de l'AFAC pour la même période. Des renseignements sont fournis au point de vue du fonctionnement de la section. Elle remercie les 3 donateurs. Pas d'objection, les comptes sont approuvés. Le Président indique que l'abonnement à FERROVIA MIDI, édité par l'ABAC BORDEAUX, nous est offert et que notre adhérent espagnol CARDONA Eugenio nous a abonnés à la revue HOBBY TRAIN. Il les remercie chaleureusement.

Il signale, entre autre, que nous cotisons à l'association POLT (ligne Paris, Orléans, Limoges et Toulouse) et de ce fait, nous recevons toutes les informations et M. LASSERRE DU ROZEL Jean Paul se rend aux assemblées générales. Cette année ce ne sera pas possible, l'AG POLT se tient en même temps que la nôtre.

Le Président donne des informations sur l'état d'avancement des travaux du tramway. Il explique la pose des rails du tram.

M. LASSERRE DU ROZEL Jean Paul intervient pour indiquer que la sortie prévue, le 13 octobre 2012, a du être reportée par suite de travaux. De ce fait, ce voyage est prévu au printemps. Mais sur toute la journée, avec un départ le matin (vers 6 h.49) avec la visite du musée de Cerdagne le matin ainsi que le repas catalan au col de la Perche et l'après midi sera consacrée à la visite de l'usine.

M. SANTOUL demande si l'on peut emprunter des revues à l'association. Pas d'objection de la part du Président, cela peut se faire les jours de permanence, un cahier est prévu pour noter les emprunts effectués.

Le Président informe les adhérents au sujet de la fête des rois en janvier 2013, le chargé de mission avait pensé à VILLEFRANCHE DE ROUERGUE, mais au mois de janvier, cela serait un peu hasardeux ! Il est proposé ensuite la ville de MONTAUBAN. Il doit en étudier la faisabilité.

Le dépouillement du vote étant terminé, M. BOREL Henry donne les résultats : 56 inscrits – 42 votants -, donc 42 voix pour les membres du bureau. Les 4 personnes présentées sont élues par 42 voix. Il s'agit de Michel FOURMENT, Henry BOREL, Jean-Paul LASSERRE DU ROZEL et Christiane GRANEL.

La parole est donnée aux sections régionales :

* AFAC/ABAC BORDEAUX représentée par Michel TEIRLINCK indique que les statuts ont été refaits. On ne peut plus aller visiter les ateliers de PERIGUEUX qui ont fusionné avec ceux de SAINTES. L'ABAC n'a pas de nouveaux adhérents.

* M. SANTOUL Président de l'AMTF de MONTAUBAN dit qu'entre CASTELSARRASIN et BEAUMONT DE LOMAGNE, circulent des trains de céréales. RFF a rénové cette ligne fret, la vitesse des trains est ainsi passée de 20km/h à 40 ou 50 km/h.

En préparation pour le W.E. de pentecôte 2013, il annonce la Grande Bretagne. Vu la difficulté de prévoir à l'avance des déplacements en train sur notre territoire à cause de nombreux travaux sur le réseau ferré, c'est donc vers les pays limitrophes qu'il faut se tourner.

* M. ASLANIAN - APPAR de PAU – indique que le réseau s'agrandit et la gare de PAU, en maquette, est sur le réseau. Il nous donne aussi des nouvelles de la santé du Président M. LABARDE.

* M. LABROUSSE – TRAIN DE ST LIEUX - Il y a eu un problème avec la machine vapeur. La saison est satisfaisante, malgré une légère diminution des visiteurs.

* M. BOUCHET – ITTC – (Institut Technologique des Transports et Communications) explique la vocation de l'Institut qui propose ses expositions permanentes et des expositions temporaires à thèmes. Actuellement ST LYS RADIO - moyens de communications.

Il est 11 h. M. VINCENT arrive et tout le monde s'installe pour regarder la présentation d'un film et ensuite des débats s'instaurent.

* INTERVENTION de Monsieur VINCENT, Directeur délégué TGV de Midi Pyrénées et de l'Etablissement Voyageurs de TOULOUSE

Après avoir projeté un film sur les Transports de demain, Monsieur Vincent a bien voulu répondre aux questions posées.

Q1 Comment va évoluer la signalétique à Matabiau ?

R1 En 2014 l'accessibilité sera complètement revue et des ascenseurs seront installés. Il ne pourra y en avoir sur tous les quais en raison de leur étroitesse.

Q2 pourquoi ne pas moderniser les monte-charges?

R2 Il faut savoir que la loi préconise une autonomie complète des handicapés ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Q3 Pouvez-vous nous parler des ID BUS?

R3 L'ouverture à la concurrence à l'international nous oblige, si nous voulons capter une nouvelle clientèle à imiter Ryan Air (ancienne compagnie de bus irlandaise reconvertie à l'aérien).

Ce service fonctionne déjà entre les trois capitales européennes de Paris Londres et Bruxelles.

A noter que 60% des Français n'ont jamais pris le train.

Q4 La mise en service des TEOZ ECO sur Paris Toulouse est-elle un succès?

R4 oui en dépit d'un temps de parcours de 7h et grâce à un prix attractif. Son extension est envisagée sur Paris Nice.

Q5 A plusieurs reprises une réservation dans le Corail Lunéa 3730 Cerbère Paris Austerlitz effectuée 2 mois à l'avance n'a pas été possible, alors que le train a finalement circulé?

R5 Cette situation est due à RFF qui n'avait pas, à ce moment là, affiné la programmation de ses travaux.

La SNCF applique dans ce cas des pénalités à RFF en raison du préjudice commercial

(35 M d'euros en 2011)

Q6 Comment fonctionne la réception des trains à Matabiau ?

R6 par blocs exemple:

- bloc Nord voies A, B et 1 pour Montauban Paris, Agen, Brive,
- Bloc sud voies 1 et 3 pour La Tour de Carol et voies 1et 2 pour Auch, Nice et Bordeaux, voies 3 et 4,
- Carcassonne voies 5 à 7 et le quart Nord Est voies 8 à 10.

Q7 Quel est l'avenir du matériel Corail?

R7 Ces voitures se trouvent en fin de vie malgré leur modernisation. Le bogie Y32 a toujours constitué un incontestable confort. Le coût d'une nouvelle commande de matériels s'élève à 3MM d'euros.

Q8 Quels sont les transports subventionnés?

R8 Les TER (coût 1MM d'euros pour la collectivité au niveau national) Un usager ne s'acquitte que de 20 à 25% du prix de son voyage. Les InterCités qui ont fait l'objet d'une convention avec l'Etat dont les recettes représentent 70% des coûts.

Q9 Quel est l'avenir de la ligne de Montréjeau à Luchon?

R9 RFF a lancé une étude de pertinence. Compte tenu du faible potentiel transporté est-ce économique de maintenir un service ferroviaire? La réponse appartient à nos représentants publics.

Q10 Date de mise en service du TGV Toulouse Barcelona?

R10 septembre 2013 le temps nécessaire à l'homologation des matériels AVE S100 (type Atlantique) et formation des agents de conduite. (Français et Espagnols).

Jean Paul Lasserre du Rozel

Il est 12 h.20, le Président remercie M. VINCENT pour sa prestation.

A 12 h.30, le Président invite les adhérents à rejoindre la salle du restaurant.

Après un excellent repas, les convives lèvent la séance définitivement vers 15 heures.

=====