



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 - PORTABLE : 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



Toulouse Matabiau : Régionalis voie 1C, TGV Duplex Nouvelle génération voie1.
Photo JP Lasserre du Rozel

Toulouse, le 8 septembre 2017

CIRCULAIRE 2017/3

Nous espérons vous retrouver en pleine forme pour entamer cette nouvelle saison qui va commencer par notre assemblée générale en espérant vous retrouver très nombreux.

Décès de Monsieur THOUVENIN

Nous avons appris, le 16 août 2017, le décès de notre adhérent et ami Jean THOUVENIN, âgé de 91 ans. Grand spécialiste de la signalisation ferroviaire, par le passé, il a signé plusieurs articles pour la revue Chemin de fer ; cette année, sont parus dans le bulletin Ferrovia-Midi, des articles sur l'ERTMS. Il était à la recherche de renseignements pour parfaire une parution sur le block Régnauld de la Compagnie du Midi, il n'aura pu la mener à son terme. Suite à un accident, il ne sortait plus beaucoup de chez lui, mais portait toute son attention à notre section. Il nous avait préparé un excellent topo sur la signalisation de la ligne Perpignan Figueres, à l'occasion de notre visite au centre de contrôle du Perthus, le 8 avril dernier, les participants ont apprécié le geste. Nous présentons à son épouse, ainsi qu'à sa famille, nos très sincères condoléances.

PERMANENCES

Nos prochaines permanences auront lieu, le **samedi 9 septembre, 7 octobre, 4 novembre et 2 décembre 2017**. A notre local, rue de Périole, de 14h00 à 17h00.

ASSEMBLEE GENERALE

Notre assemblée générale aura lieu le **SAMEDI 14 OCTOBRE 2017**, au Grand Hôtel d'Orléans, restaurant La Ripaille, 72, rue Bayard à TOULOUSE.

Cette réunion commencera à 9 h.00 et au cours de la matinée auront lieu :

- l'accueil des invités,
 - les rapports moral et financier,
 - les différentes interventions des représentants des sections régionales, de la SNCF et de la région
 - le résultat des élections des membres du bureau pour l'année 2017-2018,
- * Un repas amical sera servi vers 12 h.30.

Les personnes qui désirent participer au repas devront s'inscrire à l'aide du bulletin ci-joint.

LE VOTE pour la constitution du bureau de l'AFAC pour l'année 2017 – 2018.

Cette feuille est adressée aux membres à jour de leur cotisation au 31 août 2017. Vous trouverez ci-après les coupons A et B vous permettant d'élire les membres du bureau 2017-2018 de la section AFAC Midi Pyrénées. Vous pouvez voter soit par correspondance ou avant l'assemblée Générale.

Le bureau est composé de 3 personnes, donc 3 candidats à élire.

A – Si vous votez par correspondance, vous devez :

- 1 – Compléter et découper le coupon A,
- 2 – Découper le coupon B et le glisser dans une enveloppe qui devra être cachetée et ne comporter aucune indication.

Le tout devra être mis sous pli adressé à Michel FOURMENT, 6, rue des Fauvettes – Cidex 3592 - 31840 AUSSONNE, en mentionnant «VOTE » sur ce pli, et ce, **avant le 30 septembre 2017**.

B – Si vous votez avant l'assemblée générale, vous mettez le coupon B (sous enveloppe) dans l'urne et vous remettez, en même temps, le coupon A pour pointage (à l'entrée de la salle de conférences). Ne pourront être considérés comme valables que les bulletins parvenus, à FOURMENT Michel, où ceux déposés dans l'urne avant le début de la séance.

Vous trouverez, en fin de circulaire, le bulletin de vote.

INFOS REGIONALES

La Région Occitanie offre un répit au Cévenol Nîmes-Clermont-Ferrand

La Région Occitanie a décidé de prendre en main la liaison ferroviaire des Cévennes, donnant un répit jusqu'en 2025 à cette ligne menacée de disparaître depuis plusieurs années. Bonne nouvelle pour les usagers du Cévenol, la ligne SNCF reliant Nîmes et Clermont-Ferrand. La Région Occitanie a profité des fêtes du 150^e anniversaire du viaduc de Chamborigaud (Gard), samedi 1er juillet, pour expliquer ses projets pour cette ligne emblématique, menacée de disparaître depuis une dizaine d'années.

A partir de janvier 2018, la gestion de cette ligne traversant les Cévennes sera reprise par la région Occitanie. Un accord passé avec l'Etat va permettre d'investir 43 millions d'euros pour l'entretien de l'infrastructure et 30 millions pour l'achat de matériel, à savoir trois nouvelles rames. Un investissement justifié, selon Jean-Luc Gibelin, vice-président de la Région en charge des transports. C'est une décision politique qui fait que nous investissons dans le développement des transports publics. Cette ligne, c'est un élément utile qui répond aux attentes des habitants de la région.

Hausse régulière de la fréquentation Frédéric Guichard, directeur régional adjoint de la SNCF, confirme : La fréquentation progresse doucement, d'année en année. On approche les 3 500 voyageurs par jour sur

l'ensemble des circulations. Autour de la ligne, passionnés et défenseurs du Cévenol voient plus loin que la seule sauvegarde de leur liaison. Leur rêve : que la locomotive historique fasse son retour sur les rails, dans un but touristique.

MF d'après France 3 Occitanie

TECHNIQUE DE MEULAGE DES VOIES DE TRAM : UNE PREMIÈRE EN FRANCE. Tisséo expérimente une nouvelle technique de meulage des voies de tram, plus économique, plus rapide et efficace, moins sonore... Lundi 3 juillet, 22h, dans l'atelier de Garossos, briefing : L'équipe Energie Voie peaufine les derniers détails du planning d'intervention de la société Vossloh. Cette entreprise qui compte parmi les leaders mondiaux dans le domaine de la technique ferroviaire, vient de remporter l'appel d'offres lancé par le service Energie Voie de Tisséo pour entretenir les 34 km de rail du tramway. L'enjeu était de trouver la méthode la plus efficace possible pour assurer la maintenance du rail et prolonger au maximum sa durée de vie. Le roulage des rames crée de l'usure, déforme la voie, notamment avec le système de sablage pour le freinage. La machine utilisée par Vossloh est tractée à plus de 20km/h par le rail route appartenant à Tisséo, vitesse multipliée par cinq par rapport à l'ancien matériel. Elle permettra d'effectuer un meulage de l'ensemble de la voie chaque année, et rectifier les rails de manière uniforme. Jusqu'à présent, l'ancienne méthode traitait la voie d'une manière plus ponctuelle et curative. La technologie de Vossloh, utilisée pour la première fois en France pour le tramway, aiguise la curiosité des autres réseaux. Ainsi les responsables énergie voie ont reçu une délégation venue assister le 3 juillet à une présentation du nouveau processus. Plusieurs réseaux étaient représentés : la RATP, la SEMITAG de Grenoble, la TAM de Montpellier et LF Perthus (LGV Perpignan-Figueras).

MF Extrait de Tisséo « Entre les lignes »

Toulouse. Pourquoi la ligne A du métro a été livrée incomplète ? Du 17 juillet au 20 août inclus, la ligne A du métro s'est arrêtée à Toulouse pour doubler la longueur des quais de plusieurs stations. Voilà pourquoi cela n'a pas été fait par une décision politique vieille de 25 ans.

À l'époque, les quais de quatre stations, le terminus aérien de Basso-Cambo et trois stations souterraines situées rive gauche (Fontaine Lestang, Mermoz et Patte d'Oie) n'ont pas été dimensionnés à la longueur des quais des autres stations, soit 26 mètres au lieu de 52 mètres ce qui contraint aujourd'hui Tisséo à ne faire rouler qu'une rame de deux voitures quand un couplage de deux rames pourrait être utilisé sur l'ensemble des autres stations. Une contrainte devenue majeure avec l'explosion de la fréquentation de la ligne, notamment depuis la réalisation de la ligne B en 2007.

Il faut désormais doubler les quais de 26 mètres pour doubler la capacité de la ligne et faire face à la future hausse de fréquentation. Mais pourquoi ne pas avoir dimensionné toutes les stations au même niveau dès le chantier de la ligne A à la charnière des années 80 et 90?

Pour connaître les raisons de ce choix, il faut déjà se remettre dans le contexte de l'époque. Robert Marconis, spécialiste de l'histoire des transports de Toulouse, le rappelle en quelques anecdotes :

« Personne n'envisageait un tel succès pour la ligne A. Le jour de l'inauguration, l'entourage du premier ministre de l'époque, Edouard Balladur, ricanait même de ce « beau gadget technologique que Toulouse s'est offert ». Et quand je disais que les parkings de 150 places situés aux extrémités seraient vite saturés, on me répondait qu'au contraire, ils resteraient vides car les Toulousains n'abandonneraient jamais leurs voitures. »

Toujours selon Robert Marconis, il y aurait pu y avoir des problèmes de contentieux avec les riverains sur certaines stations dont les quais sont restés à 26 mètres. C'est en tenant compte de ce contexte et des éventuels recours, pour tenir les délais du chantier, que le maire de l'époque, Dominique Baudis, a donc décidé de ne pas dimensionner les quatre stations à la même taille que les autres.

Des prévisions sous-évaluées : Des raisons que confirme Francis Grass, actuellement élu à la mairie de Toulouse et salarié de la Semvat (aujourd'hui Tisséo, ndlr) à l'époque :

« Le métro, on disait que c'était très bien pour Toulouse mais on ne savait pas si cela allait marcher. Nous n'avions pas d'élément de comparaison, Lille venait de mettre en service son métro... Nous avons estimé que la fréquentation monterait à 100 000 voyageurs par jour au bout de trois ans et qu'avec une croissance de 2 à 3% par an, nous serions à une hausse de 60% de la fréquentation au bout de 20 ans. Les 100 000 voyageurs/jour, nous les avons eus dès le mois de septembre 1993, soit deux mois après le lancement et nous sommes aujourd'hui, 24 ans après, sur une hausse de 120% (la ligne accueille 230 000 voyageurs par jour, ndlr). Compte-tenu de nos prévisions, l'on savait qu'il serait nécessaire de doubler le nombre de rames un jour mais que cela viendrait beaucoup plus tard. De plus, nous étions dans une configuration de chantier

un peu compliquée. Passer directement ces quatre stations à 52 mètres nécessitait un budget supplémentaire ce qui n'a pas été jugé pertinent. Cette décision était unanimement partagée ».

Un budget de 30 millions pour l'extension des quais : Jean-Michel Lattes, le président de Tisséo, précise : *«Le budget total de l'opération (le doublement de la capacité de la ligne A du métro, ndlr) est de 180 millions. Sur ce total, l'opération d'extension des quais représente un peu plus de 30 millions d'euros. Le reste aurait dû être fait quel que soit la taille des quais. Il s'agit des automatismes Siemens pour un peu plus de 60 millions d'euros. Il s'agit aussi de la mise aux normes sécurité de l'ensemble des stations. Ici encore, la norme de sécurité de 2017 n'a rien à voir avec celle de 1993. Ce chantier aurait dû être mené quoi qu'il arrive. Il en sera de même lorsque nous déciderons de l'extension de la Ligne B. Il n'y aura pas de quai à revoir mais il y aura quand même les automatismes Siemens et la mise à une nouvelle norme de sécurité...que nous ne connaissons pas encore».* MF « Extrait de : Actu Toulouse Occitanie Toulouse »

TRAVAUX DE SÉCURISATION DES CATÉNAIRES SUR LA LIGNE MONTRÉJEAU-LUCHON

Cette opération sera organisée en trois principales étapes ; la dépose du fil caténaire, puis celle des accroches entre le fil et les poteaux et enfin l'enlèvement des poteaux caténaire. Ces travaux qui se dérouleront du 21 août jusqu'au mois de décembre 2017, s'accompagneront d'une opération de maîtrise de la végétation, notamment aux abords des passages à niveau et des gares de la ligne. L'installation du chantier aux abords des voies est envisagée durant la semaine du 14 août 2017.

Ces travaux de dépose caténaire s'inscrivent dans le cadre de l'opération de modernisation de la ligne, décidée par la Région, en vue de sa réouverture fin 2020. En effet la dépose complète de la caténaire est une opération préalable et indispensable avant la modernisation de cette infrastructure. SNCF Réseau, maître d'ouvrage, poursuit les études préliminaires sur l'opération de modernisation de l'ensemble de l'infrastructure entre Montréjeau et Luchon dont les résultats seront produits d'ici la fin de l'année 2017. Les travaux de modernisation devraient se dérouler quant à eux de mi 2019 à fin 2020. Ils sont estimés actuellement à 36M€ et seront financés par la Région Occitanie (70,8%), l'Etat (16,7%) et SNCF Réseau (12,5%). - Source communiqué de presse SNCF/Région -

Ligne Toulouse Tarbes : Construction d'une passerelle à Carbone. Dans le cadre de la modernisation de l'axe Toulouse–Tarbes 2016/2020 dès mi-octobre, les trains ne rouleront plus entre Boussens et Tarbes (sauf vacances de fin d'année). Des travaux caténaires vont avoir lieu entre Montréjeau et Tarbes à compter du 23 octobre. Infos transmises par notre adhérent M.Deguilhem et JP Lasserre du Rozel

HOBBYTREN n°284 Juin 2017

XXe anniversaire de la grande vitesse « Alta Velocidad Española » (AVE) Le 21 avril 1992, le lendemain de l'inauguration de l'Expo Séville 92, l'AVE S-100 de Alstom fait le trajet inaugural de 471 km entre Madrid et Séville, avec comme arrêts intermédiaires Ciudad Real, Puerto Llano et Cordoue. Depuis cette date, 375,5 millions de voyageurs ont utilisé le réseau à grande vitesse en Espagne. En 2016, 35,2 millions ont empruntés les services AVE, Avant (grande vitesse moyenne distance) et Alvia (trains à écartement variable). L'accroissement de la vitesse commerciale moyenne (222 km/h) est le facteur clé qui a provoqué la transformation du système de transport ferroviaire en Espagne ; vitesse supérieure à celle du Japon (218 km/h) et de la France (216 km/h). Actuellement 3240 km de LGV sont opérationnels et 1500 en construction, pour un investissement de 51 775 millions d'euros.

La RENFE compte plus de 200 trains à grande vitesse pour écartements UIC, Ibérique et écartement variable, avec différents systèmes de signalisation.

Les **Ave S-100**, premiers AVE pour écartement UIC en Espagne, construits par Alstom, en 2009 ils passent en révision générale, ils ont une vitesse maximum 300Km/h, et une capacité de 331 places. Les **Ave S-102/112** sont fabriqués en 2005, par les constructeurs Talgo/Bombardier, vitesse 330 Km/h, 316 et 348 places. Les **Ave S-103** sont construits par Siemens, mis en service en 2007, 350Km/h, 404 places. Les **Alvia S-130** à écartement variable sont construits par Talgo/Bombardier, 230 Km/h, 299 places ; une évolution hybride de ce train en **S-730** permet de combiner les deux écartements de voie, la traction électrique et diesel. Les **Alvia S-120**, constructeurs CAF/Alstom, sont mis en service en mai 2006 sur la relation Madrid Barcelone (entre Madrid et Lérida en écartement UIC, de Lérida à Barcelone en écartement ibérique), c'est le premier train à écartement variable ; 28 trains, vitesse maximum 250 km/h, 238 places. **Avant S-121**, construits par CAF et Alstom, ils sont de même conception que S-120 mais pensés pour le service de moyenne distance sur voies UIC et ibérique, 281 places. **Avant S-104**, c'est le premier train pour la grande vitesse sur moyenne distance pour voie UIC, 20 trains construits par CAF et Alstom, mis en

service en 2004, vitesse 250km/h, 237 places. **Avant S-114**, c'une évolution du S-104 avec un meilleur confort intérieur, plus économe en énergie, meilleure traction et freinage, 13 unités, 250 Km/h, 237 places.

HOBBYTREN n°285 Juillet 2017

Technologie japonaise : 50 ans de services. Il y a 50 ans arrivaient au port de Barcelone les premières locomotives série 7900 en provenance des usines Mitsubishi au Japon. Dès ce moment-là, débutait la saga des locomotives « du pays du soleil levant » qui seront construites dans les années 80 sous licence par les principaux industriels ferroviaires espagnols (MELCO, CAF, MACOSA, ATEINSA, MTM...). Elles ont ensuite

subi un grand nombre d'adaptations et modifications au cours de leur carrière. Il en découle de nombreuses séries et sous séries ; leur technologie a aussi été appliquée à des séries d'automotrices. Actuellement, des institutions comme les amis des chemins de fer de Valladolid, Leon, Madrid, les musées ferroviaires de Madrid, Mora la Nova ou de Galice préservent quelques locomotives et unités automotrices qui ont constitué la technologie japonaise en Espagne.

HOBBYTREN n°286 Août 2017

La ligne Santander – Bilbao : De FEVE à RENFE et ADIF. Cette ligne de 119 Km est l'une de celles qui fut le plus longtemps gérée par FEVE, depuis 1965. Le 31 décembre 2012, après le regroupement des voies étroites et voies larges, l'infrastructure est transférée à Adif et l'exploitation à Renfe Operadora, comme toutes les autres lignes FEVE. A la fin du XIXe siècle, la ligne est formée par la fusion de 10 concessionnaires, le plus ancien datant de 1883. Le dernier tronçon est inauguré le 13 juin 1896. Certaines sections sont alors en voie métrique, d'autres en voie large. Dans la nuit du 19 au 20 juin est procédé au changement d'écartement de la section Santander – Solares, uniformisant l'écartement en voie de 1 m. En 1950, c'est le premier changement important avec l'introduction de locomotives diesel. Actuellement, cette ligne comprend des tronçons distincts en infrastructures et trafics ; ainsi sont électrifiées les sections de Santander à Orejo (17,5 Km) et de Bilbao à Aranguren (23,5Km) qui supportent un important trafic de banlieue, pour cette même raison, la ligne est à double voie sur 12,6 Km en banlieue de Bilbao et 4,1 Km au départ de Santander, plus un autre tronçon de 2,1 Km. La ligne Santander-Bilbao est la ligne Renfe-Feve avec le plus grand nombre de trains touristiques de Renfe sur la totalité ou partie de la ligne. Le plus connu est le « Transcantabrico » avec deux compositions : Grand Luxe ou Classique.

NOUS ESPERONS VOUS RETROUVER TOUS A NOTRE ASSEMBLEE GENERALE

..... à découper

<p align="center">AFAC MIDI-PYRENEES Election des membres du bureau 2017-2018</p>	<p align="center">AFAC MIDI-PYRENEES Election des membres du bureau 2017-2018</p>
<p align="center"><u>A - TEMOIN DE VOTE</u></p> <p>Nom :</p> <p>Prénom</p> <p>N° carte adhérent</p>	<p align="center"><u>B - BULLETIN DE VOTE</u></p> <p align="center"><u>Liste des candidats :</u></p> <p>FOURMENT Michel GRANEL Christiane LASSERRE DU ROZEL Jean-Paul</p> <p align="center">Nombre de postes à pourvoir : 3</p>

BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE REPAS DE
L'ASSEMBLEE GENERALE DU 14 OCTOBRE 2017

M. Mme Adhérent :

Adresse

Mobile :

(obligatoire pour rendez-vous)

s'inscrit pour le repas personne (s) x 30 € =

Ce bulletin est à faire parvenir à Christiane GRANDEL, 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE, le plus tôt possible et au plus tard pour le **5 OCTOBRE 2017**, dernier délai, accompagné du règlement correspondant. Le chèque sera libellé à l'ordre de l'AFAC MIDI PYRENEES.