



ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER
SECTION DE TOULOUSE MIDI-PYRENEES

Président : Michel FOURMENT – cidex 3592 – 6, rue des Fauvettes - 31840 AUSSONNE -

Tél: 05 61 85 12 56 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr

Secrétaire – : Christiane GRANEL, 1, rue de Zurich 31200 TOULOUSE- Tel : 05 61 13 43 01

Mail : christiane.granel@orange.fr

Comptable : Eric FONTAINE, 30, rue du Salat – 31850 MONTRRABE – tel : 05 34 26 97 52

Mail : je.fontaine@orange.fr



Figure 1 cliché JP Lasserre du Rozel

Montauban le 1^{ER} mars 2020

CIRCULAIRE 2020/1

L'AFAC MIDI PYRENEES vous convie à sa sortie de printemps qui aura lieu **Mercredi 1^{er} avril 2020 à MONTAUBAN** où nous visiterons le **MUSEE des JOUETS**.

La cité d'Ingres peut s'enorgueillir de s'être dotée d'un quatrième musée depuis décembre 2016 installé 770 boulevard Blaise Doumerc. Celui-ci est né de la rencontre de monsieur Misrai grand collectionneur et ancien propriétaire d'un magasin de jouets à Toulouse et de madame Gualino fondatrice de la Maison d'Irène. Sur un espace de 600 m² cet espace abrite des milliers de pièces dans des vitrines bien aménagées à hauteur des enfants.

Le fond ferroviaire est constitué par un premier plateau de 5mx2m où évoluent sur plusieurs cercles concentriques en O à trois rails (échelle 1/43^e) une BB 8100 au crochet d'une rame métallique de la marque JEP, une 230 en livrée « chocolat » en tête de 2 voitures Nord puis en HO (échelle 1/87^e) une locomotive anglaise tirant des Pullman de Marklin. En léger décrochement on peut apercevoir une réplique du train à crémaillère de Superbagnères au 1/87^e de notre ami Jean Cavaillé un des membres fondateurs du CFTT à St Lieux les Lavour.

Le second plateau de 2,30mX2m est animé par une 120 de 1923 d'Hornby (le plus ancien modèle réduit) tirant le train de l'Armistice de 1918, et une BB 9200 de 1958 et ses voitures métalliques.

Au centre l'écartement au 1 /32 se partage la part du lion par le biais d'un train américain tiré par une 030T dotée de sa proéminente cheminée porte escarilles, de son chasse buffle au côté d'une 020T au roulement très silencieux qui contraste en arrière-plan avec la 232TC de Marklin au 1/87^e sonorisée au niveau de l'échappement et du sifflet. Il est encore temps de contempler à 50 cm au-dessus du réseau, le train mécanique circulant sur une boucle puis l'autorail De Dietrich de Joustra dans sa livrée Inox. Un véritable bonheur pour les modélistes ! La visite se poursuit par des maquettes de Meccano et de voiliers, l'exposition de soldats de plomb, de poupées anciennes, la reconstitution du cirque Zander...Le Musée se veut aussi didactique pour les jeunes à qui on propose des kits de montage avec le schéma de modèle à réaliser sur place.

Cette journée se déroulera selon les horaires ci-après :

- Départ de Toulouse Matabiau : à 10h53 TER 871610
- Arrivée à Montauban Villebourbon : à 11h39

Transfert au restaurant par bus urbain à 12h02 (ligne 8 à destination de l'Hippodrome)

Repas : de 12h15 à 14h00 pris dans le quartier du Rond

Pour les personnes utilisant leurs véhicules personnels il conviendra d'aviser l'organisateur au 0618851056 sachant qu'il ne sera pas possible de se garer le jour même dans les emprises du Musée.

(le seul parking disponible étant celui d'Eurythmie situé à côté de l'ancienne gare de Villeneuve)

Visite du Musée (distant de 300m) de 14h15 à 16h30

- Retour à la gare de Villebourbon par bus urbain à 16h55 (ligne 8 direction Montbeton)
- Départ de la gare de Villebourbon : 17h18 par TER 871849 OU 17h21 par TER 871817
- Arrivée à Toulouse Matabiau : à 17h46 ou 18h03.

En espérant que cette sortie répondra à vos attentes, nous vous invitons à vous inscrire le plus rapidement possible et avant le **lundi 23 mars 2020**.

Complément de visite du Musée Ingres Bourdelle rénové (non incluse dans le forfait)

Départ de Toulouse Matabiau à 8h58 (TER 871806) ou à 9h20 (IC 4752)

Arrivée à Montauban Ville bourbon à 9h39 ou 9h44

Transfert par bus urbain (ligne 4 destination l'Hippodrome) à 9h57 pour le Musée puis départ par la même ligne à 12h10 vers le restaurant.

PERMANENCES

Nos prochaines permanences auront lieu, le **samedi 7 mars, 4 avril, 16 mai, 6 juin**.

A notre local, 11, rue de Périole 31500 TOULOUSE

INFORMATIONS GENERALES

HobbyTren n° 313 Novembre 2019

Nouveaux trains pour les Transports Métropolitains de Barcelone : TMB et Alstom Espagne ont signé un contrat estimé à plus de 260 millions d'euros pour la conception, la fabrication et la mise en service de 42 nouvelles rames. Ces trains circuleront sur les lignes 1 et 3 des suburbains barcelonais, se substituant à des trains plus anciens. L'usine Alstom de Santa Perpetua aura en charge la fabrication de tous les trains. « Avec plus de 400 millions de voyageurs par an, le réseau de métro de Barcelone est l'un des plus efficace et moderne d'Europe... Avec le retrait de l'ancienne flotte, nous accélérerons le processus de rénovation qui augmentera la fiabilité du service et la commodité des lignes de métro pour les passagers ».

Les métros de la famille Metropolis de Alstom sont prévus pour circuler également sur des lignes automatiques sans conducteur. Les nouvelles unités profitent de l'expérience de la gamme Métropolis garantissant les exigences de TMB en terme de fiabilité, disponibilité, sécurité et commodité déjà utilisé et approuvé par des millions de voyageurs dans le monde.

Voyage spécial : Le 3 octobre dernier, le TEE « Catalan Talgo » entre Barcelona Termino (*Gare de Franca*) et Vilanova i La Geltru . Parmi les voyageurs figuraient des dirigeants de RENFE, SNCF, CFF et FS. Le but étant une réunion pour débattre sur la remise en service de trains de nuit de voyageurs. Les instances publiques et privées pensent qu'il existe un marché pour créer des relations nocturnes sur les relations Barcelone-Paris et Paris-Milan-Zürich. En plus de cela offrir la possibilité de créer davantage de relations à partir de ces lignes, d'où la participation d'opérateurs totalement privés. « Quel bonheur d'assister à une réunion de cette sorte à bord d'un train historique ! »

La rame TEE a quitté Barcelona Termino à 19h43 et arrivée à Vilanova à 20h50. Après une heure d'arrêt à Vilanova, elle est repartie en matériel vide à 21h57 pour arriver à la bifurcation de La Sagrera à 22h50 et rentrer au garage de Sant Andreu Comtal....

Rénovation de la ligne du funiculaire du Tibidabo (Barcelone) : Inauguré en 1901, ce funiculaire fut le premier de la sorte dans l'état espagnol. Il effectue le trajet entre la place du Dr Andreu et le parc d'attraction du Tibidabo. Il a cessé de circuler le 15 septembre 2019. Pour pouvoir transporter encore plus de voyageurs, il doit subir une modification complète : changer la voie et les véhicules, moderniser tout le système. Il est prévu une remise en service pour l'automne 2020. En attendant, il est remplacé par un service d'autobus avec une fréquence de 30 mn en semaine et de 15 mn les samedis, dimanches et fêtes.

HobbyTren n°314 Décembre 2019

Le Métro de Madrid a célébré son centenaire. La ligne Nord-Sud eût l'honneur d'être inaugurée par le roi Alphonse XIII le 17 octobre 1919. Le 17 octobre 2019 est organisée une grande exposition, avec photos de grandes dimensions, infographie des premiers véhicules et maquettes, dont celle de la rame inaugurale à 4 voitures.

Les Euro 4000 : Fantastiques, puissantes et fiables locomotives diesel : Les Euro 4000 appartiennent à une famille de locomotives diesel électriques fabriquées par la firme Vossloh à Albuixec (*Valence*), devenu depuis 2016 Stadler Rail Valencia S.A. Elles sont toutes destinées à la traction des trains de marchandises et au marché européen en général. Avec ses particularités de 20,5 t /essieu et sa puissance 4000 Kw (5442 CV), elle est considérée comme la locomotive diesel de ligne la plus puissante en service actuellement en Espagne.

Elle apparaît en Espagne entre 2008 et 2009. Actuellement, les opérateurs qui la possèdent sont :
-Le loueur **Alpha Trains**, n° 335.004 à .015, .017, .019 à .028 entrées en service en 2008 et 2009, construites par Vocsloh, puis par Stadler pour les 335.033 à .038, toutes à l'écartement de voie 1668 mm. Chez Alpha Trains sont inclus les opérateurs **Logitren** avec les 335.025, .027, .028 et le portugais **Medway** avec les 335.033 à .036. Quelques machines Alpha Trains furent cédées à d'autres opérateurs comme **Transfesa Rail** (n° 335.004 à .006, .008 à .013) ; **Comsa Rail Transport** (335.003 et .020) ; **Continental Rail** (335.014, .015, .017, .019, .022, .023, .026) ; **Takargo** (335.021) ; **Ibercargo** (335.038) ; **Transitia Rail** (335.007 et .014).

-Continental Rail : n°335.016, .018, .029 et .030 constructeur Vossloh en 2008 /2009, 1668 mm d'écartement.

-Comsa Rail Transport (aujourd'hui Captrain) : n° 335.001 à .003 constructeur Vossloh en 2008, voie de 1668 mm.

-Ferrovial Agroman : n°335.031 et .032 entrées en service en 2010 et circulant sur lignes de 1668 mm pour la .031 et 1435 mm pour la .032 qui a participé aux travaux de l'AVE en Galice, constructeur Vossloh.

Il faut inclure également l'opérateur **Takargo** portugais qui effectue des incursions en Espagne avec ses 6001 à 6007 construites par Vocsloh

Ces locomotives affectées à différents opérateurs procurent une grande variété de livrées aux couleurs parfois très vives sur les rails de la péninsule. Les lecteurs perspicaces auront constaté que la 335.014 est à la fois chez Continental Rail et Transitia Rail ; que les .024 et .037 n'apparaissent chez aucun locataire. Erreurs de typographie, ou autre ?

Dans ce numéro un article sur les systèmes de **transports ferroviaires à Toulouse**, Tisséo et SNCF (Métro, TER lignes C et D, tramway).

HobbyTren n° 315 Janvier 2020

AVLO, le nouveau service Low cost de Renfe. Le 11 décembre a vu la présentation de AVLO aux ateliers de Renfe Villaseca de La Sagrera (Tolède), le nouveau service low cost de l'opérateur public qui entrera en service le 6 avril 2020. Le service débutera par Barcelone-Saragosse-Madrid, pour être ensuite étendu à plusieurs relations. AVLO présente une réponse de Renfe à l'ouverture du marché de la concurrence dans un an avec ce nouveau produit moderne adapté à la demande comprenant un tarif réduit sans perdre les caractéristiques de vitesse, de ponctualité et de sécurité.

(Cela ressemble fort aux Ouigo de la SNCF, les photos accompagnant l'article montrent une rame Talgo « Pato »-bec de canard- avec une vive livrée de couleur dominante fuchsia et grandes lettres AVLO. Pour le lancement de la relation, le tarif d'appel sera de 5€ et ensuite de 10 à 60€.)

30 janvier 2020, premier anniversaire de la mise en service de la nouvelle gare de Ermua

sur la ligne Eusko Tren (voie métrique électrifiée) entre Bilbao et San Sebastian. La gare est incluse dans le nouveau tracé ferroviaire construit à double voie sur toute sa longueur qui remplace partiellement le difficile tracé à voie unique sur l'ancienne ligne des Chemins de fer Basques qui décrivait à Ermua une courbe en fer à cheval pour gagner de l'altitude par le flanc du Mont Ureta avec des courbes de 80 m de rayon et rampes de 18 mm/m, l'ancienne gare se trouvant en pleine courbe...

La gare est maintenant établie dans une courbe de 500 m de rayon et le nouveau tracé élimine un passage à niveau, des ouvrages d'art devenus inutiles dont un tunnel de 53,5 m en courbe.

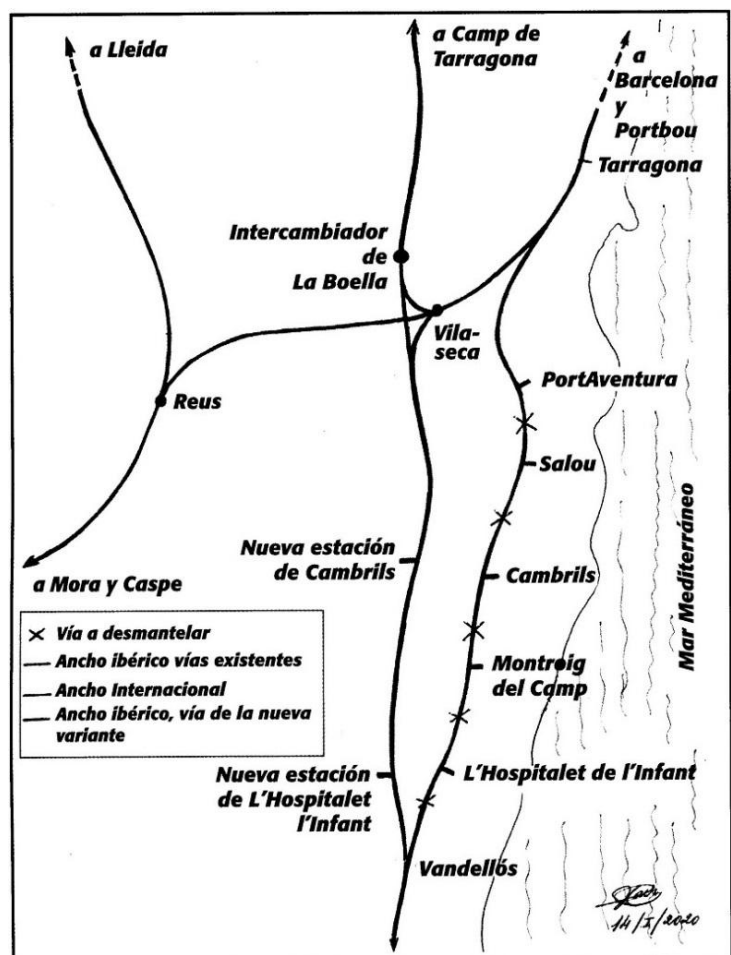
Long de 1500 m, ce nouveau tracé réduit de 200 m le tracé initial et a nécessité un tunnel long de 1025 m en rampe de 15 mm/m et un viaduc de 40 m. A la sortie de la nouvelle gare on retrouve l'ancien tracé par une courbe de 80 m de rayon qui est équipée d'arroseurs d'eau pour réduire le frottement entre les boudins de roue et le rail et réduire dans la mesure du possible les grincements désagréables...

Les travaux réalisés ont eu un coût de 30 millions d'euros et ont commencé au mois d'Août 2017...

La démolition des anciennes installations se poursuivent. C'est un trajet amélioré par la constante modernisation à laquelle est soumise l'ancienne ligne des Chemins de fer Basques aujourd'hui sous la responsabilité du Gouvernement Basque.

HobbyTren n° 316 Février 2020

Une infrastructure clé : Le nouvel itinéraire Vilaseca – Vandellos (au sud de Tarragone en direction de Valence) est ouvert depuis le 13 janvier. D'une longueur de 64 km en double voie à écartement ibérique sur traverses en béton monobloc pouvant accueillir un 3^e rail, il se substitue à l'itinéraire d'origine longeant la côte. Cette nouvelle liaison permet la connexion du



Corridor Méditerranéen avec la ligne à grande vitesse espagnole (LAV) Madrid – Barcelone – France par la gare de Camp Tarragona et avec le tronçon à écartement ibérique Reus – Tarragona. Elle est autorisée à la vitesse maximum de 200 km/h. Les nouvelles gares sont dotées de 4 voies, 2 centrales pour les circulations sans arrêt et 2 latérales pour les dessertes. La gare de Vilaseca (*entre Tarragone et Reus sur la ligne historique Madrid – Barcelone*) est convertie en bifurcation, d'un côté vers Reus, et de l'autre vers la nouvelle infrastructure. Pour les trains Euromed, un nouvel embranchement à double voie à écartement international a été construit pour rejoindre la gare AVE de Camp Tarragona. Pour cela, il y a eu nécessité d'implanter un changeur d'écartement (intercambiador) pour les trains à écartement variable. A Reus, il est prévu la construction d'une gare intermodale qui se situera au sud de l'aéroport, elle fera partie du Corridor Méditerranéen.

Pour l'autre côté, l'ancien tracé à voie unique est supprimé entre Port Aventura et Vandellos. Seule est maintenue la liaison entre Tarragone et Port Aventura au moyen d'une navette (ligne R 17). Les gares de Salou et Montreig del Camp sont supprimées, celles de Cambrils et de l'Hospitalet de l'Infant sont reconstruites sur le nouvel itinéraire. La plateforme délaissée pourrait devenir une voie verte, une piste cyclable ou une future ligne de tramway ; la gare de Salou hors service pourrait être convertie en arrêt pour le projet de train-tram. Il y a spéculation autour de cette future ligne dénommée Tram-Camp qui connecterait Cambrils à Salou (8,5 km) et Port Aventura – Tarragone sur une voie Renfe (10,2 km). Toute la ligne serait à voie unique à écartement ibérique. Il y aurait au total 11 arrêts avec voie d'évitement et peut-être un raccordement vers Vilaseca pour rejoindre Reus.

FGC termine 2019 avec 91,2 millions de voyageurs transportés, soit 4,4% de plus que l'année précédente. C'est un nouveau record historique. Les lignes métropolitaines ont augmenté de 3,5% grâce à des travaux de prolongements de ligne à Terrassa et Sabadell, et des travaux en stations. La ligne Lérida – La Pobla de Ségur a augmenté de 13,5%, passant la barre des 250 000 passagers. Ce chiffre confirme une bonne année grâce au modèle de gestion intégral appliqué par FGC depuis juillet 2016.

Amélioration des heurtoirs de la gare de Barcelona França : Le 17 janvier, Adif a terminé les travaux d'un coût supérieur à 248 000 euros permettant d'améliorer les performances des heurtoirs tout en conservant leur esthétique historique. Ces éléments sont installés depuis l'inauguration de la gare pour l'Exposition Universelle de Barcelone de 1929, et furent fabriqués dans la ville anglaise de Ipswich. Ces heurtoirs en fonte sont situés sur les voies 3 à 14, hydrauliques d'origine, et à leur époque les plus performants pour pouvoir absorber les impacts. Ils ont été maintenus lors du remaniement de la gare pour sa réouverture en vue des Jeux Olympiques de Barcelone en 1992, quoique sans dispositif hydraulique. Ils sont un des éléments les



Heurtoirs rénovés gare de Barcelona França

plus remarquables de la gare avec le vestibule monumental et la marquise en courbe à double voûte.

Les études techniques conduites par Adif ont abouti à l'installation d'amortisseurs au moyen de capsules de gaz hydraulique sur la structure principale des heurtoirs. En plus de ces travaux réalisés avec des gênes minimales pour le trafic ferroviaire. La structure principale du heurtoir de la voie 11 où se produisit un impact en juillet 2017 a aussi été réparée.

D'autres projets d'installation de ces heurtoirs hydrauliques existent pour rénover les heurtoirs des gares de Martorell, Granollers Centre, San Celoni et Manresa. Ce type de heurtoir est prévu pour amortir un train de 492 tonnes à une vitesse entre 10 et 15 km/h, avec une décélération entre 0,25 et 3g.

Actualités TER OCCITANIE

Après avoir perdu la totalité de ses [locaux](#), excepté le Bâtiment Voyageur (BV), les amoureux du rail se sont inquiétés de voir plusieurs voies de la gare de Pamiers être démontés sur la fin de l'année 2019. Qu'ils se rassurent, il s'agissait là d'un renouvellement des voies de services et pour cause la sous-préfecture de l'Ariège s'apprête à devenir une base travaux pour cet été.

L'année va en effet être chargée pour la ligne du transpyrénéen avec plusieurs chantiers. Tout d'abord, et c'est la raison d'être de cette base, il va y avoir un RVB (Renouvellement Voie Ballast) de la section Pinsaguel-Saverdun qui n'avait eu droit qu'à un remplacement partiel de traverse lors du plan rail Midi-Pyrénées et qui est aujourd'hui affublée d'un ralentissement à 100 km/h au lieu de 140 km/h entre Cintegabelle et Saverdun. Pour cela les voies de services 4 et 6 ont été renouvelées avec des traverses bétons mais sur une portion plus réduite (98 m) avec le déplacement des heurtoirs. Des bungalows ont remplacé l'ancienne halle marchandise (sic) pour accueillir les cheminots et des nouveaux heurtoirs sont apparus pour les voies de service 8, 10 et 12.

Dans le même temps l'ancienne ligne de chemin de fer Pamiers-Bram qui était utilisée pour avoir un embranchement ferroviaire vers la sous-station a également été renouvelé sur 300 m. Les rails de la compagnie du Midi ont laissé place à une voie avec traverse béton sans embranchement, le raccordement du Retour Courant Traction s'effectuant désormais via des câbles. Ce nouveau tiroir servira pour le stockage des traverses, rails et ballasts sur une zone de déchargement. L'amorce vers Bram a eu droit à un renouvellement en devenant un tiroir avec un espace de stockage Voie Midi.

Le chantier du RVB de Cintegabelle aura lieu durant les deux mois de l'été, nécessitant l'interruption totale des circulations sur la ligne de l'Ariège. Une interruption qui sera mise à profit pour [allonger les quais](#) des gares de Varilhes, St-Jean-de-Verges, Foix, Tarascon-sur-Ariège, Les Cabannes, Luzenac-Garanou et Ax-les-Thermes (pour permettre la circulation des régio2N en UM2), supprimer l'embranchement ferroviaire de l'Hospitalet, régénérer la caténaire à l'entrée d'Ax-les-Thermes ou encore effectuer des raccordements pour [les futures sous-stations](#) de Venerque-le-Vernet et Saverdun.

Dans les Hautes-Pyrénées, l'immense base travaux de Lannemezan permet le renouvellement des 300 km de la section Toulouse-Tarbes.

SNCF Réseau procède de plus en plus de cette façon avec la création de mini-base travaux qui peuvent être réutilisées par la suite. Dans le cadre du renouvellement de la ligne Toulouse-Tarbes, l'ancien triage de Tarbes la Planète a été totalement redessiné et une énorme base a été créée de toutes pièces sur l'ancien site militaire de Lannemezan. Les gares de Castelnaudary et Carcassonne ont également servi de base travaux lors du renouvellement de l'axe Toulouse-Narbonne, et plus récemment c'est au tour de Montauban de se préparer à l'arrivée de trains travaux pour renouveler la section Montauban-Cahors.

Publié par VOIEMIDI le 13

JANVIER 2020

TRAVAUX OCCITANIE

366 M€ seront investis en 2020 par SNCF Réseau et ses partenaires, au premier rang desquels figure la Région Occitanie/Pyrénées Méditerranée. Les opérations de régénération et de modernisation du réseau régional concernent aussi bien les grands axes que les lignes de desserte fine du territoire.

« Les travaux menés par les équipes SNCF Réseau permettent de construire le réseau de demain » se félicite Emmanuèle Saura, directrice territoriale de SNCF Réseau Occitanie. De grands chantiers sont ainsi programmés en 2020 comme la régénération des postes d'aiguillages n°4 et n°6 de Toulouse et la transformation du pôle d'échanges multimodal à Toulouse-Matabiau, mais également la modernisation de la ligne de l'Ariège ou encore la modernisation de la voie et de la caténaire au sud de Narbonne.

Une nouvelle tour de contrôle

Les grandes étoiles ferroviaires, comme celle de la gare de Toulouse-Matabiau, constituent des points de complexité du réseau ferré national et notamment en terme d'exploitation. Engagé depuis 2016, le chantier de création du poste à grand rayon d'action (PGRA) va franchir une étape clé cette année avec la bascule, entre le 17 et le 19 octobre, de 8 postes d'aiguillages vers cette nouvelle tour de contrôle. Celle-ci veillera alors au bon déroulement du trafic ferroviaire en temps réel sur l'ensemble de la région. Soit 480 trains/jour au départ de la gare toulousaine et près de 700 itinéraires. Après les postes de Portet et Muret raccordés en décembre 2017, sont concernés les postes 4 et 6 du type PRS de Toulouse-Matabiau et ceux de Montaudran, Labège, Montlaur, Villefranche-de-Lauragais, Castelnaudary et Empalot. Le programme comprenant également la mise en place d'un nouveau système de commande et de contrôle automatisé du type IHM Mistral (interface homme-machine).

Modernisation du réseau principal...

Fortement soumise aux embruns marins, la ligne Narbonne-Perpignan va voir 400 poteaux caténaires remplacés de nuit par un train usine entre Gruissan et Leucate. Les travaux (fouille, matage, bétonnage) auront lieu de nuit de septembre 2020 à mars 2021. Un peu plus tôt dans l'année, de mi-avril à fin juin, cette même transversale Sud sera renouvelée sur 32 km entre Salses et Perpignan par le groupement Eiffage (Meccoli)/ETF (lot 1 du marché « Suite rapide nationale »). Transalp Renouvellement a, pour sa part, 85 km de voie à moderniser entre Muret et Boussens (lot 2). L'opération, d'un coût de 107 M€ financés par SNCF Réseau, s'étale du 6 janvier au 20 mars 2020. D'importants travaux sont également programmés sur la ligne Toulouse-Latour-de-Carol pour permettre la circulation d'une nouvelle génération de rames. Seront nécessaires pour l'occasion 13 MW de puissance électrique supplémentaire fournie par deux sous-stations électriques, l'une à Saverdun et l'autre en gare de Venerque-Le-Vernet. Cette ligne étant par ailleurs très exposée aux aléas climatiques, des opérations de modernisation des caténaires sont également programmées entre Portet-sur-Garonne et Ax-les-Thermes.

... et du réseau petites lignes

En Occitanie, les dessertes fines du territoire représentent 1 800 kilomètres de lignes ; autant de kilomètres nécessitant entretien et renouvellement, à l'image des trois chantiers que sont la modernisation de la voie et de la structure béton du tunnel de l'Altier sur la ligne des Cévennes, au nord d'Alès, l'entretien des ouvrages d'art et en terre de la célèbre ligne du Train Jaune entre Villefranche-Vernet-les-Bains et Sordinya et entre Olette- Canaveilles et Fontpédrouse, et la modernisation de la ligne Toulouse-Auch.

Source : BTP Rail - Par CB, le 21 février 2020

PROJET de voyage en Catalogne prévu en septembre 2020.

1^{er} jour, Depuis Toulouse, nous rejoindrons dans un premier temps Barcelone avec le TGV Duplex (8h07 / 11h27). Nous resterons à Barcelone jusqu'en fin d'après-midi ; puis nous prendrons un train « Cercanias » pour nous rendre à Vilanova i La Geltru (entre Barcelone et Tarragone) pour rejoindre notre hôtel situé près de la gare.

2^e jour, Le matin (à 10h30) visite du musée ferroviaire (qui jouxte la gare) de Vilanova i La Geltru ; ou visite libre de la ville de Vilanova, (très belles Ramblas, front de mer etc...) L'après-midi, départ en train à 14h07 pour nous rendre à Mora la Nova (sur la ligne historique Madrid-Barcelone - arrivée vers 15h50) pour la visite du Centre d'interprétation ferroviaire (bâtiments et matériels sauvegardés avec atelier de restauration) ; retour vers Vilanova i La Geltru en soirée, repas puis nuit au même hôtel.

3^e jour, Le matin, visite libre de Vilanova, ou visite du musée ferroviaire.

Après-midi, retour vers Barcelone pour prendre le train nous ramenant à Toulouse.

Le coût de cette sortie est estimé entre 300 et 400 euros, comprenant tous les transports (tarif de groupe pour le TGV aller et retour, trains RENFE, métro Barcelone), les visites des musées, les deux repas du soir, les deux nuits d'hôtel avec petits déjeuners ; ne sont pas compris les repas de midi des 3 journées.

Ce programme, susceptible d'évoluer, n'est qu'une première approche afin de connaître le nombre de personnes intéressées et déterminer le tarif et la date exacte qui sera vraisemblablement vers la mi-septembre.

Pour cela, si cette sortie vous intéresse, je vous demande de vous faire connaître dans les plus brefs délais et en tout cas avant le **20 mars** à l'aide du bulletin ci-joint, afin de recevoir le tarif et le programme plus détaillé.

Les dates définitives ne sont pas encore arrêtées pour plusieurs raisons (horaires de trains en Espagne sur la ligne très peu desservie desservant Mora La Nova pour le retour, tarifs hôtel....) Lorsque cette sortie sera finalisée, il vous sera demandé un acompte avec le bulletin définitif d'inscription et vous recevrez le programme détaillé.

Merci de votre compréhension.

Michel FOURMENT

AFAC MIDI-PYRENEES

Bulletin de pré-inscription pour le voyage en Catalogne prévu en septembre 2020

M. Mme..... N° Adhérent AFAC.....

Adresse postale.....

Adresse internet..... n° de tél fixe.....

n° de tél portable.....

Est intéressé (e) par cette sortie en Catalogne et prend une **option d'inscription pour** personnes.

N'importe quelle date entre le 7 et le 20 Septembre me conviendra.

J'aurai une impossibilité pour le (ou les) jours suivants :

Vous pouvez aussi nous envoyer vos remarques ou suggestions.

Lorsque cette sortie sera finalisée, il vous sera demandé un acompte avec le bulletin définitif d'inscription et vous recevrez le programme détaillé.

Bulletin à faire parvenir avant le 20 mars 2020 - exclusivement à :

AFAC - MP chez Monsieur Michel FOURMENT

6 rue des fauvelles

CIDEX 3592

31840 AUSSONNE

-----à découper -----

BULLETIN d'INSCRIPTION pour la SORTIE à MONTAUBAN

Le Mercredi 1^{er} AVRIL 2020

Chacun devra se procurer les titres de transport de TOULOUSE A MONTAUBAN

Monsieur Madame n° membre AFAC.....

Adresse.....

Numéro téléphone (portable obligatoire)

S'inscrit pourpersonne(s) X **35 euros** =

Ce bulletin est à faire parvenir à **Monsieur Eric FONTAINE 30 rue du Salat 31850 MONTRABE avant le lundi 23 mars 2020.** Le chèque sera libellé à l'ordre de l'AFACMIDI PYRENEES.