



## 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 -  
Téléphones : 05 61 85 12 56 - 06 37 17 30 98 - Mail : [fourmentmichel@wanadoo.fr](mailto:fourmentmichel@wanadoo.fr)  
Secrétaire-comptable : Christiane GRANEL 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE, Mail: [christiane.granel@orange.fr](mailto:christiane.granel@orange.fr)



*MONTAUBAN VILLENouvelle - (Document H.BOREL)*

*Toulouse, le 15 mars 2013*

---

---

### **CIRCULAIRE 2013-1**

---

---

Le samedi 19 janvier 2013 les Toulousains sont allés fêter les rois à MONTAUBAN. Les 26 participants se sont retrouvés pour le repas et « tirer les Rois » autour d'une bonne table au Buffet de la gare de Montauban Villebourbon, un des rares buffets de gare subsistant. Avant cela, nous avons pu nous intéresser au maigre trafic des trains de ce samedi. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la majorité des participants sont venus en voiture. Cette « contrainte » a été mise à profit après le repas, covotage aidant, pour visiter chez un particulier à l'autre bout de la ville, un réseau de jardin à l'écartement de 184 mm. Puis, nous nous sommes rendus à la gare de Montauban Villenouvelle, sur l'ancienne ligne Montauban Lexos, lieu où nous nous sommes séparés après cette journée réussie.

#### **NOS PROCHAINES PERMANENCES :**

Elles ont lieu à notre local – 14h 30 à 17 h – 11, rue de Périole à TOULOUSE - aux dates suivantes :  
Le samedi 6 avril 2013, 4 mai et 1<sup>er</sup> juin 2013.

#### **SORTIE**

Pour notre sortie printanière, nous projetons d'aller à la découverte de l'usine hydroélectrique de La Cassagne (Pyrénées Orientales). Nous avons programmé cette visite pour le mois d'octobre 2012 (circulaire 2012/3), mais nous n'avons pas pu concrétiser à cause des travaux de maintenance, nous espérons donc effectuer cette visite au mois de juin. Nous vous tiendrons informés.

## QUELQUES INFORMATIONS

### **40 ANS APRES :**

C'était le samedi Saint 1973 – J'étais de matinée (4 h/12 h) au poste de secrétaire des chefs de service de la gare de TOULOUSE MATABIAU.

Vers 6 h.35, je fus informé par un riverain de l'éboulement de la tranchée de GUILHEMERY.

J'informais immédiatement les services concernés : régulateur sous-station en lui demandant une coupure d'urgence du courant de traction électrique, régulateur exploitation, et par son intermédiaire tous les services du poste de commandement, chef de circulation de la gare Matabiau ainsi que les sapeurs pompiers de TOULOUSE.

Un train supplémentaire, en provenance de LYON, conduit par un mécanicien assisté d'un pilote, sortit du tunnel de GUILHEMERY à la vitesse de 40 km/h, il percuta l'éboulement. Déraillement de la locomotive BB9337 (légèrement couchée sur le côté gauche) et du premier véhicule B5D.

Le pilote se trouvant sur cette locomotive alluma une torche à flamme rouge ce qui permit d'immobiliser en avant de l'éboulement un train omnibus (automotrice 4100) TOULOUSE/CARCASSONNE ayant quitté la gare Matabiau tous signaux ouverts.

Sur la voie 2, en provenance de TARBES, la coupure d'urgence du courant traction entraîna l'arrêt d'un train de marchandises à la sortie du tunnel de GUILHEMERY.

Dès que je fus informé du déraillement du train de voyageurs, je répercutais l'information aux sapeurs pompiers de TOULOUSE, mais aussi aux divers responsables d'astreinte de la gare Matabiau. Il devait être 6 h.45.

A 6 h.50, M. Fernand LEFRANC, Directeur Régional SNCF était dans mon bureau, afin de dresser l'état des lieux :

- VOIE 1 : en direction de CARCASSONNE – train omnibus arrêté devant l'éboulement – voie 1 arrachée,
- VOIE 2 : en provenance de CARCASSONNE – train de voyageurs immobilisé avec loco et première voiture déraillées – voie 2 arrachée,
- VOIE 1 : en direction de TARBES inutilisable,
- VOIE 2 : en provenance de TARBES – train de marchandises arrêté au ras de l'éboulement – seule voie apte à la circulation.

Toutes les circulations ferroviaires étaient suspendues sur les axes TOULOUSE-CARCASSONNE, TOULOUSE-TARBES, TOULOUSE-FOIX et TOULOUSE-AUCH.

Vers 11 h. on dénombrait 47 cars de remplacement évoluant dans la cour « marchandises » Matabiau.

Quand je quittais mon service vers 12 h, il était envisagé :

- une reprise des circulations en voie unique par la voie 2 entre TOULOUSE poste 6 et le poste d'Empalot (axes TOULOUSE-TARBES, FOIX-AUCH).
- la pose d'un aiguillage, de l'autre côté du tunnel de GUILHEMERY, afin de relier la voie 2 « TARBES » à la voie 2 « CARCASSONNE » et permettre ainsi une reprise en voie unique par la voie 2 « TARBES », puis voie 2 « CARCASSONNE » entre TOULOUSE poste 6 et ESCALQUENS.

Tous les services Exploitation, Equipement, Régionaux furent mobilisés en ces fêtes de Pâques, afin de rétablir au plus vite les circulations ferroviaires.

Il n'y a pas eu de blessés, mais les dégâts très conséquents, entraînent de grands travaux nécessitant la création d'un poste d'aiguillage provisoire « poste X » utilisé pendant plusieurs mois et reliant l'axe TARBES et l'axe CARCASSONNE, après la sortie du tunnel de GUILHEMERY.

*Récit de M. Bernard DEGUILHEM*

Après la reconstruction du mur de soutènement de la tranchée de GUILHEMERY et l'exécution des travaux d'assainissement de la plateforme et du renouvellement des voies dans la zone allant du poste 6 de Toulouse au poste X provisoire, la circulation normale sur les voies de Bordeaux à Sète, interrompue le 21 avril 1973 au départ de Toulouse, a été rétablie le 5 mai 1974.

*Extraits du bulletin d'info SNCF de la région de Toulouse, n°7 de juillet 1974.*

### **Le premier TGV Perpignan – Barcelone , le 28 avril.**

L'échéance d'une inauguration de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan et Barcelone, envisagée courant avril, a été confirmée le 5 mars dans la capitale catalane. Selon la station Catalunya Ràdio, relayant une indiscretion de la société ferroviaire espagnole Renfe, les premiers trains à grande vitesse internationaux s'élanceront de la capitale catalane le 28 avril, à raison de deux convois de type AVE par jour, assortis d'un renforcement le week-end. La jonction Barcelone-Paris et Paris-Barcelone sera assurée dès cette date en 6h20, avec escale à Perpignan, parallèlement à une liaison entre Toulouse et Barcelone, et inversement, comportant un arrêt en Roussillon.

#### **8 TGV par jour à Perpignan à partir de juillet**

Par ailleurs, dès le 7 juillet seront mises en place les lignes Lyon-Barcelone et Marseille-Barcelone, dans les deux sens, desservant également la capitale du Roussillon. Avec cet ajout, quatre services quotidiens seront ainsi disponibles depuis Perpignan vers Barcelone, et inversement. Les jonctions de grande distance entre Barcelone et Paris, et inversement, comporteront toutes des étapes à Valence, Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Figueres et Girona. Ces informations restent sans confirmation communiquée par la Renfe, parallèlement à la discrétion de la SNCF au sujet de cette liaison France-Espagne, dont la lecture Perpignan-Barcelone et Barcelone-Perpignan s'avère marginale.

### **Succès spectaculaire de l'autoroute ferroviaire du Boulou.**

Sur le principe du ferroulage, qui permet de monter les remorques de poids-lourds sur des trains, l'autoroute ferroviaire reliant le Roussillon au Luxembourg signale son succès. A son lancement, cette formule mise en place en 2007 sur une distance de 1050 km entre les villes du Boulou et de Bettembourg, exploitée par la société Lorry-Rail, détenue à 58 % par la SNCF, comportait deux trains quotidiens. Mais les besoins du marché et l'exigence de compétitivité économique ont imposé une montée en puissance, résumée à un convoi toutes les 6 heures en 2013, 15 heures de trajet. Ces serpentins de marchandises longs de 850 mètres au maximum, soit 48 remorques, agrémentent désormais le paysage des abords de Perpignan. Produits le plus souvent en Espagne, véhicules automobiles, produits papetiers et alimentaires rejoignent ainsi le Bénélux, l'Allemagne, la Suisse, la Finlande et le Royaume Uni.

#### **10.000 remorques pour la seule année 2013**

Ewals Cargo Care, le principal opérateur logistique de cette ligne, a fêté le 26 février son 15.000e wagon, c'est à dire sa 15.000ème remorque de camion, dans une prévision spectaculaire de 10.000 wagons, soit autant de remorques de camions libérant l'autoroute A9, pour la seule année 2013. Dans le secteur économique des transports et de la logistique, devenu majeur en Pays Catalan, cette avancée en précède une autre, car cette autoroute ferroviaire annonce un partenariat avec le port de Barcelone concernant des flux en provenance du Maroc. Cet axe grossit, en prévision de la concurrence exercée dès 2014 par un nouveau circuit du genre entre Bayonne et Lille. La façade méditerranéenne et la façade atlantique se mesureront, dans une bataille fondée sur l'absence de frais de péage, assortie d'une réduction du temps de transport, des dépenses énergétiques et des émissions de gaz, inférieures de 80 % entre le bitume et le rail.

*Ces deux articles sont copiés du journal Catalan « La Clau » (5 et 8 mars 2013).*

## **HOBBYTREN n°230 DEC 2012**

**Histoire : Train de luxe Carthagène Barcelone Paris.** Beaucoup pensaient que la liaison ferroviaire internationale directe entre Murcia et la France datait du 1<sup>er</sup> octobre 1978 quand à 8h05 démarrait de la gare de Murcia le TALGO III à destination de Cerbère et Montpellier. Bon nombre ignoraient que 70 ans plus tôt fut mise en service une première circulation internationale très ambitieuse entre Carthagène et Paris. A la fin du XIXe et début du XXe siècle, eurent lieu des grands mouvements migratoires de France et d'Espagne à destination de l'Algérie ; une grande partie embarquant au port de Carthagène à destination d'Oran. La situation stratégique de Carthagène a incité la CIWL à mettre en circulation un train de luxe depuis Paris passant par Lyon, Narbonne, Barcelone Valence et Carthagène correspondance par voie maritime jusqu'à Oran.

Le premier train est parti de Paris le 16 mars 1908, la circulation était bihebdomadaire avec départs le mercredi et samedi à 19h20 pour une arrivée le vendredi et lundi à 8h45 (37h25 de voyage). En sens inverse, les mêmes jours avec départs à 21h20 et arrivée à 10h40 (37h20 de voyage). La composition de ce train de luxe : fourgon, wagons-lits et wagon restaurant. Curieusement, ce dernier n'entre dans la composition qu'entre Paris - Dijon, puis Avignon - Cerbère et enfin Barcelone - Valence. Cette rame circulait-elle seule ou a-t-elle été accouplée à d'autres rames à tranches multiples ? D'après les horaires, le transbordement se faisait à Port-Bou (11h02-11h27) en allant à Carthagène et à Cerbère (7h05-7h30 du soir) en sens inverse. Les courants migratoires s'atténuant, le tarif étant plus élevé que sur les autres trains, cette relation d'environ 2000 km a eu une existence éphémère. Il n'a pas été retrouvé la date de fin de service, mais il semble qu'il n'existait plus en 1914.

**Projet pour le « Corridor Méditerranéen » Barcelona – Murcia :** 270 Millions d'euros seront investis pour l'adaptation à l'écartement UIC ; 748,67 millions pour la grande vitesse et 60 millions pour le nouvel accès au port de Barcelone.

**Anniversaire : « El Topo » (San Sebastian – frontière française) a 100 ans :** Le 5 décembre 1912 est mise initialement en service la ligne entre Donostia (Saint Sebastien) et Irun, la station terminus de Hendaye encore en construction n'ayant été atteinte que le 13 juillet 1913. Dénommé ainsi (El Topo = La Taupe) à cause de l'abondance des tunnels sur son trajet. L'article comporte 8 pages bien illustrées sur la description et l'actualité de la ligne qui a bien failli disparaître au début des années 1970 avant d'être modernisée à partir de 1978, et qui depuis octobre 2012 est appelée « metro donostialdea », donc considérée comme une ligne du métro de Donostia (Saint Sebastien).

**Travaux :** Pose des voies entre La Sagrera et Mollet. Longue de 12,7 km, la section est posée sur semelle béton pour 6,1 km, le reste sur ballast. Cette section est une composante de la ligne Barcelone Figueres ; la nouvelle gare de La Sagrera (Barcelone) devant accueillir à terme les TGV pour la France.

#### HOBBYTREN n°231 JANV 2013

**Export de 12 trains de banlieue au Chili :** Les rames 2 voitures construites par Alstom à Santa – Perpetua (Barcelone) transporteront 376 passagers à la vitesse maxi de 120 km/h, dénommés Xtrapolis, basées sur la plateforme des trains Civia conçues en Espagne pour la banlieue RENFE (Cercanias).

Suite aux **fortes intempéries** du mois de septembre en Andalousie, la ligne Aguilas Lorca est fortement endommagée en plusieurs endroits. Alors que des travaux sont prévus pour le nouveau tracé de l'AVE Murcia Almeria, cet évènement a tout bouleversé. Priorité est donnée à la remise en état Aguilas Lorca par la construction de 2 ponts, reconstruction de la plateforme et des voies, le tout pour un montant d'environ 8 millions d'euros. Les travaux doivent être terminés pour fin avril.

**Le 12 janvier, 25eme anniversaire de la remise en état de marche de la locomotive « Confederacion » 242 F 2009,** summum de la traction vapeur espagnole, 10 unités mises en service entre 1955 et 1957 et réformées en 1974 ; c'est la seule unité sauvegardée... (article de 10 pages).

#### HOBBYTREN n°232 FEV 2013

**L'inauguration officielle de la connexion Barcelone Figueres à grande vitesse** s'est déroulée le 8 janvier 2013. Le 9 janvier avait lieu la première circulation voyageurs sur les 131 km séparant Barcelone Sants de Figueres Vilafant, rendant possible la liaison Madrid - Barcelone – frontière française, 804 km. Le voyage de Madrid à Gérone pourra se réaliser en 3h32. Neuf trains par jour et par sens parcourent la ligne, huit continuent vers Madrid et Saragosse, deux serviront plus tard pour un service jusqu'à Paris.

La ligne fait partie du Corridor Méditerranéen : « maintenant sont reliées à l'écartement international Malaga et Figueres avec 1252 km, un des parcours les plus longs du monde ».

Caractéristique de la ligne : électrifiée en 25 Kv, double voie écartement UIC, vitesse 300km/h, permet la circulation aussi bien voyageurs que marchandises. 30 tunnels totalisent 34,3 km, 60 viaducs totalisent 12,6 km.

**La gare de Canfranc a été vendue la 14 janvier 2013.** Cet édifice de 241 m de long va être réhabilité et combinera hôtellerie et centre culturel. 9 millions d'euros seront investis en plus du prix d'achat 310 062 euros. Présente sur place, la Ministre des Transports (espagnole) souhaite le rétablissement de la traversée transfrontalière, interrompue depuis 32 ans.

**Les locomotives de Paul Arzens :** La revue consacre de nombreuses pages sur deux numéros à ce designer français (1903-1990). Tout son travail est passé en revue depuis la première automobile (1924), la CC7100 (1949), les « Jacquemin », toute la génération des « Nez Cassé », des dérivés pour l'export et des prototypes.

=====