



# 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 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr



Toulouse, le canal du Midi - Pont des Demoiselles -



le bateau « Occitania »

*Toulouse, le 6 janvier 2010*

## CIRCULAIRE 2010/1

***Nous vous adressons nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année et nous vous souhaitons une excellente santé.***

oooooooooooooooooooo

### **LES ROIS en 2010**

**Le DIMANCHE 7 FEVRIER 2010**, nous allons commencer, exceptionnellement cette nouvelle année, en empruntant le bateau « OCCITANIA », qui nous permettra de sillonner le Canal du Midi, l'œuvre de Paul Riquet. L'embarquement est prévu à 12 h.00 et le retour à Toulouse vers 16 h.30. Nous vous donnons rendez-vous à la gare Matabiau – hall départ – devant les composteurs – à 11 h.45 précises et nous nous rendrons ensuite vers le bateau. Vous trouverez ci-joint le bulletin d'inscription à nous retourner avant le **25 janvier 2010**.

### **COTISATIONS 2010**

Comme l'année passée, les abonnements et cotisations demeurent inchangés pour 2010. Donc à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, la comptable mettra en recouvrement la cotisation AFAC 2010. Le versement doit être établi sur deux chèques distincts, à l'ordre de L'AFAC Midi-Pyrénées, un pour la cotisation et un éventuellement pour l'abonnement à la revue. Enfin, le bulletin, joint en annexe, doit être obligatoirement rempli (nécessité administrative) et le tout adressé, **si possible avant le 31 janvier 2010**, à Christiane GRANEL, 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE, qui vous en remercie par avance.

### **CENTENAIRE**

Notre Président Honoraire, Monsieur Lucien LAPORTE a eu 100 ans le 9 novembre 2009. Quelques jours plus tard, honneur lui a été rendu par les membres du bureau, quelques amis de longue date, ainsi que Monsieur Alain CAIRE venu spécialement de Paris. Avant de partager avec lui un repas, dans un restaurant de la périphérie toulousaine, un des derniers livres ferroviaires parus, lui a été offert, car il est toujours aussi passionné de chemin de fer ; nous lui souhaitons de l'être encore longtemps.

### **NOS PERMANENCES**

Les prochaines permanences sont fixées aux samedis : 9 janvier 2010, 6 février 2010, 6 mars 2010 et 3 avril 2010.

### 3ème RAIL ET CATENAIRE

Réponse à la question posée par M. Bruno RIVIERE lors de l'assemblée générale concernant la voie à 3 files de rails et désaxement de la ligne de contact.

Pour les explications suivantes, sur cette question et même plus, nous remercions vivement M. Michel GERARD, membre de la section Midi-Pyrénées, résidant dans l'Yonne.

Voici de larges extraits de notre correspondance :

"...- l'ajout d'un troisième rail décalé de quelques cm ne décale que l'axe de la machine, de la moitié de cette quantité.

[Nota : voie normale = 1,435m, voie large espagnole = 1,668 m, le décalage est de  $(1,668-1,435) / 2$  soit 11,65cm]

- le ou les fils de contact, ne suivent pas l'axe mais en alignement sont en "zigzag", afin de répartir l'usure sur l'ensemble de la semelle du pantographe.

En courbe, sur une caténaire polygonale, la seule installée de nos jours [les dernières caténaires inclinées (style Midi) ont été posées dans les années 1950, en essais, sur la Grande Ceinture Sud, DC 1500 V, et surtout en Haute Savoie AC 25 000 V].

Donc, sur une caténaire polygonale, en courbe, le fil de contact se déplace sur le «panto», en fonction du polygone.

Il y a donc dans tous les cas des tolérances plus ou moins larges.

En France : sur les machines uniquement 1 500 V, de plus en plus rares et appelées à disparaître avec leur belles morts, les «pantos» sont équipées de l'archet type MIDI, car ces machines sont autorisées à circuler sous la caténaire MIDI, qui possède un débattement assez important, variant avec la température et la qualité des réglages, bien que cette caténaire, fort ingénieuse, suive les courbes, ce qui permet de limiter le rapprochement des supports de caténaires dans les courbes serrées : le génie de la Compagnie du Midi, qui a pu ainsi électrifier des lignes de montagne, sans se ruiner en supports de caténaires.

- pour en revenir au désaxement, à la SNCF, le choix a été fait de n'installer sur tous les engins modernes bicourants que des archets de «pantos» au gabarit 25 000 V, aux normes de débattement plus restrictives, mais permettant d'utiliser, en cas d'incident, l'un ou l'autre des «pantos» (à vitesse et intensité réduites) => interdiction aux engins bicourant de circuler sous la caténaire Midi, d'où, récemment pour les essais du premier «transilien», installation provisoire de semelles de «pantos» "Midi", qu'il a fallu retirer rapidement lors du retour à Paris : ces archets, sous caténaires 25 000 V provoqueraient un feu d'artifice et de gros dégâts !

C'est aussi, une des raisons, du regroupement de 7 200 sur le Sud-Ouest, et du départ des 26 000 sous d'autres cieux !

- seuls les TGV, qui disposent de suffisamment de «pantos», n'ont pas besoin d'utiliser de pantographe "continus" sous la caténaire alternatif, en cas d'incident, et de ce fait possèdent actuellement des «pantos» "continus" aux normes Midi, ce qui leur permet, notamment, d'aller de Paris à Tarbes.

Pour en revenir au problème des lignes à trois files de rails, le décalage est minime et ne doit pas poser de problème, à part une vérification du désaxement, opération de routine qui se fait régulièrement. Dans des cas extrêmes, un simple réglage suffirait...."

"...Ce problème pourrait se poser à nouveau ailleurs : Fret Lyon Barcelone dès 2010, avec des wagons à voie normale, Canfranc, Saragosse ???

D'autres lignes Espagnoles à plus ou moins long terme.

À noter que le terme "voie UIC" est un abus de langage et ne convient pas : beaucoup de réseaux faisant partie de L'UIC, ont un autre écartement.

Il y a convient d'employer le terme "voie normale". ...."

**Sur les nouveaux tronçons espagnols, la caténaire est :**

"...résolument moderne et de plus facile à régler.

Avec, comme avantage, comme sur la plupart des caténaires modernes pour courant alternatif, non seulement le fil de contact est compensé, mais également le porteur.

L'ensemble, console et anti balançant, suit les variations dues à la dilatation => léger désaxement selon les températures (Comme sur la caténaire Midi ! Pourtant très différente).

Cette compensation totale est indispensable à très grande vitesse. Ceci me rappelle les essais de 1980, puis les modifications apportées, suite à quelques incidents.

(...) le décalage entre la voie ibérique et la voie normale n'est pas considérable, et comme le décalage de l'axe de la machine n'est que de la moitié, cela n'est pas un gros problème au niveau du captage (que l'on appelle à tort "captation" en jargon ferroviaire).

Pour en revenir à l'histoire, les premières machines espagnoles à courant continu étaient très proches des machines Midi et possédaient des «pantos» à peu près identiques. De tels «pantos» ne peuvent être admis sous caténaire à courant alternatif, aux normes différentes.

Autre nouveauté : la SNCF ayant raté le passage au 3 000 V continu lors de l'électrification Paris-Lyon, qui n'aurait pas posé de problème : machines 3 000 V pour le Sud – Est pur, et complément progressif de machines bi tensions (1 500 / 3 000 V), qui étaient réalisables.

Il en existait ailleurs.

Dans les décennies suivantes, les machines anciennes, ex PO, Midi et État, ayant été remplacées, ainsi que les sous stations de ces lignes, le tour était joué. Avec la puissance considérable des machines modernes, le problème des intensités en 1 500 V DC est ingérable.

L'avenir : reconversion progressive, mais lente au 25 000 V AC

Un début de réalisation : une partie de Dijon-Dôle.

Une caténaire 1 500 V DC, commutable en 25 000 V AC, est au point et a été posée sur de grandes longueurs à circulation V 200 km/h, pour essais."

### **Et en plus, il nous livre les explications suivantes :**

Comme vous le savez peut-être, bien que Bourguignon, je fais partie de l'AFAC MP depuis des lustres :

- ma passion pour les Pyrénées,
- une autre passion pour la Compagnie du MIDI, qui bien que peu riche, avait une avance technique d'environ 40 ans sur les autres compagnies.

Quand j'étais à la Direction de l'Équipement de la SNCF, je me suis particulièrement occupé du matériel MIDI, et j'ai beaucoup travaillé pour la ligne Béziers-Neussargues !

Je travaille maintenant comme travailleur indépendant en électrotechnique et électronique, et assure des prestations ferroviaires.

La ligne Béziers - Neussargues: du fait de son trafic devenu ridiculement faible (en partie du fait des locaux qui se sont opposés à la création d'activités qui lui auraient redonné vie), et de son profil "exécration", il n'est plus possible de maintenir des installations de traction électrique, du moins sur la partie haute : Millau - Neussargues.

L'acheminement du fer pour St Chély se faisant d'ailleurs en diesel, depuis Lyon, car le passage par les Causses relèverait de l'exploit !

Si, ces dernières années, nous avons fait l'impossible pour sauver cette ligne : sous-stations neuves, télécommandées, block moderne avec commande centralisée...Modernisation de la caténaire dans la partie rapide (plaine), dans les années 1980...

Le maintien d'installation de traction électrique proche de la ruine ne se justifie plus, en partie haute. Le rapport indépendant des Polytechniciens Suisses, qui est mon livre de chevet, est sans appel.

D'autres «désélectrifications» sont prévues.

## **NOUVELLES DE MIDI-PYRENEES**

\* **GARE MATABIAU, 6e quai** : En présence de MM. Martin MALVY, président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, Pierre MEYER, Directeur Régional SNCF, Christian DUBOST, Directeur Régional RFF, et du Représentant du Préfet de la Haute-Garonne, l'inauguration du 6e quai de la gare de Toulouse-Matabiau a eu lieu le lundi 7 décembre 2009, Il mesure 270m de long et donne accès aux nouvelles voies 10 et 11. Cette dernière en impasse, ne peut desservir que le nord toulousain. Ce quai va permettre d'accueillir 20 % de TER en plus (164 TER / jour de base L. à V. ; il y a 5 ans, 260 aujourd'hui, et bientôt 300).

Ce 6ème quai permet aussi une future organisation de l'exploitation de la gare par secteur géographique, (au moins pour les TER). Les voies 1, 2, 3 seront dédiées aux destinations Auch, Tarbes, La Tour de Carol ; les voies 4, 5, 6, 7, pour la transversale Montauban – Castelnaudary, et les 8, 9, 10, 11, pour le Nord - Est Toulousain : Rodez, Figeac, Mazamet. En plus du passage souterrain rallongé, sur le quai 5 réaménagé, et le quai 6, des ascenseurs pour P.M.R. ont été construits. De nouveaux abris ont été érigés, les panneaux d'annonces remplacés par des écrans plats à meilleure lisibilité, points d'eau etc...

Souhaitons que, dans un avenir proche, tous les quais subissent la même métamorphose.

\* **HALTE GALLIENI-CANCEROPOLE** : En date du 13 décembre 2009, sur la ligne Toulouse-Auch, entre les stations toulousaines de « St Agne » et « Arènes », la nouvelle halte « GALLIENI-CANCEROPOLE » a été mise en service.

Positionnée à 3 minutes à pied du lycée Gallieni et à 5 minutes en bus du Cancéropole. Dans un premier temps, elle devrait voir passer 350 voyageurs/ jour. Pour la desserte de ce nouvel arrêt, on a annoncé dans les médias 22 dessertes du lundi au vendredi ; or, à la lecture de la fiche horaire du site internet TER, on ne trouve que 12 arrêts en direction de l'Isle-Jourdain ou Auch, et 7 en direction de Toulouse-Matabiau ???...

Située à l'intersection avec la route de Seysses, cette station, en voie unique, comporte un quai, par direction, disposé de part et d'autre du PN.

La construction des quais, érigés en un temps record, a fait appel à une nouvelle technologie sur armature métallique modulable, construits pour le matériel roulant actuel, ils pourront, s'il le faut, s'adapter aux contraintes des futurs matériels...

\* **TGV SUD-OUEST** : En cette fin d'année 2009, les études se poursuivent et le tracé se précise, puisque des fuseaux de 1000 m de larges ont été définis, et les réactions des riverains ne se sont pas faites attendre ...

Décidée par l'Association TGV Sud - Ouest, une pétition est à signer sur le site internet du Conseil Régional Midi-Pyrénées présidée par Martin Malvy, celle-ci a pour objet : de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour promouvoir, dans les délais les plus brefs, la réalisation des Lignes à Grande Vitesse en Midi-Pyrénées ; d'engager une démarche participative des acteurs socio-économiques de Midi-Pyrénées, afin de préparer les territoires à l'impact du TGV.

\* **MOBILISATION POUR LA LIGNE PARIS – LIMOGES - TOULOUSE** : Fin janvier, va être créée une association de défense et promotion de l'ensemble de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse. Initiée par M. Jean-Claude SANDRIER, Président de l'Association « Urgence POLT ». Député du Cher, Président de la Communauté de Communes Vierzon, la nouvelle Association aura pour but de promouvoir cette ligne.

La Région Midi-Pyrénées est également associée à cette démarche.

Voici un court extrait de la lettre que je viens de recevoir, pour l'AFAC Midi-Pyrénées de la part de M. SANDRIER, en vue de la création de l'association.

*« ...cette ligne, troisième radiale nationale, à un intérêt majeur que l'on se place en terme d'aménagement du territoire, économique avec le développement du fret notamment, environnemental en captant des flux routiers...Cette ligne ne s'oppose à aucune autre, sa modernisation (matériel et infrastructure) peut être menée immédiatement.*

*En créant cette association – qui ne se substitue à aucune autre – nous allons nous donner les moyens de peser ensemble, dans le sens du développement de cette ligne, qui doit être une grande ligne nationale. »...*

Mais, que pouvons-nous faire à l'AFAC Midi-Pyrénées, sinon approuver pareille décision et lui apporter notre soutien ?

Et suggérer de ne pas oublier les trains de voyageurs, car en terme de rapidité, cette ligne a fait mieux que maintenant ...du temps du « Capitole », ce qui est un palliatif au TGV, pour quelques minutes de plus...et moins cher.

\* **PLAN RAIL MIDI-PYRENEES** : Les travaux avancent et, en cette fin d'année, des inaugurations ont eu lieu pour des remises en service des lignes sur des voies neuves, après interruptions pour travaux :

- Le 3 septembre à AUCH pour rénovation complète de la dernière section Gimont-Auch. Ainsi au fil des ans, la voie a été rénovée d'Empalot à Auch, et les travaux se poursuivent pour la mise en service du BAPR de Colomiers à Auch.
- Le 16 octobre à RODEZ, cérémonie de réouverture de la ligne Téssonnières -Rodez.
- Le 8 décembre à BOUSSENS, cérémonie de visite du chantier du terminus. Bien que non achevé, 4 TER Toulouse-Muret sont prolongés jusqu'à Boussens depuis le 13 décembre.
- Le 13 décembre, renforcement de l'offre TER Midi-Pyrénées, sur les axes Toulouse – Carcassonne et Toulouse – Tarbes – Pau. Davantage de trains et d'arrêts desservis, la croissance du trafic attendue sur ces 2 axes est de l'ordre de 8%.

## **D'AUTRES NOUVELLES**

- a) L'assemblée générale de l'AFAC Bretagne aura lieu le 16 janvier 2010 à NANTES,  
L'assemblée générale de l'AFAC Aquitaine a été programmée le 23 janvier 2010 à BORDEAUX,  
L'assemblée générale de l'AFAC Centre Loire est fixée au 6 février 2010 à ST PIERRE DES CORPS.

- b) Le 20 novembre 2009, Alain CAZAL, est décédé. Membre de l'AFAC de BORDEAUX. Il était le secrétaire général et le rédacteur en chef de la revue « FERROVIA MIDI ». Beaucoup de sections AFAC étaient représentées à ses obsèques. Nous adressons à son épouse, ainsi qu'à son fils, nos très sincères condoléances

=====

----- à découper -----

**BULLETIN D'INSCRIPTION AU REPAS DES ROIS DU 7 FEVRIER 2010**

Madame, Mademoiselle, Monsieur ..... adhérent n° .....

Adresse : ..... n°téléphone .....

s'inscrit pour le repas des rois sur le bateau « OCCITANIA »

Nombre : ..... x 50 euros = .....

Le bulletin sera à retourner, **avant le 25 janvier 2010**, 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.

----- à découper -----

**COTISATION 2010 ( 1 chèque)**

Nom : ..... Prénom : ..... Membre n° .....

- Membre Bienfaiteur ..... à partir de 32 €  
 Membre actif ..... 22 €  
 Membre Conjoint ou Junior ..... 12 €

A....., le ...../...../.....

Signature,

**ABONNEMENT A LA REVUE 2010 ( 1 chèque)**

Nom : ..... Prénom : ..... Membre n° .....

- Abonnement à tarif réduit pour les membres – France ..... 33 €  
 Abonnement à tarif réduit pour les membres – Union Européenne et Suisse..... 44 €  
 Abonnement à tarif réduit pour les membres – Autres Pays .....46 €  
 Abonnement pour les non membres – France .....55 €  
 Abonnement pour les non membres – Union Européenne et Suisse ..... 66 €  
 Abonnement pour les non membres – Autres Pays .....68 €

A ..... , le ...../...../.....

Signature,