

Sommaire

LES ÉVÉNEMENTS PASSÉS...

- Rencontre en Alsace
- 2^e Visite du Centre d'Essais Ferroviaires SNCF de Vitry

LES ACTUALITÉS...

- EURAILFORUM à San Sébastian
- 1^{er} Mardi de l'AFFI

LES ÉVÉNEMENTS À VENIR...

- Les Vœux et l'Assemblée Générale
- 2^e Mardi de l'AFFI
- Journées d'études en Espagne
- Visite du chantier du TGV EST
- Visite d'un chantier RVB

LES INFORMATIONS...

- Les Brèves
- Le Saviez-vous ?
- Les membres partenaires communiquent...
 - ALSTOM
 - BOMBARDIER
 - SIEMENS
- Ils ont rejoint l'AFFI

COMITÉ DE RÉDACTION :
RENÉ YANNOU, DANY DUPONT-WEIDER, YVON ESTELLÉ.
ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO : PIERRE DUPRIET, GÉRARD CHOCHON.
AFFI - 18, RUE BIXIO 75007 PARIS
TÉL. 06 80 05 38 97 - FAX 01 47 05 52 49
WWW.INGENIEURSCADRES-FERROVIAIRES.ORG
EMAIL : CONTACT@INGENIEURSCADRES-FERROVIAIRES.ORG
IMPRIMERIE VALBLOR - 67400 ILLKIRCH - 3120926



JANV
2004
N° 11



édito

En cette nouvelle année, force est de constater que nous avons beaucoup de pain sur la planche. L'année 2003 aura été celle des grands débats ferroviaires. Audits, rapports, études divers se sont succédés au fil des mois avec, pour point d'orgue, les annonces du CIADT de décembre dernier. Cela pourrait donner à penser qu'il n'y a plus qu'à attendre que les choses se déroulent quasi naturellement dans notre hexagone, les décisions gouvernementales concernant le transport étant désormais prises. Pour les industriels du ferroviaire, comme pour les autres acteurs du secteur, une telle conclusion constituerait pourtant une erreur évidente d'appréciation.

De fait, pour le ferroviaire, nombre de problèmes restent à traiter, nombre d'évolutions sont nécessaires, nombre d'actions doivent être mises en œuvre sous l'impulsion d'une coopération entre les industriels et les exploitants, en relation étroite avec les pouvoirs publics. 2004 doit confirmer l'implication croissante de l'industrie dans les grands projets qui, non seulement, vont en modifier ses propres structures, mais, bien au-delà, doivent également rendre le système ferroviaire plus performant.

L'innovation (p.m. 80 % de la R & D ferroviaire est aujourd'hui assurée par les industriels), ERTMS, la mise en œuvre de l'harmonisation européenne via, en particulier, la nouvelle Agence Européenne Ferroviaire de demain.

L'ouverture des marchés au sein de l'Union européenne... autant de grands chantiers qui annoncent à la fois l'industrie et l'Europe ferroviaire de demain. Ce nouveau rôle de l'industrie, mais aussi les coopérations indispensables avec les autres acteurs du secteur devront nécessairement s'accompagner d'échanges accrus entre ceux-ci. Le temps des cloisonnements est révolu, c'est désormais celui des coopérations qui doit prévaloir. Pouvoirs publics, Régions, Collectivités locales, exploitants, constructeurs, équipementiers ; tous sont désormais des partenaires obligés pour répondre de façon pertinente à un développement des transports ferroviaires dont on mesure mieux aujourd'hui la réalité et les potentialités.

Dès lors, comment ne pas penser que l'AFFI peut et doit, dans cette perspective, jouer un rôle des plus précieux ! La tâche est lourde mais exaltante ! C'est l'occasion pour moi d'adresser tous mes vœux de réussite au Président Dupriet et à toute son équipe, qui n'en doutons pas, sauront s'employer au mieux à faire évoluer les cultures.

Jean-Claude BERTHOD, Président de la FIF

Le mot du président

Mes vœux à tous nos membres et à leurs familles accompagnent ce premier AFFI INFO 2004. Que cette nouvelle année soit pour tous source de bonheur, de bonne santé et de réussite professionnelle. Nous ne pouvons que nous réjouir des annonces qui viennent d'être faites d'un important programme de développement ferroviaire pour les années à venir, ceci est opportun et rassurant pour la pérennité et le développement de nos métiers du ferroviaire.

Vous avez certainement remarqué deux nouveautés au cours du second semestre 2003 :

- la parution du premier Flash AFFI Info en septembre

Il est important que nous vous tenions informés au mieux et il nous a semblé important d'assurer une continuité entre les AFFI Info en vous présentant avec Flash AFFI Info, une annonce, ou un rappel des activités prévues dans les mois à suivre ; nous nous efforcerons de les publier à bon rythme, ainsi vous saurez tout sur l'AFFI.

- le premier mardi de l'AFFI le 14 octobre

Nous souhaitons que ces réunions soient courtes et qu'elles se déroulent en fin de journée. Ce fut le cas pour la première édition, un programme sur le Design des voitures et TGV, et l'architecture des gares, présenté par MM. Yves Domergue de MBD Design et Etienne Tricaud de l'AREP. Les exposés ont été particulièrement passionnants, je croyais connaître la gare du Nord, je sais que maintenant je la verrai d'un autre œil.

Autre moment d'intérêt, la Rencontre en Alsace les 4 et 5 décembre, proposant un programme très complet : les Appareils de voie de Vossloh Cogifer, les matériels roulants d'Alstom, des matériels innovants chez Lohr, et l'exploitation du Tramway de Strasbourg par la CTS. Malheureusement, malgré leur grande qualité, ces trois événements ont réuni un nombre trop réduit de participants ; c'est à la fois décevant pour les membres qui ont fait le travail de préparation mais aussi pour les personnes que nous avons sollicitées et qui nous accueillent ou se déplacent pour nous rencontrer. Certes vous avez tous des engagements professionnels importants, et des responsabilités qu'il faut assumer à des rythmes de plus en plus soutenus. Pensez un peu à votre association, l'AFFI vous offre de vous échapper quelques moments de vos obligations en venant rencontrer d'autres membres et découvrir d'autres aspects des nombreux métiers du ferroviaire.

Vous trouverez dans cet AFFI INFO tout ce qui vous est déjà proposé pour 2004, notamment un intéressant voyage d'étude en Espagne, les autres centres d'intérêts ne manquent pas, j'espère que vous serez nombreux à les apprécier. Au risque de me répéter, je demande à tous de susciter des adhésions. Un peu de prosélytisme ne coûte guère, parlez de l'AFFI autour de vous, notre association doit se renforcer avec de nouveaux adhérents. J'espère vous voir nombreux le mercredi 28 janvier en fin de journée où j'aurai le plaisir de vous présenter mes vœux de vive voix.

Pierre Dupriet, Président

La lettre de l'Association Ferroviaire Française des Ingénieurs et Cadres

Rencontre en Alsace les jeudi 4 et vendredi 5 décembre 2003

A l'occasion de cette Rencontre AFFI en Alsace, nous voudrions remercier les entreprises qui nous ont si bien reçu, et permis de découvrir pour certains, ou redécouvrir pour d'autres, des acteurs performants de l'industrie ferroviaire.

VOSSLOH COGIFER

COGIFER, 2^e constructeur mondial d'Appareils de voie pour les chemins de fer classiques, à grande vitesse, pour les transports urbains (métro, tramways, VAL...) et pour tous les autres modes de transports guidés par rails, a été racheté par le groupe VOSSLOH fin 2002, un groupe ferroviaire allemand qui possédait déjà une filiale spécialisée dans les attaches de rails, une dans les locomotives de fret, et une autre dans les techniques de l'information. Vossloh Cogifer, dispose de 2 unités de production en France, l'une à Fère en Tardenois près de Reims, et l'autre à Reichshoffen.

C'est cette dernière qui nous a été passionnément présentée par nos adhérents Philippe Mugg, Jean-Claude Leval et Jean-Christophe Lacave.

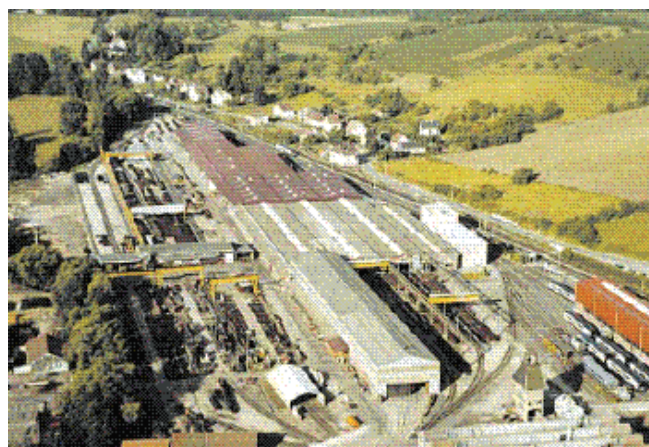
Situé en Alsace, le site industriel de Reichshoffen est certifié ISO 9001 version 2000, et s'étend sur une superficie de près de 80 000 m² dont environ 20 000 m² couverts. Il réalise un chiffre d'affaires annuel de plus de 40 millions d'euros, avec un effectif de 200 personnes.

Ce site dispose d'un important bureau d'études de 40 personnes, équipé d'un logiciel de CFAO 3D pro/engineer, de stations de travail 2 et 3 D, et d'un logiciel de gestion de production assisté par ordinateur Baan ERP.

En plus des parcs extérieurs où sont stockés les rails et les traverses, les installations industrielles couvertes regroupent différentes unités de fabrication.



Reichshoffen a réalisé les études et les fabrications des appareils de voie destinés à la SNCF, la Suède, la Finlande, la Norvège, au Portugal, la Belgique, l'Italie, aux VAL français et étrangers, à tous les métros sur fer et sur pneu français, et les principaux métros dans le monde, à tous les tramways français, et aux principaux tramways dans le monde...



LOHR



Le site de production de LOHR est situé à Duppigheim près de Strasbourg, c'est là que nous étions attendu par le Président du Directoire, Alain Bodel, et ses collaborateurs, Sébastien Lange et Mike Koerber, qui nous ont respectivement présenté le groupe LOHR, le MODALOHR, et le TRANSLOHR. Le groupe LOHR, a été créé en 1963, autour d'une activité unique, la construction de porte-voitures, puis a étendu ses activités en 1974 à la fabrication de matériels militaires. Il se situe aujourd'hui, 40 ans plus tard, tout en ayant conservé ses activités d'origine, parmi les industriels confirmés dans la construction de matériels ferroviaires urbains et rail-route.

MODALOHR

Il s'agit d'un matériel innovant constitué d'un wagon surbaissé et articulé, avec roues de grand diamètre, spécialisé pour le transport de matériels routiers standards, conçu pour le service d'autoroute ferroviaire,



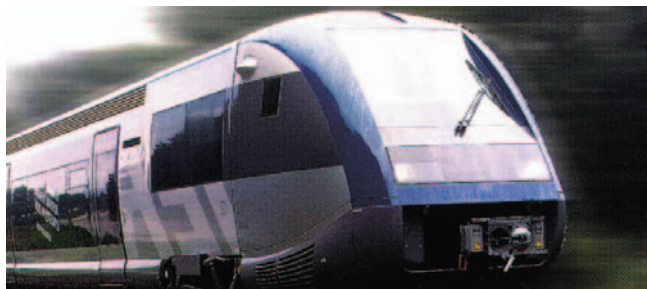
actuellement en expérimentation à Aiton / Bourgneuf en France et Orbassano / banlieue de Turin en Italie. La mise en service se fera en 2 étapes, le service expérimental en 2003 et à partir de 2006, l'offre de navettes cadencées, avec départ toutes les heures, et capacité de transporter jusqu'à 600 000 véhicules/an.

TRANSLOHR

Il s'agit d'un Tramway sur pneus dont la particularité réside dans le choix d'un système de guidage par rail central unique situé à l'avant du véhicule. A cet effet, le site de Duppigheim dispose d'un nouveau hall et d'un circuit d'essai, spécifiquement dédiés à la construction et aux tests. On verra les premiers TRANSLOHR en Italie, à Padoue, puis en France, à Clermont-Ferrand.



ALSTOM



Le groupe ALSTOM est le spécialiste global des infrastructures pour l'énergie et le transport. L'unité de production de Reichshoffen est l'un des importants sites français, il participe à la construction de différentes lignes de produits :

- les remorques TGV Duplex,
- les automoteurs à TER,
- les automotrices Finlande en cours de construction,
- les voitures grandes lignes,
- et bientôt le nouveau Tramway de Strasbourg.



Nous avons été chaleureusement accueillis et accompagnés dans la visite par, Alain Letzelter, Directeur du site, Jean-François Piéton et ... Essig, et avons particulièrement apprécié, cerise sur le gâteau, le parcours en ATER sur les voies d'essais de 1,6 km de l'usine. C'est près de ce site que sont également effectués des essais « Crash », dont ALSTOM a la responsabilité.

CTS et le Tramway de Strasbourg



La CTS, concessionnaire de l'exploitation des transports Strasbourgeois, est notamment en charge de l'exploitation du Tramway. C'est au titre de la CTS, et dans l'immense atelier mixte, Tramways et Bus de Cronembourg que notre ami Roland Niklaus nous a reçu pour une visite exceptionnelle du site, l'Atelier d'entretien des Tramways et le Poste Centralisé. Au préalable le groupe avait pu parcourir en Tramway une partie de la nouvelle ligne B, du terminus de Hoenheim au centre de Strasbourg,

puis la ligne D jusqu'à La Rotonde. Le Tramway de Strasbourg, dont la 1^{ère} ligne A, d'axe Nord-Sud a été mise en service en novembre 1994, comptera un maillage complet avec les lignes B d'axe « Est-Ouest », C « Ouest-Est » et D « Ouest-Est, ainsi que les prévisions d'extensions des lignes existantes et une future ligne E. Il génère près de 200 000 déplacements par jour. ■



2^e visite du Centre d'Essais Ferroviaire SNCF le lundi 15 décembre 2003

Un deuxième groupe d'une trentaine de personnes a eu l'opportunité de visiter le Centre d'Essais Ferroviaire SNCF de Vitry-sur-Seine.



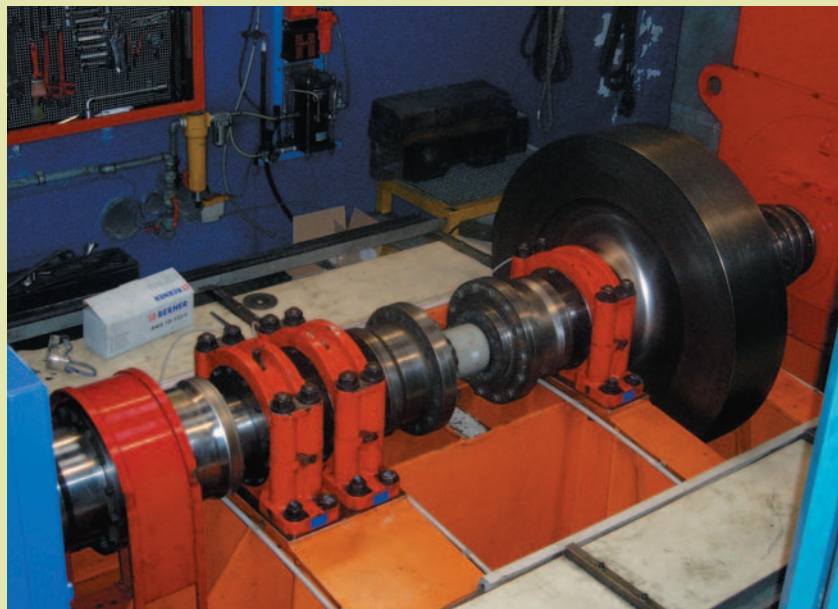
Nous remercions une fois encore Monsieur Christian Proux, directeur du site et ses collaborateurs, MM. Lamorte, Eymard, Duterque, Sales, Lassagne, Guillaume, Blanc, Bumbieler, Pierlot, Peaucelle et Parent, pour leur disponibilité, l'intérêt de leur présentation et la richesse du programme :

- essai de crash à la rampe de lancement,
- visite des ateliers de freinage, de roulement et de fatigue,
- hall d'étalonnage des essieux de mesure,
- visite du laboratoire de résistance au feu,

- visite des ateliers de métallurgie,
- banc de captage à l'arrêt,
- les essais de structures.

Rappelons les 2 missions essentielles de l'AEF :

- prestataire d'expertise et d'essais ferroviaires via le Gie EURAILTEST,
- laboratoire d'entreprise auprès de la SNCF (maintien et développement des moyens, des compétences et du niveau d'expertise), et de RFF (organisation et sécurité des circulations d'essai sur le réseau). ■



EURAILFORUM organisé dans le cadre du Congrès 2004 de l'UEEIV

Nous vous avons tenu informés de la préparation du Congrès 2004 de l'UEEIV (l'Union européenne des Associations d'Ingénieurs ferroviaires).

L'organisation de cette manifestation a été confiée à :

EUROPOINT
P.O Box 822, 3700 Av Zeist
Hollande
Tél.: +31 (0)30 6933 489
Fax : +31 (0)30 6917 394
E-mail : mpronk@europoint-bv.com
Inernet : www.eurailforum.com

en coordination avec l'UEEIV et l'APOT (Association d'ingénieurs espagnole).



EURAILFORUM se déroulera dans le magnifique Palais des Congrès du Kursaal à DONOSTIA / SAN SEBASTIAN en Espagne, du 8 au 10 juin 2004. Il comportera 2 volets, le Congrès et une Exposition Ferroviaire dans le Palais et en gare d'Irun pour les matériels exposés sur les voies où coexistent les deux écartements.

Après la cérémonie d'ouverture à laquelle participent des autorités espagnoles ainsi que Madame Loyola de Palacio, Commissaire Européen, des conférences et des exposés se dérouleront sur les 2 jours et demi suivants, en 5 sessions sur des thèmes centrés sur l'Europe Ferroviaire :

- Les barrières géographiques
- Les barrières techniques et d'exploitation
- Interopérabilité ; la voie vers un Système Ferroviaire Européen
- Le futur : stratégies et tendances
- Normes Européennes et Certification.

Les différentes conférences et tables rondes seront animées par des personnalités de la Commission Européenne, de différents exploitants et constructeurs des pays de l'Union : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Pologne ainsi que de l'UIC.

Nous souhaiterions que de nombreux adhérents de l'AFFI s'inscrivent à ce Congrès (jusqu'au 1^{er} Avril 2004, un tarif spécial de 390 € HT au lieu de 490 € HT est accordé aux membres justifiant d'un n° d'adhérent) ; nous pouvons à cet effet mettre à votre disposition des formulaires d'inscription comprenant aussi un choix d'hôtels à partir de 50 €. Des stands d'exposition sont proposés aux entreprises, sur la base de modules de 6 m² au prix de 2100 € ou 75 € le mètre de voie à Irun. ■

1^{er} mardi de l'AFFI

Les adhérents de l'AFFI n'étaient malheureusement pas assez nombreux à la première conférence consacrée au « Design Industriel et à l'Architecture » ont largement apprécié le contenu et la qualité des deux présentations.

DESIGN INDUSTRIEL

Une fois de plus, Yves Domergue, Président de MBD Design, avec passion et détermination, a su captiver l'attention de son auditoire. Après un rappel historique des origines du métier de Designer, Yves Domergue s'est attaché à nous faire découvrir la magie des différents principes qui régissent le Design industriel et introduit les nouveaux concepts applicables aux matériels roulants du début de ce second millénaire.

C'est ainsi que nous avons pu apprécier tour à tour :

- l'architecture particulière du nouvel AGC, Autorail de Grande Capacité, qui apporte une amélioration sensible de la circulation intérieure, des espaces plus confortables et ouverts, une modularité

des aménagements intérieurs, un juste équilibre entre innovations techniques et esthétiques,

- la nouvelle livrée de la Locomotive Fret de la SNCF qui cherche à exprimer une image « naturelle » de puissance, force et simplicité,
- le projet de modernisation du matériel Corail, qui doit amener la fin des ambiances confinées de jadis en apportant une impression de confort, aisance et luminosité,
- le futur intérieur des TGV, qui doit donner à l'usager : intimité, détente, protection, calme, une nouvelle relation au voyage. Décoration et aménagements sont imaginés pour le confort et le plaisir du voyageur, dans le cadre d'une coopération surprise du Designer ferroviaire et du grand Couturier Christian Lacroix. ■



RESTRUCTURATION DE LA GARE DU NORD

(ou première étape de l'Aménagement du Nouveau Pôle Européen de Paris) Pour la plupart d'entre nous, les activités de l'AREP ont été une révélation. Etienne Tricaud, Directeur Général et Architecte

de l'Aménagement Recherche Pôles d'Echanges de la SNCF, nous a présenté, pendant plus d'une heure, avec de nombreuses photos à l'appui, toutes les étapes de la restructuration du grand complexe ferroviaire de la Gare du Nord.



1^{er} mardi de l'AFFI...

Nombreux en cette soirée du 14 octobre 2003 pour participer à la « Architecture du Ferroviaire ». Sachez, cependant, que les participants sont nombreux.

Que de difficultés il a fallu résoudre pour harmoniser au mieux l'ensemble des paramètres concernés :

- les aspects architecturaux,
- la circulation des voyageurs,
- l'aménagement d'espaces de vie, commerciaux,
- la signalétique,
- la sécurité,
- la desserte de la nouvelle gare Magenta du RER E, et de la future Gare de l'EST,
- le remaniement des accès aux différentes lignes de Métro, lignes du Transilien, lignes TGV Nord, Eurostar, Thalys, l'accès des piétons aux trains de grandes lignes, aux lignes de bus, cars, taxis, des piétons, et le tout, sans arrêter l'exploitation.

Une organisation gigantesque devant, en outre, résoudre le concept d'une infrastructure qui ne doit pas vieillir. Cela a entraîné le développement de nouveaux concepts devant permettre au voyageur de mieux supporter ses déplacements, de lui faire aimer le voyage en train.

C'est ainsi qu'au travers de cette présentation, trop courte, Etienne Tricaud nous a ouvert les yeux sur quelques « trucs » qui tentent de faire « oublier » au voyageur son cheminement dans un environnement trop « inhumain », le plus souvent souterrain :

- création de puits de lumière naturelle descendant jusqu'à 30 ou 40 mètres de profondeur,
- création de couloirs de circulation à plusieurs étages dans une même galerie pour rompre avec l'impression désagréable du couloir mono tube,
- choix de couleurs chaudes, douces, naturelles, en harmonie avec d'autres matériaux, recherche de décorations murales attrayantes, utilisation de mobiliers urbains décoratifs et fonctionnels,...
- mise en place de plusieurs niveaux de passerelles, d'emplacements privilégiés de panneaux indicateurs, pour aider le voyageur dans ses déplacements, en lui permettant d'anticiper sur l'objectif final de sa trajectoire...



Que de réunions de coordination ont été nécessaires pour harmoniser les interventions des différents corps de métiers : exploitants, entrepreneurs, architectes, constructeurs, fonctionnaires ministériels et territoriaux, élus locaux et régionaux, associations de défense des voyageurs,...

Une présentation passionnante d'une grande et belle réalisation récente

qui permet à l'AREP d'exporter son savoir-faire à l'étranger et notamment en Chine.

Au nom de tous les membres de l'AFFI, nous remercions vivement, Yves Domergue et Etienne Tricaud, d'avoir accepté, un court instant, de partager avec nous la passion de leurs métiers respectifs, et d'avoir soulevé le voile sur une partie de leur savoir-faire. ■

Stand AFFI

Le stand AFFI au congrès annuel du GART à Nantes en novembre 2003

Association Ferroviaire Française des Ingénieurs et Cadres



QUI EST L'AFFI?

L'AFFI a été créée en 1996 à l'initiative des entreprises ferroviaires françaises, et avec le soutien de la FIF, la SNCF et la RATP, pour rassembler les ingénieurs et cadres en activité ou en retraite, appartenant à tous les secteurs ferroviaires, industries, exploitants...

POURQUOI L'AFFI?

L'AFFI est un carrefour d'échanges des connaissances techniques et des expériences pratiques qui se rapportent à l'amélioration et à l'innovation des transports guidés. L'AFFI représente la France dans le cadre de l'Union européenne des Associations d'ingénieurs ferroviaires (UEEIV), dont elle est membre.

QUE FAIT L'AFFI?

L'AFFI organise des Colloques thématiques, des Visites et des Rencontres techniques, des Conférences, des Voyages d'étude à l'étranger, profite de réunions traditionnelles comme les Vœux ou l'Assemblée Générale pour inviter des personnalités du monde ferroviaire, édite des Bulletins d'information: AFFI INFO et FLASH AFFI ...

MEMBRES PARTENAIRES : ALSTOM - BOMBARDIER - FIF - FNTP - RATP - RFF - SIEMENS - SNCF - SYCAFER

Association Ferroviaire Française des Ingénieurs et Cadres




DES COLLOQUES




- à l'aube du XXI^e siècle
- les transports ferroviaires et l'environnement
- interopérabilité et sécurité

MEMBRES PARTENAIRES : ALSTOM - BOMBARDIER - FIF - FNTP - RATP - RFF - SIEMENS - SNCF - SYCAFER

Association Ferroviaire Française des Ingénieurs et Cadres



DES VOYAGES D'ÉTUDES



MEMBRES PARTENAIRES : ALSTOM - BOMBARDIER - FIF - FNTP - RATP - RFF - SIEMENS - SNCF - SYCAFER

Les événements à venir...

2^e Mardi de l'AFFI : 2 mars à la FNTF

Le prochain Mardi de l'AFFI devrait se tenir le 2 mars 2004 au siège de la FNTF, 3 rue de Berri, Paris, à 17h30.

Cette seconde Conférence sera consacrée à « l'Ingénierie des extensions du Réseau Ferré des Transports de la Communauté Urbaine de Marseille ».

La Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains. Elle définit la politique des transports collectifs sur son territoire. Parmi les grands chantiers structurants de son territoire, la Communauté de la MPM a lancé la réalisation, à l'horizon 2006, de quatre nouvelles stations de métro et la création de trois lignes de Tramway.

La population de la Communauté urbaine est de 980 500 habitants et regroupe 18 communes adhérentes.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), associé à ce grand chantier, a pour objectif prioritaire de favoriser l'usage des transports urbains en organisant des axes lourds de transport afin de libérer le centre ville de Marseille des voitures et mettre en place une politique de reconquête urbaine.

Nous aurons la chance d'accueillir Monsieur Jean-Michel Kuntzer, responsable de la Maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport de la Communauté transport (site propre,

tramway, métro, aménagement des gares, pôle d'échanges, parc relais). Il a accepté, pour vous, de venir à Paris nous exposer ce Grand Projet d'extension du réseau ferré urbain de l'agglomération, la description, les enjeux, l'interfaces, et les circuits de décision.

Retenez bien cette date : mardi 2 mars à 17h30.

Venez nombreux, même accompagnés de collègues intéressés, diffusez l'information dès aujourd'hui autour de vous.

Journées d'études en Espagne les 25 -26 mars 2004 LGV Madrid - Saragosse, Métro de Madrid, Rencontre avec la RENFE

Le programme de ce 2^e volet de la Rencontre AFFI en Espagne est désormais connu dans le détail.

Notre ami Ignacio Barron de Angoiti, Secrétaire Général de l'Association espagnole des Ingénieurs ferroviaires, qui nous avait si bien organisé la 1^{ère} rencontre, nous propose cette fois un voyage d'étude comprenant trois volets : la grande vitesse, le Métro de Madrid et une rencontre avec la RENFE.

PROGRAMME

Mercredi 24 mars

Départ de Paris en Talgo couchette mercredi soir vers 19h30. Arrivée jeudi matin à Madrid vers 9h.

Jeudi 25 mars

La grande vitesse

Déplacement en train AVE Madrid - Saragosse, nouvelle ligne à grande vitesse. Visite de la nouvelle gare de Saragosse présentée par les architectes. Déplacement en train régional Saragosse - Tardienta - Huesca, avec observation d'une section à écartement standard et d'une section à triple rail. Retour à Madrid en AVE. Dîner et nuit à Madrid.

Vendredi 26 mars

Le Métro de Madrid et la RENFE

Présentation du Métro de Madrid et visite de ses nouvelles réalisations. Rencontre avec la RENFE.



Déjeuner en compagnie de nos hôtes, Métro et RENFE. L'après-midi, visite organisée de la ville de Madrid. Retour à Paris en Talgo couchette vers 19h, arrivée samedi matin vers 8h30. Dîner dans le train.

Les formulaires d'inscriptions vous parviendront avec le coût de participation en janvier, nous espérons que vous serez nombreux à profiter de ce déplacement.

mais aussi :

- les vœux 2004 à la FNTF avec le président de RFF, Monsieur Jean-Pierre Duport
- la visite d'un chantier RVB (renouvellement de voie et de ballast)
- l'Assemblée Générale en mai-juin
- La visite du chantier de pose de la voie du TGV Est



Les informations



L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE S'INSTALLE EN FRANCE À VALENCIENNES

Les dirigeants européens se sont mis d'accord le 13 décembre 2003, en marge du sommet de Bruxelles, sur la répartition des sièges d'un certain nombre d'agences européennes, dont l'attribution faisait l'objet d'un contentieux depuis 2 ans. C'est ainsi que la France a obtenu l'attribution de cette agence qui vient renforcer opportunément l'important pôle ferroviaire déjà existant de la région de Valenciennes.

LE PREMIER TRONÇON DE L'AVE MADRID - BARCELONE - PERPIGNAN EST ENTRÉ EN CIRCULATION LE 11 OCTOBRE 2003

Le TGV espagnol entre en circulation 10 ans après l'inauguration du premier train à grande vitesse reliant Madrid à Séville. Sa mise en service survient avec neuf mois de retard mais sa vitesse ne dépassera pas celle d'un train normal soit 170 à 200 km/h maxi au lieu des 350 km/h prévus. L'AVE aura pour terminus la ville de Lérida en Catalogne. Ce n'est qu'en 2006 que la ligne rapide rejoindra Barcelone et ultérieurement la frontière française, probablement entre 2008 et 2010. Ce chantier, considéré comme le plus grand projet d'infrastructure du Gouvernement actuel a déjà coûté 4,5 milliards d'euros. Des 2 consortiums hispano-français présélectionnés pour la construction et l'exploitation de la ligne TGV entre Figueras en Espagne et Perpignan, c'est TP Ferro (constitué par le français UTE-Eiffage et les espagnols ACS et Dragados), qui a été retenu. La construction de ce tronçon de 45,4 km représente un investissement global de 714 millions d'euros. La partie du chantier la plus coûteuse est le percement d'un tunnel de 8 km entre la France et l'Espagne qui devrait débuter courant 2004.

LA FRANCE EXPÉRIMENTE LE FERROUTAGE ALPIN

Le 4 novembre 2003 a débuté le lancement commercial de la navette ferroviaire alpine reliant sur 175 km les gares d'Aiton en Maurienne et d'Orbassano dans la région de Turin. Ce service de feroutage expérimental, par wagon surbaissé à grandes roues (Le MODALOHR), comporte 4 navettes ferroviaires quotidiennes pouvant circuler à terme à la vitesse commerciale de 140 km/h.

L'exploitation de l'autoroute roulante a été confiée à la société AFA (Autoroute ferroviaire alpine) dont le capital est détenu à parité entre la SNCF et Renitalia (38,5 % chacun), Modalohr (12,25 %) et le solde entre divers partenaires extérieurs dont les transporteurs.



CHIFFRES RECORDS POUR LE TRANSSIBÉRIEN (REVUE PANORAMA N°21 ÉDITÉE PAR L'UIC)

Selon le ministère russe des Chemins de fer, le Transsibérien a enregistré pour le premier trimestre 2003 une croissance de 70 % des transports de conteneurs par rapport à la même période de l'année précédente. La raison de ces chiffres records sur l'itinéraire ferroviaire Asie-Europe serait due, principalement, aux difficultés rencontrées par le transport maritime transitant par le canal de Suez. En 2002, un total de 60 000 conteneurs a été transporté sur l'axe transsibérien entre Moscou et Vladivostok. Les autorités s'attendent à plus de 100.000 conteneurs pour l'année 2003. D'autre part, la Chine et les deux États de Corée planifient de raccorder leur réseau ferroviaire au Transsibérien, ce qui conduira à terme à une explosion du trafic sur cet axe ferroviaire.

POURQUOI UN ÉCARTEMENT DE VOIE DE 1,60 M EN IRLANDE ?

(Extrait de l'article de Claude Bordas, adhérent de l'AFFI, sur les Chemins de fer irlandais dans la revue Chemins de fer de l'association AFAC). Lorsque les premières voies ferrées furent construites en Irlande par les compagnies anglaises, la Grande Bretagne n'avait pas encore arrêté de façon définitive son écartement standard à 1,435 m. De fait, le décret royal de 1846 qui imposait cet écartement dans tout le Royaume-Uni avait bien du mal à s'appliquer. A titre d'exemple, ce n'est qu'en 1892 que le Great Western - à écartement de 7 pieds, soit 2,13 m - fut remis à voie normale. Comme il n'y avait pas à cette époque d'échange de wagons par ferry entre l'Irlande et la Grande Bretagne, il ne semblait pas y avoir d'inconvénient à adopter un écartement différent. Ce fut, en l'occurrence, l'écartement du plus long réseau irlandais qui fut adopté du Dublin & Drogheda Railway, au grand désavantage du Dublin & Kingstown Railway (qui était à 1,435 m) et de l'Ulster Railway (qui avait choisi 1,88 m).

L'écartement de 1,60 m est donc spécifiquement irlandais... ou presque ! Il a été exporté en Australie (Australie du Sud, Victoria, Nouvelle Galles du Sud) par des ingénieurs d'origine irlandaise. On trouve également cet écartement au Brésil où il demeure conservé jusqu'à présent.

PROGRAMME DE VOIES NOUVELLES ET DE RÉAMÉNAGEMENTS DE VOIES EXISTANTES INSCRITES AU PLAN PLURIANNUEL DU CIADT

Lors du dernier Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le gouvernement a décidé la réalisation d'un très important programme de création de voies nouvelles, financé en partie par les dividendes des sociétés publiques d'autoroutes dont les fonds seront affectés à une agence de financement des grands travaux de transport, laquelle pourra recourir à l'emprunt et aux ressources des autres grands partenaires tels que l'Europe et les collectivités locales. La réalisation de ce programme s'étend jusqu'en 2020. Quelques dates ont été fixées pour des réalisations jugées prioritaires telles que :

LGV Rhin - Rhône

1ère phase Dijon - Mulhouse en 2011 (189 km, coût estimé à 1,3 Md d'euros, la Suisse pourrait apporter une contribution de 76 M d'euros).

LGV Sud Europe Atlantique

1^{ère} tranche Angoulême - Bordeaux en 2012 (coût estimé à 1,8 Md d'euros, financement par l'Union européenne, l'État, RFF et les Régions traversées).
2^e tranche Tours - Angoulême en 2014, et dernière tranche Bordeaux-Toulouse vers 2015, mettant Toulouse à 3 heures de Paris. Au-delà, est aussi planifiée vers 2018, une liaison rapide entre Bordeaux - Dax et Vitoria en Espagne dont environ 20 % des

PRIX MOYEN DU TRANSPORT FERROVIAIRE VOYAGEURS EN EUROPE

Pays	Prix moyen pour 100 km	Distance parcourue pour 14,2 € (10 livres)
Royaume-Uni	21,27 €	67,130 km
Norvège	20,03 €	70,330 km
Suisse	19,31 €	73,160 km
Irlande	18,37 €	77,700 km
Allemagne	13,50 €	105,500 km
France	12,56 €	117,160 km
Finlande	12,56 €	117,160 km
Autriche	12,56 €	117,160 km
Suède	9,66 €	147,790 km
Belgique	9,66 €	147,790 km
Danemark	8,70 €	164,090 km
Espagne	6,76 €	209,600 km
Pologne	4,83 €	295,200 km
Italie	4,83 €	295,200 km
République tchèque	3,86 €	368,000 km
Slovaquie	2,90 €	492,300 km
Hongrie	2,90 €	492,300 km

(source : Thomas Cook European Railway Timetable, janvier 2003)

Les informations

travaux devrait être financé par les fonds européens.

LGV Bretagne

début des travaux en 2008 pour la 1^{ère} phase Le Mans - Rennes.

LGV Est 2^e phase, Beaudrecourt - Strasbourg, (début des travaux en 2010, l'achèvement de la 1^{ère} phase Paris - Beaudrecourt prévu au cours de l'été 2007).

LGV Marseille - Nice et liaison avec l'Italie

et Bordeaux - Toulouse en 2004 selon résultat des premières études.

LGV contournement de Nîmes et Montpellier

mise en service en 2011, elle permettra de réaliser la liaison rapide avec la LGV Perpignan - Lérída en cours de travaux.

L'interconnexion Sud de Paris

entre les LGV Bretagne et Atlantique avec les LGV Nord, Est et Sud-Est par une liaison directe de 18 km, en partie enterrée, entre Massy, Orly, Créteil et Valenton (mise en service en 2015, coût de 1 Md'euros)

Europe - grands projets : la commission sort une nouvelle liste

La commission européenne des transports vient de sortir une nouvelle liste de projets d'infrastructure prioritaires, financés pour partie par Bruxelles. Cette liste devrait être examinée lors d'un prochain conseil des chefs d'État et de Gouvernement. Parmi les 29 nouveaux chantiers prioritaires figurent 3 voies ferrées retenues dans le plan pluriannuel du CIADT, à savoir : les LGV Perpignan - Figueras, Lyon - Turin et Dijon - Mulhouse.



Nos membres partenaires communiquent (extraits de communiqués de presse...)

Cette nouvelle rubrique est exclusivement réservée à la communication de nos membres partenaires :

ALSTOM, BOMBARDIER, FIF, FNTF, RATP, SIEMENS, SNCF et SYCAFER. Cette fois-ci, nous l'ouvrons aux constructeurs...

BOMBARDIER

- En association avec Talgo, contrat de la RENFE pour la fabrication de 44 locomotrices à écartement mixte.
- Pour le métro de Londres (Metronet) contrat pour la fourniture de 1738 voitures à livrer entre 2008 et 2015, plus la signalisation et la maintenance du matériel.
- Contrat pour la fourniture de 12 tramways Flexity destinés à la ville de Leipzig avec une option pour 12 véhicules supplémentaires.
- Construction de 15 trains régionaux destinés au réseau allemand
- Commande de 22 voitures de banlieue à deux niveaux (BiLevel) à livrer au cours du second semestre 2004 pour le métro de Montréal.
- Signature d'un marché pluriannuel avec la SNCF pour la fourniture d'un nouveau type d'autorail modulable AGC (Autorail à Grande Capacité), première rame réceptionnée en janvier 2004, sur les 343 machines commandées fermes.
- 27 Turbostar commandés par Porterbrook Leasing intervenant pour le compte des chemins de fer écossais, premières livraisons à partir d'avril 2005.

ALSTOM

- Commande de 100 trains de la gamme CORADIA (49 électriques et 51 diesel) obtenu de la Trenitalia, société de transport de passagers des chemins de fer italiens.
- 20 tramways CITADIS pour le réseau urbain du tram-train de Mulhouse.
- Commande de la RATP pour 70 tramways destinés à la nouvelle ligne en cours de construction sur les boulevards des Maréchaux à Paris.

- Contrat de 15 ans avec le roumain Metrorex portant sur la maintenance des rames du métro de Budapest.
- Commande de 28 rames de 6 voitures type Métropolis pour la future ligne Yangpu. Les 168 voitures identiques seront livrées entre octobre 2005 et la fin 2007. La part de fabrication locale sera de 70 %.
- Contrat de la société nationale des chemins de fer espagnols (Renfe) pour la fourniture et la maintenance de 40 trains électriques suburbains.
- Taipei (Taiwan) a attribué à un consortium composé d'Alstom et CTCI un contrat d'extension de deux lignes de métro. Alstom est responsable de la gestion de l'ensemble du projet.

SIEMENS TRANSPORTATION SYSTEMS

Filiale française du groupe Siemens, Siemens Transportation Systems («STS») est centre mondial de compétence du groupe pour les automatismes de transport urbain et les métros entièrement automatiques. Parmi la gamme des produits proposés par Siemens Transportation Systems : des métros entièrement automatiques sans conducteur, le VAL, la ligne D du métro de Lyon, la ligne 14 du métro parisien et bientôt la ligne 9 du métro de Barcelone, un véhicule guidé sur pneus développé conjointement avec Irisbus, le Civid, Combino : la dernière génération de tramway de Siemens, Avanto : le tram-train de Siemens, véhicule multi-systèmes.

- Commande « clés en main » pour 19 rames de métro à trois éléments destinées à la Blue Line, 1^{ère} ligne de métro souterraine de Bangkok.
- Commande par AS Oslo Sporveier, régie des transports d'Oslo, de 33 rames de métro composées chacune de 3 voitures, livraison des premiers véhicules fin 2005, jusqu'en 2008.
- Quatre nouvelles automotrices régionales supplémentaires de type Desiro UK pour le Heathrow Express, et un nouveau dépôt pour South West Trains à Southampton, pour la maintenance et l'entretien des véhicules existants et des nouveaux trains.
- Commande du premier marché de tram-train pour le réseau ferroviaire

français SNCF, 35 tram-trains « AVENTO ». Livraison des 15 premières rames entre novembre 2004 et mars 2005 sur la ligne dite des « Coquetiers » entre Aulnay-sous-Bois et Bondy.

- STS, associé à son partenaire espagnol Dimetric, équipera l'Espagne de son premier métro entièrement automatique et sans conducteur. Cette nouvelle ligne du métro de Barcelone, bénéficiera du savoir-faire issu de l'automatisation de METEOR, mais intégrera aussi les nouvelles technologies en cours d'implémentation sur le métro de New-York.



MESSIEURS CHARLES VAILLANT ET ROGER MARTZ NOUS ONT QUITTÉS L'ANNÉE DERNIÈRE. NOUS PRÉSENTONS NOS SINCÈRES CONDOLÉANCES À LEUR FAMILLE.



YVES BAILLON
SECO RAIL
ANTOINE PICARD
ALSTOM
DIDIER GOZANNE
SAINT GOBAIN - STRADAL
CLAUDE JUHEL
HONORAIRE SNCF
ALAIN CAIRE
RATP
ALAIN LIETAERT
BRIFER
PIERRE MILLE
SATEBA
BENOÎT POINSEUX
SEMALY
ROGER VERCELLINO-ARIS
HONORAIRE SNCF
ELÉONOR BORRALLA-GAUTIER
SCETAUROUTE
PASCAL GRASSET
ALSTOM
DANIEL DELAVAU
SNCF
DIDIER BARBAUD
SAFE RAIL

