**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: Christiane GRANEL 1, rue de Zurich 31200 TOULOUSE – tel : 05 61 13 43 01 –
Mail : christiane.granel@orange.fr
Trésorier : Eric FONTAINE -30, rue du Salat – 31850 MONTRABE -




Poste 4 Toulouse Matabiau (Photo JP Lasserre Du Rozel)

Toulouse, le 7 mai 2019

# CIRCULAIRE 2019/1

**Composition du bureau de la section Midi-Pyrénées** :
Le tableau présenté dans la circulaire 2018-4 est modifié comme suit :
Secrétaire : Mme Christiane GRANEL
Trésorier : M. Eric FONTAINE

Pour bien commencer l'année nous étions 23 à partager notre traditionnel repas convivial à l'occasion de la galette des rois au restaurant « Le Panorama » avec vue sur les pistes de l'aéroport Toulouse Blagnac. Merci à tous les participants.

Le mardi 26 février, un groupe de 11 personnes a pu visiter les postes 4 et 6 de la gare de Toulouse Matabiau. L'opportunité de la visite nous a été donnée avec un délai trop court pour la parution sur une circulaire, nous avons informé par mail ou téléphone les personnes susceptibles d'être intéressées, tenant compte aussi d'une certaine difficulté d'accès par escaliers. Un compte rendu de cette visite paraitra dans la revue de l'ABAC « Ferrovia Midi ».

## PROJETS D'ACTIVITES

Pour le **jeudi 20 juin**, nous avons programmé un circuit ferroviaire d'une journée : Toulouse, Agen, Périgueux, Bordeaux, Toulouse. Ceci afin de parcourir la ligne Agen–Périgueux qui fait partie des lignes délaissées. Dès notre arrivée à Périgueux nous prendrons un repas en commun aux « 2 Buffets » (gare de Périgueux), puis possibilité de visite en ville.
Le tarif de la sortie est fixé à **20 Euros par personne.** Somme à laquelle il faut ajouter le prix des billets que vous devez vous procurer pour les trains suivants :
**Toulouse-Agen par TGV Inoui 8504, départ 08h47**, arrivée 09h49 à Agen.
**Agen-Périgueux par TER 865816, départ 10h29** arrivée à Périgueux 12h53 (nous n'avons pas le choix vu la faible densité des circulations entre Agen et Périgueux).
**Périgueux-Bordeaux par TER 865345 départ 17h08**, arrivée Bordeaux 18h33.
**Bordeaux- Toulouse par TGV Inoui 8513 départ 19h02**, arrivée à Toulouse à 21h 14.

Vous devrez retourner le bulletin d'inscription joint à cette circulaire **avant le 08 juin** à :
Monsieur Eric FONTAINE, 30 rue du Salat, 31850 MONTRABE

Merci pour votre participation.

## PERMANENCES DE LA SECTION

Nous nous retrouverons, le samedi **1er juin**, à notre local situé au 11 rue de Périole, de 14 heures à 17 heures. (Sous réserve d'éventuelles modifications).

## LE POINT SUR LES ADHESIONS 2019

Nous remercions les nombreux adhérents qui ont renouvelé leur adhésion 2019.
Cependant, cette année nous perdons encore des adhérents, nous sommes actuellement 48 à la section Midi-Pyrénées.

## INFORMATIONS GENERALES

Voici les travaux prévus par la SNCF en 2019 à Toulouse et l'agglomération. (©SNCF Réseau)
Cette année, SNCF Réseau (ex-Réseau ferré de France), la branche travaux de la SNCF, va investir **380 millions d'euros sur les chantiers prévus en Occitanie :**

**La modernisation de l'axe Toulouse-Tarbes**.
Lancé en 2015, et d'un montant total de 450 millions d'euros, le chantier prévoit le remplacement progressif des voies, des caténaires, du ballast, ainsi qu'une meilleure sécurisation de certains passages à niveau.

*Une première phase de travaux s'est terminée le* samedi 30 mars 2019 avant la phase la plus cruciale qui se déroulera d'octobre 2019 à mars 2020, et **le remplacement des voies entre Muret et Boussens**. Une galère que la SNCF a prévu d'atténuer en programmant les travaux la nuit et en coeur de journée. Les trains du matin et du soir pour les travailleurs seront donc assurés.
La fin de ce chantier titanesque est prévue en décembre 2020, et occasionnera une ultime interruption de la circulation des trains entre Portet-sur-Garonne et Muret (de novembre à décembre 2020).

**Suppression du passage à niveau N°19** situé en centre-ville de **Muret (Haute-Garonne).** Un pont ferroviaire le remplacera et une route sera créée sous le pont. Un chantier indispensable, les bouchons étant devenus réguliers lorsque les barrières se baissaient sur un secteur qui voit passer **12 000 véhicules par jour.**
Pour mener à bien ce chantier de 23 millions d'euros, le **trafic ferroviaire était interrompu du jeudi 21 au lundi 25 mars 2019** « pour déplacer le pont ferroviaire vers on emplacement définitif », précise SNCF Réseau.
**Suppression du passage à niveau N° 189 bis de Montaudran**, chemin Payssat, ainsi que la réalisation d'une trémie sous la voie ferrée, et d'un pont-route ; prix 50 millions d'euros.

**Toulouse-Montauban et la ligne POLT** Les travaux sur le long de la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) se poursuivent en 2019**. Trois week-ends de perturbation sont à prévoir,** dont deux vont concerner l'axe **Toulouse-Montauban (Tarn-et-Garonne)** : ceux du 30 mai au 2 juin et du 9 au 11 novembre. Aucun train ne circulera, mais la SNCF a programmé l'essentiel des travaux entre le samedi et le dimanche midi pour limiter l'impact sur les voyageurs.

*Source : ACTU TOULOUSE Publié le 11 Mars 2019 (extraits)*

**Ligne Limoux/Quillan : premier chiffrage entre 59 et 77 millions d'euros**

Le chemin est encore évidemment long, très long, jusqu'à 2025, échéance fixée par la région Occitanie pour la remise en exploitation de la section Limoux/Quillan (*)…. Le projet Carcassonne/Quillan fait partie des «six lignes prioritaires» retenues par la Région en Occitanie à la suite des états généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM). Mais pour qu'il aboutisse, avec l'ambition de cinq allers-retours quotidiens, les chantiers seront multiples, sur cette section qui concentre 88 des 114 ouvrages d'art de la ligne Carcassonne/Quillan ou encore la totalité des 29 ouvrages en terre recensés.
**Région : chiffrage «particulièrement élevé»** L'achèvement de la phase 1 de l'étude préliminaire a donc permis d'évoquer la nécessaire «remise en état des infrastructures dégradées sur la section Limoux-Quillan qu'il s'agisse de la voie, des ouvrages d'art, ouvrages de terre, passages à niveau (quatre seraient à automatiser, Ndlr) ou quais» Autre dossier, celui des nouveaux équipements, avec la réflexion toujours en cours sur la création d'une gare nouvelle Carcassonne Sud, l'aménagement d'un quai dédié au niveau de la voie 4 en terminus à Carcassonne, ou encore l'allongement des quais à 75 mètres sur l'ensemble de la ligne ainsi que la réouverture et la mise en accessibilité des gares de la section.
Autant de perspectives qui ont un coût, bien sûr. Evalué par les services de la SNCF dans une fourchette de 59 à 77 M€ (dont 33 à 43 M€ pour les voies, 14 à 18 M€ pour les ouvrages et 12 à 16 M€ pour les équipements). Un chiffrage qui, du point de vue des deux élus régionaux, semble «particulièrement élevé. On est à près de quatre fois le coût de la régénération de la section Carcassonne/Limoux (récemment achevée, Ndlr)»
**Le frêt toujours à l'état de réflexion** De quoi donc mener la Région à demander un travail plus précis - et à la baisse - sur ce chiffrage pour la phase 2 de l'étude dont le rendu est programmé pour fin 2019. Les pistes d'optimisation sont d'ores et déjà là, entre «l'utilisation de matériaux de réemploi (rails, traverses)» et la «simplification du programme fonctionnel» Des idées à approfondir, donc, alors que Sébastien Pla et Philippe Andrieu répètent que, «si la priorité est

aujourd'hui donnée au transport des passagers, la question de la volonté d'une relance du frêt sur la ligne doit aussi être examinée» Une perspective qui passera avant tout par un réel travail avec les entreprises potentiellement concernées. Avec, utile précision, la nécessité de ne pas oublier que le chiffrage ne serait alors sans doute plus le même.

*(*) La circulation des trains de voyageurs sur la section Limoux/Quillan est suspendue depuis janvier 2018 « pour des raisons de sécurité ». …….*

**Le maire de Quillan affiche ses réserves**

C'est en conjuguant une commission ferroviaire et une commission territoriale que le comité de pilotage consacré à la ligne Carcassonne/Quillan fonctionne, …….. « Pour les marchandises, je suis convaincu que si quelques directeurs locaux ont, pour faire plaisir, promis de s'intéresser à ce trafic, il faudra pour de tels engagements financiers avoir plus que des promesses»…..Et de regretter que «le budget de fonctionnement n'ait pas été abordé. …Je pense qu'avec un tel montant on pourrait remédier au désenclavement de la Haute Vallée et faire une voie verte exceptionnelle….. »…

*Extraits de la Dépêche du Midi.fr - Publié le 03/05/2019 à 07:57 A. Ca.*

## LU DANS HOBBYTREN

### HobbyTren n°301 novembre 2018

**A Montserrat, FGC fête le centenaire du funiculaire de San Joan** , le 11 septembre dernier avec le Président des chemins de fer de la Généralité de Catalogne. La manifestation commence à la station inférieure du funiculaire par l'inauguration de l'exposition « Funiculaire de San Joan 100ans d'histoire ». Ensuite hommage est rendu aux constructeurs de ce transport par câble qui voilà 100ans ont rendu plus accessible ce magnifique centre religieux, culturel, social et paysager qu'est Montserrat.

Après avoir évoqué une amélioration de l'offre pour la mobilité vers le site, les participants embarquent dans le funiculaire jusqu'à la station « San Juan Supérior » où la directrice de maintenance explique les travaux également en cours sur la crémaillère de Montserrat pour améliorer le service et augmenter la fréquence de passage de 33% pour passer de 1050 à 1400 personnes par heure. FGC installera une nouvelle voie à la station de Monistrol Vila.

La rénovation de la salle des machines et des voitures du funiculaire de San Joan ont permis d'augmenter la capacité de transport de 29%, passant de 48 à 68 places. Le funiculaire de Santa Cova doit aussi être entièrement rénové à l'horizon 2020. En 2017, environ 340 000 voyageurs ont emprunté ce funiculaire. Il a une capacité de transport de 600 voyageurs par heure, long de 503 m pour un dénivelé de 248 m, pente maxi de 65,2 %, voie métrique, vitesse maximum 5,4 km/h.

**Travaux sur les trois viaducs les plus longs de la ligne Alicante Denia entre Benidorm et Denia**, pour adapter le tracé aux mêmes niveaux de qualité, de confort et de sécurité que le reste de la ligne. Deux ponts, le Ferrandet et Barranco de Aguas, voient leur tablier métallique remplacé et leurs piles et culées en maçonnerie renforcées ; 3 piles inermédiaires pour le Ferrandet, 2 pour le Barrranco. Le troisième, nommé Quisi formé de 5 piles en treillis métallique comme le tablier sont entièrement démontés et révisés sur place ; les culées en maçonnerie sont également rénovées. Les travaux devraient être terminés pour le 2eme trimestre 2019. La ligne sera modernisée avec le bloc automatique et verra circuler les nouvelles automotrices hybrides Stadler.

### HobbyTren n°302 décembre 2018

**Exposition 100 ans du métro à Madrid** entre les mois d'octobre 2018 et mars 2019. Une première section de l'actuelle ligne 1 est inaugurée le 17-10-1919 par le roi Alphonse XIII. Deux ans plus tôt, la compagnie « Metropolitano Alfonso XIII » avait vu le jour. Sont exposés des

documents photographiques, des objets se rapportant aux trains et installations fixes, deux trains anciens dont

le « Cuatro caminos » mis en circulation en 1919 (voitures M9-R9, série numérotée M1 à M27 (1) et R1à R15) restaurés dans leur aspect d'origine. L'autre rame formée des voitures M6 et R6 fait partie des 10 rames modifiées entre 1934 et 1943. Elles furent construites par « Carde y Escoriza » à Saragosse, avec les équipements électriques, freins et bogies en provenance des Etats-Unis ; les véhicules de la seconde sous-série étaient équipés de bogies fabriqués en France par la filiale européenne de la firme Brill. C'étaient les premières rames de construction entièrement métalliques roulant en Espagne. Les rames qui n'avaient pas été modifiées ont subi une totale transformation entre 1961 et 1962. Elles ont été retirées du service commercial entre 1988 et 1989, montrant la grande robustesse de leur construction. D'autres rames sont visible, une de la ligne 2 de 1924 ; une de Salamanque de 1942 ; les premières à 4 portes par face (au lieu de 3 sur les premières rames) et les M 504 et M 505 modèle « Legazpi » ligne 5 mises en service en 1965.

*(1) M pour motrice et R pour remorque*

**Talgo Madrid – Grenade**. A partir du 26 novembre et pendant que s'achève l'accès de la grande vitesse depuis Antequerra, « Renfe Largo Distancia » assure la relation directe Grenade – Madrid avec un Talgo qui circule sur la ligne classique en un peu plus de 5 heures avec un seul arrêt intermédiaire. La composition offre 210 places entre les classes Preferente et Tourista.

## HobbyTren n° 303 Janvier 2019

**Les trains pendulaires en Espagne** L'électro-train italien servit de base à CAF pour construire en 1976 une version pour RENFE ; numéro 443.001 et appelé « platanito » (petite banane) en rapport à sa couleur jaune. Adapté pour la voie de 1668 mm, l'objectif est d'analyser le comportement des caisses inclinables dotées d'un système de basculement actif à base de gyroscopes et accéléromètres. La rame est composée de 4 éléments tous moteurs avec cabine de conduite à chaque extrémité (Mc-M-M-Mc). La tension d'alimentation est de 3000 Vcc, la puissance totale de 2395 CV. Les caisses s'inclinent jusqu'à 8 degrés ; pour cela, le pantographe n'est pas fixé en toiture mais directement relié au bogie. Entre 1976 et 1979 le platanito réalise plusieurs essais et voyages de démonstrations. Il assure des services commerciaux d'octobre 1980 à 1982. Après garage, en 1986 il est révisé par CAF, il assure des services touristiques. En 1987 il effectue des essais pour la mise au point de la nouvelle caténaire en vue de la grande vitesse, autorisé à circuler à 180 km/h, lors d'un essai il atteint 206 km/h au PK 221 de la ligne Madrid-Alicante. Par la suite il est garé, en 1994 il stationne sur une voie de garage de Castejon de Ebro et fait partie du musée ferroviaire de cette localité.

**La série 490, Alaris.** En 1990 entre en scène un automoteur de trois voitures dérivé de l'ETR 460 italien, la série 490 de RENFE connu sous le nom de Alaris et dénommé au début Intercity 2000. A l'origine, la commande était composée de 10 trains avec option pour 14 autres avec pour objectif de porter à 200 km/h la vitesse sur la ligne Madrid – Valence. Les Alaris ont une puissance de 2654 CV et une vitesse maximum de 220 Km/h. Mais après la mise en service des nouvelles générations de trains pendulaires Talgo, les Talgo série VI sont devenus les seuls matériels capables d'atteindre les 200 km/h sur cette ligne.

**Les automoteurs TRD 594 et 598 Nexios. (1)** La sous série 594.100, pendulaire ; en 1998 est adopté un dispositif appelé SIBI (Système Intelligent de Basculement Intégral) sur l'automoteur 594.003. Grace à ce mécanisme, le train voit sa vitesse majorée de 30% dans les courbes. L'adaptation a porté sur 8 trains numérotés 594.101 à 108. A l'origine ils étaient destinés aux lignes Madrid – Salamanque et Séville –Grenade –Almeria. Avec l'arrivée en 2009 des automoteurs 599, tous les TRD 594 sont cantonnés sur Madrid – Salamanque.

Quant aux 598, le parc est composé de 21 trains (Mc-R-Mc) et furent construits par CAF à Beasain. Ils constituent une version plus moderne des 594.100 ; dotés également du système

SIBI. Leur vitesse maximum est de 160 Km/h, une puissance de 1840 CV ; ils circulent sur une grande partie des lignes du sud de l'Espagne.

(1) D'aspect extérieur semblable aux automotrices belges AM96, avec leur gros bourrelet noir à chaque extrémité.

## Hobbytren n° 304 Février 2019

**Sur les FGC (Chemins de fer de la Généralité de Catalogne) , transport d'automobiles par Autometro et Cargometro.** En 2009, FGC obtient la licence l'autorisant à circuler sur le réseau à écartement ibérique, ce qui lui ouvre de nouvelles perspectives pour le transport des marchandises. Le trafic qu'il réalisait jusque-là était le transport de sel et de potasse depuis Suria et Sallent jusqu'au port de Barcelone. Avec la création des sociétés Autometro et Cargometro FGC se dédie au transport d'automobiles et de pièces détachées.

**Autometro** est un opérateur qui débute le transport en janvier 2008. Il transporte les automobiles construites à l'usine SEAT à Martorell jusqu'au port de Barcelone sur le réseau à voie métrique des FGC. Son parc de traction est composé des locomotives diesel Alstom série 700, diesel Général Motors 254 et dual 255.01 rachetée à Euskocargo à partir de 2011. Actuellement seules les 254 sont en service. Le parc remorqué est composé de 7 plateformes porte-autos numérotées 65.001 à 65.007 appartenant à FGC. Chaque plateforme est articulée, ainsi la 65.001 est formée de 2 caisses sur bogies, les 6 autres de 6 caisses sur 7 bogies.

**Cargometro** est une société formée par l'alliance de FGC, Comsa Rail Transport et Renfe Operadora. Elle utilise le réseau Adif, voie ibérique sur un trajet de 40 km entre la « Zona Franca » (Port de Barcelone et Martorell. Pour effectuer ce service FGC a acheté à Renfe deux formations T.M.D *(Teco de Media Distancia)* (Trains entiers de conteneurs pour Moyennes Distances) construites entre 2003 et 2005, formés de deux locomotives diesel série 310 modifiées, unidirectionnelles avec une seule grande cabine de conduite moderne à une extrémité, elles encadrent huit plateformes MMC série 452.001 à 410. Ces trains réversibles évitent les manœuvres à chaque terminus. Elles remorquent les wagons porte-conteneurs chargés de 2 conteneurs SEAT pour transport de pièces autos jusqu'à l'usine d'assemblage. D'autres locomotives ont aussi fait partie du parc, 17 d'entre elles ont émigré en Australie pour l'opérateur LVRF (Lachlan Valley Rail Freight) qui les utilise pour la remorque des trains de marchandises.

**Restauration et exposition du téléphérique de Sant Jeroni.** Inauguré le 29 juillet 1929 ; restauré il fait partie de l'exposition sur la crémaillère de Montserrat à la station Monistrol Vila depuis 2017. Il montait à la cime de Sant Jeroni, le point culminant de la montagne de Montserrat à 1236 m d'altitude, durant quasiment 60 ans. Sa lente dégradation a débouché sur sa fermeture en 1983. Il était composé de 2 cabines ayant une capacité de 16 personnes chacune, autorisant un débit de 140 voyageurs par heure. La ligne était longue de 680 m pour un dénivelé de 535 m et pente maximale de 200% (1). Le parcours s'effectuait en 9 minutes avec une vitesse de base de 1,25 m/s. Les cabines étaient construites avec une carrosserie en aluminium, chose peu commune à cette époque. A cause de la sécurité et pour limiter l'accès à la partie la plus haute de la montagne, ce téléphérique a été définitivement fermé.

(1) Sa pente moyenne était de 130%, la portion à 200% (soit 63,43°) détenait le record du monde du téléphérique le plus raide.

## Hobbytren n° 305 Mars et n° 306 AVRIL 2019

**Mise en service, le 19 février, de l'autoroute ferroviaire entre Barcelone et Bettembourg (Luxembourg).** Si ce n'est pas le 1er service de semi-remorques embarquées, c'est la première autoroute ferroviaire en Espagne. Elle a débuté par 5 AR par semaine, portés à 6 au mois d'avril

et davantage par la suite, les opérateurs sont Renfe Mercancias et VIIA-Lorry Rail groupe SNCF. Ces circulations ont pour origine le terminal de Can Tunis (port de Barcelone) et passent par le tunnel du Perthus, avec traction par Renfe Mercancias jusqu'à Perpignan (locomotives 252 à écartement UIC) puis par traction SNCF. Chaque train a une capacité de transport de 1 500 tonnes en composition mixte, c'est-à-dire wagons porte semi-remorques (70% du train) et wagons porte-

conteneurs. *(Lors de l'arrêt à Perpignan Saint-Charles, le train est complété ou allégé d'une dizaine de wagons, sur les parcours français et luxembourgeois la capacité maximum est de 2800 t)*. Le parcours long de 1 219 km s'effectue en 22 heures. Maintenant il faut simplifier les formalités entre la France et l'Espagne pour stimuler de nouveaux services de transports de marchandises ferroviaires dans notre pays *(l'Espagne)* et aussi de nouveaux services d'autoroutes ferroviaires par les corridors Méditerranéen et Atlantique.
Quatre autres lignes d'autoroute ferroviaire sont en service :
Calais-Tori, Orbassano, inaugurée en novembre dernier, parcourant 1 150 km en 18 heures.
Calais-Le Boulou, mise en service en mars 2016, 2 trains AR par jour, 1 470 km en 23 heures.
Bettembourg (Lux.)-Le Boulou en service depuis 2017, 3 AR par jour, 1 045 km en 15 heures.
Et enfin Aiton (Chambéry)-Orbassano depuis 2003, 4 AR par jour, 175 km en 3 heures.

**Hobbytren n° 306 AVRIL 2019**

**Variante de Camarillas, nouveau tracé entre les gares de Agramon et Cieza.** Le 2 mars dernier, les travaux ont commencé entre les PK 366,7 et 410,9 de la ligne à écartement ibérique (Madrid)-Chinchilla-Carthagène. Ce tracé sera pratiquement rectiligne en comparaison du tracé actuel qui décrit une large courbe pour desservir la ville de Calasparra et en même temps évitera une région montagneuse qui impose des courbes serrées, 5 tunnels et une vitesse limite de 80 km/h sur une grande partie du parcours. Le nouveau tracé comportera un tunnel de 2 350 m de long mais réduira la distance entre Albacete et Murcia de 18 km et son profil permettra des vitesses jusqu'à 250 km/h. Entre le 2 mars et le 21 mars, toutes les circulations auront été suspendues entre Albacete, Murcie et Carthagène. La section d'origine étant définitivement abandonnée, la localité de Calasparra *(10 100 habitants)* n'a plus de desserte ferroviaire.



**Sur le  parcours Agen-Périgueux : Le Buisson , croisements et correspondances en avril 2003 –**
*Photo Michel Fourment*

**BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LA SORTIE à PERIGUEUX**

***Le JEUDI 20 JUIN 2019***

M. Mme …….Membre AFAC n° : ……..

Adresse …….

Numéro téléphone portable : …….

S'inscrit pour …….. personne(s) x **20 €** = ……€

Chacun devant se procurer en plus les billets pour les trains empruntés.

Ce bulletin est à faire parvenir à **Monsieur Eric FONTAINE – 30, rue du Salat – 31850 MONTRABE**

le plus tôt possible et au plus tard pour le **08 juin** accompagné du règlement correspondant
**Le chèque sera libellé à l'ordre de l'AFAC MIDI PYRENEES**.