

Sommaire

LES ÉVÉNEMENTS PASSÉS...

- **Philippe Roumeuguère aux vœux AFFI**
- **Visite de la LGV Est Européenne**
- **AFFI présente à Lille pour le SIFER 05**
- **Mardi AFFI : Système APS**
- **Sécurité dans les transports en IDF**
- **Rencontre EIFFAGE & TP FERRO - visites du viaduc de Millau et du tunnel du Perthus**
- **Invitation SIEMENS en Allemagne, visite du centre d'essais ferroviaires de Wildenrath et de l'usine de Krefeld**
- **Rencontre avec la RATP - visite du Tramway des Maréchaux**

LES ÉVÉNEMENTS À VENIR...

- **Jean-Marie Bockel, Président de la FIF, invité aux vœux 2006**
- **Déplacement à Valenciennes - rencontre & visites : ERA, CERTIFER, TOYOTA, ALSTOM, BOMBARDIER...**
- **Visite du nouvel établissement SNCF du canal de l'Ouorqu pour l'entretien des TGV**
- **Déplacement à Toulouse (visite de l'atelier de montage de l'AIRBUS A380 et des Transports urbains (VAL et Tramway)**
- **Deuxième rencontre avec Eurotunnel et visite du tunnel**
- **Déplacement à Marseille - visite du centre d'études nucléaire de Cadarache et du poste de commandes centralisés de la gare TGV**
- **Déplacement en Suisse - visite de chantier du Tunnel du Lötschberg**

LES ACTUALITÉS

- **Rapport Rivier sur la situation de l'Infrastructure ferroviaire en France**
- **Le Groupement Infrastructure**
- **L'UEEIV**
- **L'UIC**

LES BRÈVES

- **Les Brèves**
- **Le saviez-vous ?**
- **Ils ont rejoint l'AFFI**

COMITÉ DE RÉDACTION :
RENÉ YANNOU, DANY DUPONT-WEIDER, YVON ESTELLÉ.

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO : CLAUDE DUTEMS - PIERRE DUPRIET
GÉRARD CHOCHON - CLAUDE BORDAS - ANDRÉ THINIÈRES
PIERRE BEUCHARD - JEAN-HENRI LEMOUSSU - JEAN-LOUIS WAGNER
LUC ALIADIÈRE - RENÉ YANNOU - DANY DUPONT-WEIDER - YVON ESTELLÉ.

AFFI - 12, rue Bixio 75007 PARIS
TÉL. 06 80 05 38 97 - FAX 01 47 05 52 49
WWW.INGENIEUR-FERROVIAIRE.NET
EMAIL : CONTACT@INGENIEUR-FERROVIAIRE.NET
IMPRIMERIE VALBLOR - 67400 ILLKIRCH - S120605



édito

Il est peu courant que l'éditorial d'une publication d'association soit confié à un adhérent n'ayant pas de fonction dans l'organisation de celle-ci. Mais le comité de rédaction de «AFFI Info» prend ce risque pour ce treizième numéro et m'en confie la charge ou plutôt l'honneur. Qu'éprouvera le lecteur prenant connaissance du sommaire ?

Il y découvrira, sous des plumes variées la relation des événements passés et la richesse des événements à venir, donc la vitalité de l'association.

Toutes les visites effectuées en 2005 ont été des succès mais aussi source de frustration pour ceux qui n'ont pu y participer par manque de places. Il est à noter que la proportion de retraités y était importante, ce qui montre leur attachement au monde ferroviaire au-delà de l'exercice professionnel. Si les actifs ont des difficultés pour suspendre un ou deux jours leurs tâches professionnelles afin de visiter un chantier ou une usine ayant une activité générale connectée à leur métier, c'est pourtant ce dernier aspect qui est, à mon sens, l'un des attraits de notre association. En effet, réunir donneurs d'ordres, entrepreneurs et industriels de tous les métiers du ferroviaire, et ils sont nombreux, de l'urbain aux trains à grandes vitesses est une gageure dans une société qui tend de plus en plus à se fragmenter.

Si, il y a une vingtaine d'années le milieu des transports ferroviaires confondait, ou voulait confondre, maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre et associer sur des projets utilisateurs futurs et fournisseurs potentiels, il n'en est plus de même aujourd'hui. Maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre sont bien distincts et dans le cadre des relations client-fournisseur, les achats sont définis par des cahiers des charges fonctionnels et non plus par des descriptions techniques. De plus, création et gestion des infrastructures sont séparées de l'exploitation. Cet état des choses devrait être une incitation pour les actifs et principalement les jeunes, à rejoindre l'AFFI car elle donne une vision multidisciplinaire du monde ferroviaire et par-là permet de mieux comprendre les complexités techniques et organisationnelles de celui-ci.

Une association favorise aussi l'établissement de relations informelles par delà les métiers et les fonctions. Avec le plan de travail que s'est donné l'AFFI et les relations conviviales qui régissent entre ses membres, 2006 se présente sous de bons auspices tout comme 2005 a été un bon cru, que tous les acteurs en soit remerciés.

Claude Dutems



le mot du président

C'est, bien sûr la tradition, mais également pour moi un plaisir renouvelé d'adresser à tous les membres de l'AFFI et à leurs familles mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année qui vient de commencer. Que pour tous, 2006 soit synonyme de bonne santé, de bonheur et de réussite professionnelle.

Pour AFFI, 2005 a été, je le crois, une année intéressante, nous avons enregistré 55 nouvelles adhésions, dont une très grande majorité parmi les jeunes cadres et ingénieurs actifs ! Il est bon de rappeler à cette occasion, et contrairement à l'image parfois donnée à

l'AFFI, que notre Association est un lieu de rencontre où actifs et retraités, ingénieurs et cadres ferroviaires de tous bords et de toutes techniques, se côtoient et échangent leurs expériences à la satisfaction de tous.

Vous avez aussi apprécié en 2005 les nombreuses manifestations que nous vous avons proposé, vous en trouverez de larges commentaires dans ce numéro. Elles furent très bien suivies par les membres, nous avons même dû dans certains cas, et j'en suis désolé, refuser des inscriptions, notamment lorsque nos hôtes nous imposent un nombre de places à respecter, souvent pour des raisons de sécurité.

Nous espérons que 2006 sera à l'aune de 2005, en vous proposant une ébauche de programme avec des conférences, des visites techniques et des voyages d'études passionnants.

Nous souhaitons continuer à lui conserver une ouverture sur des domaines non ferroviaires mais présentant des techniques remarquables. Ce fut le cas cette année avec la visite du viaduc de Millau. Ceci ne pourra que combler les ingénieurs que vous êtes. Vous trouverez le programme détaillé dans ce numéro.

Je vous donne rendez-vous pour les Vœux du 18 janvier 2006 dans les salons de la FNTP, où nous aurons le plaisir de recevoir Jean-Marie Bockel, Président de la Fédération des Industries Ferroviaires, Sénateur-Maire de Mulhouse et ancien Ministre.

Pierre Dupriet

1996 - 2006

voilà votre association fête ses 10 ans !

voir page 11



Vœux 2005

M. Philippe Roumequère
Directeur général de l'UIC,
l'Union Internationale des
Chemins de fer, a été l'invité
d'honneur lors de la présen-
tation des vœux 2005, le 24
janvier à la FNTF.

Le Président Pierre Dupriet, a évoqué préalablement l'année 2004 qui fut marquée par la disparition brutale de notre ami Claude Boutté. Il a ainsi rappelé les principales manifestations de l'AFFI, la nomination de Jean-Louis Wagner aux postes de vice-président de l'AFFI et de l'UEEIV, et la publication de la biographie du Président Pierre Sudreau. La parole fut ensuite donnée à Philippe Roumequère qui présenta un «brillantissime» exposé de géopolitique ferroviaire, en dressant un tableau exhaustif de la situation des réseaux et des compagnies ferroviaires dans le monde. Nous avons ainsi pu voyager, en train bien entendu, de par le monde, en commençant par le Japon et ses records de fréquentations, l'Australie et ses projets, les deux énormes organisations que sont les réseaux chinois continentaux et indiens, porteurs tous deux de grands projets, sans oublier au passage la Corée du sud et Taiwan qui viennent maintenant jouer dans la cour des grands avec leurs lignes à grande vitesse. Un détour par l'Amérique latine ou le ferroviaire est le parent pauvre, l'Amérique du nord ou là-aussi, malgré quelques réalisations spectaculaires le ferroviaire peine à retrouver une place depuis longtemps perdue. Pour enfin terminer par l'Europe, domaine privilégié des trains à grande et moins grande vitesse, zone de grands projets, vision d'une grande Europe ferroviaire sans frontières de l'Oural et même au-delà de la Méditerranée. Ces quelques lignes de résumé ne sont qu'un pâle reflet de l'exposé de Philippe Roumequère qui nous a tenu en haleine pendant toute sa présentation, nous lui renouvelons ici tous nos remerciements.

Visite de chantier superstructure de la LGV Est Européenne



C'est après accord de Monsieur Patrick Trannoy, Directeur chez RFF, et Directeur des opérations de la LGV Est Européenne, que la visite a pu s'organiser le jeudi 24 mars 2005, pour un groupe d'une quarantaine de membres de l'AFFI. Programme optimisé d'une très longue journée,

puisque le départ de Paris pour Reims était prévu à 7 heures. Transfert en bus de Reims à la base travaux de Saint-Hilaire pour un accueil chaleureux de nos hôtes, MM. Alain Cuccaroni, RFF, Jean-Claude Zabé, SNCF, et les représentants des entreprises en charge du chantier de pose de voie, MM. de Bodman, Seco-Rail, et Boscher, TSO. Après une complète présentation en salle des lots 2 et 3, situés entre la gare Champagne - Ardenne et Baudrecourt (PK 120 à 301), nous avons visité la base travaux, et la sous-station de Cuperly. Ensuite c'est en bus que le reste de la visite s'est déroulé : chantiers voie et caténaire, et site de la gare Meuse. Sympathique déjeuner au Relais de la Voie Sacrée à Trois Domaines. Retour à Paris depuis la gare de Châlons-en-Champagne.



Quelques éléments techniques extraits de la présentation

- Les lots 2 et 3, comprennent :
- 189 km de voie LGV avec rail UIC 60, dont 40 km posés sur traverses béton monobloc avec prébalastage
 - 149 km sur traverses biblocs posés directement sur plate-forme
 - 4 300 mètres de voies d'évitement ou de garage
 - 36 appareils de voie dont 24 à pointe mobile

Les approvisionnement à partir des bases travaux concernent chaque jour :

- 5 000 T de ballast acheminé en wagons trémies
- 2 180 traverses en béton reçues sur 12 wagons aménagés
- les longs rails soudés sont eux acheminés sur une rame hebdomadaire chargée de 42 barres de 400 mètres.

L'avancement moyen journalier du chantier est de l'ordre de 1 200 mètres.

Le calendrier des travaux est de :

- 25 mois à compter du 26 février 2005 pour le lot 2
- 23 mois à compter de juin 2005 pour le lot 3



Phases d'avancement d'un chantier de pose de voie nouvelle :

- pose d'une voie provisoire sur la plate-forme
- déchargement des longs rails soudés de part et d'autre de la voie provisoire
- pose des traverses béton à l'aide d'un portique, et parallèlement, substitution de la voie provisoire (traverses bois et rails)
- positionnement des longs rails sur les traverses béton
- soudures des rails (barres de 400 mètres)
- dépose du ballast
- bourrage provisoire de la voie
- stabilisation dynamique de la voie
- libération des contraintes
- pose des appareils de voie

Au-delà de leur convivialité, toutes les manifestations organisées par AFFI, se démarquent aussi pour leur exclusivité, ce fut encore le cas pour cette visite. Remerciements chaleureux à nos hôtes.

SIFER

Pour la première fois en 2005, AFFI a participé au salon SIFER les 15,16 et 17 mars à Lille Grand Palais et nous pouvons nous féliciter de la présence de notre association. AFFI y était présente à deux titres : avec un stand, et en organisateur de conférences.



Le SIFER est un salon qui s'adresse essentiellement aux équipementiers et PME du ferroviaire. En effet, il n'y a pas de présentation de gros matériels comme c'est le cas à Eurailspeed ou à Innotrans, mais il attire malgré tout un public nombreux. Le stand AFFI a été très fréquenté, et pour de nombreux visiteurs ce fut l'occasion de découvrir l'AFFI et de connaître sa raison d'être.

Ces visites nous ont permis de décliner nos activités et elles ont ainsi généré de nombreuses adhésions spontanées ce qui a très largement justifié notre investissement financier, déjà largement amorti par l'offre des organisateurs (le stand était offert).

Par ailleurs, AFFI a proposé quatre conférences sur le thème général suivant : **«Quelques défis techniques que les industriels ont eu à résoudre, et quels moyens ont-ils mis en œuvre pour les relever, notamment en matière de Recherche et Développement».**



Grâce au concours de nos adhérents, nous avons ainsi pu présenter :

«Le nouveau matériel de contrôle des voies à grande vitesse, le «MGV».
Eric Rebeyrotte, Directeur Technique, Direction de l'Ingénierie de la SNCF.

«Les nouvelles caisses des TGV Duplex»
Nicolas Castres Saint Martin, Directeur Technique ALSTOM Transport.

«Le Transport des appareils de voie grande vitesse par wagons sur plusieurs niveaux»
Edmond Sitbon, Direction Commerciale VOSSLÖH COGIFER.

«Utilisation de la radio pour les besoins de communication dans le contrôle - commande des métros»
Bénédicte Chochois, Direction Technique, SIEMENS Transportation Systems.

La qualité de ces présentations a été particulièrement appréciée et nous remercions une fois encore les conférenciers. Nous avons regretté une inadéquation d'organisation entre le salon et les conférences, et en avons fait part aux organisateurs. Nous avons de nouveau été sollicités pour participer au SIFER 2007 à Lille, et nous y donnerons très probablement une suite favorable, sous réserve notamment d'une organisation favorisant une plus large audience aux conférences.

APS Système d'Alimentation Par le Sol

Gérard Chochoin

Après le vif succès remporté par la visite du réseau du Tramway de Bordeaux le 24 novembre 2004, les adhérents de l'AFFI étaient encore nombreux pour assister à la conférence d'Antoine Picard sur le système APS.



A la demande de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB), le système APS équipe pour la 1^{ère} fois, une partie du réseau du Tramway de Bordeaux afin de pouvoir respecter l'environnement urbain des quartiers historiques, en renonçant à la fixation sur les façades du traditionnel maillage des lignes caténaires.

Le Groupement d'entreprises piloté par Alstom pour construire les trois lignes de tramway sur plus de 43 km a choisi Innotrail pour équiper le réseau du dispositif APS en commençant par une section de 11 km sur les 25 km de la première phase.



Sur cette section, l'alimentation des rames est fournie par un 3^e rail encastré au niveau de la voie. Ce troisième rail est composé de segments de 8 m de long qui peuvent être mis sous tension, séparé par des joints isolants de 3 m. L'énergie électrique transmise par ce rail est capté par deux patins situés en zone médiane de la rame. Chaque segment est contrôlé par un coffret d'alimentation enterré tous les 22 m. Une antenne proche des patins de la rame permet une transmission d'informations qui entraîne la mise sous tension des segments recouverts par celle-ci.

Cette innovation technologique répond à quatre critères essentiels :

- Sécurité
- Performances identiques à celle d'une ligne aérienne,
- Facilité d'utilisation,
- Respect de l'environnement

La mise en service du réseau de Tramway de Bordeaux a été assez difficile car il a fallu faire face à de nombreuses défaillances des coffrets d'alimentation de l'APS, situation souvent aggravée par l'inadaptation de certaines consignes d'exploitation d'un réseau entièrement nouveau.



La phase cruciale de mise en service est enfin achevée et la disponibilité est maintenant jugée satisfaisante. Antoine Picard a répondu, sans détour, aux questions des participants, exposant clairement tous les problèmes technologiques rencontrés ainsi que les solutions apportées. Il a rappelé que le dispositif APS utilisé est une première mondiale et les incidents de jeunesse du dispositif sont arrivés, malgré plus de 4000 km de tests effectués sur voie d'essai avant la mise en service.

Au nom de tous les participants, nous remercions vivement Antoine Picard d'avoir accepté de nous faire partager son expérience sur un dispositif entièrement innovant et prometteur.

Sécurité dans les transports en Île-de-France...

Sécurité dans les transports en Île-de-France

Exposé de Frédéric Dupuch, juin 2005

A l'issue de notre assemblée générale du 8 juin 2005, nous avons eu le plaisir d'accueillir M. Frédéric Dupuch, directeur du service régional de police des transports en charge de la sécurité des personnes et des biens sur le réseau régional des transports parisiens SNCF et RATP. Il a bien voulu accepter de venir nous parler des actions de son service qui dépend directement de l'une des 4 directions sous la responsabilité du Préfet de Police de Paris.

Sur le réseau ferré de la RATP, il existe déjà depuis plusieurs années un service interne de surveillance comprenant plusieurs centaines d'agents qui travaillent en étroite coopération avec le service de M. Dupuch.



Par contre il n'existait rien au niveau de la SNCF avant la création de ce service. Chaque commissaire local était le responsable exclusif de sa zone d'activité. Le délinquant passait ainsi allègrement d'une zone à l'autre sans que la police puisse exercer son droit de suite sur l'ensemble du réseau. La création récente de ce service met sous une seule responsabilité tout le réseau régional des transports par voie ferrée. Environ 1200 fonctionnaires de police sont affectés à cette mission de surveillance et sillonnent en permanence l'ensemble du réseau régional particulièrement aux heures creuses ou dans des zones réputées à risques.

Rencontre AFFI-EIFFAGE/TP FERRO visites du viaduc de Millau et du chantier de percement du tunnel du Perthus

Impressions de Claude Bordas, membre de la délégation

Ces visites techniques ont été organisées grâce au concours de la société EIFFAGE, qui a réalisé et qui exploite le Viaduc de Millau, pont routier le plus haut du monde, et TP FERRO, groupement en charge de la nouvelle ligne à grande vitesse Sud-Europe, «Figueras – Perpignan», avec notamment le percement du tunnel du Perthus (EIFFAGE est également partenaire dans ce groupement).

La journée du 13 septembre fut essentiellement consacrée à la découverte du viaduc de Millau, dernier maillon de l'autoroute A75, Clermont-Ferrand – Béziers. Cet ouvrage achevé le 14 décembre 2004, après environ 3 ans de travaux est exceptionnel et va marquer notre histoire industrielle et technologique, comme l'a souligné le Président Jacques Chirac dans son discours inaugural.



C'est donc une trentaine de membres privilégiés de l'AFFI (nombre limité par nos hôtes), sous la conduite d'un guide très disert, qui ont pu observer cet ouvrage présenté préalablement à l'aide de vidéos, puis en détail sur le terrain. Pour ce faire, nous nous sommes rendu au pied de la pile P2, la plus haute, qui culmine à 245 mètres au-dessus du Tarn. Cette pile, comme ses 6 homologues, se caractérise par une variation constante de sa section. Ainsi, elle se dédouble sur les 90 derniers mètres supérieurs, la surface passant de 200 m² à la base à 30 m² au sommet. Le tablier de section variable, en acier haubané, culmine lui à 270 mètres, et pèse 36000 tonnes (5 fois le poids de la Tour Eiffel). Il est en rampe de 3% dans le sens nord-sud. Toutes les soudures ont été vérifiées in situ par des techniciens SNCF, détachés spécialement sur le chantier. Le volume de béton utilisé pour les culées et les piles atteint 85000 m³, dont plus de 50000 m³ de béton à haute performance.

Lors de notre déplacement au pied de la pile P2, nous avons eu le plaisir de voir passer deux trains régionaux TER «Béziers-Millau» et l'on ne put s'empêcher, à cette occasion, de comparer cette infrastructure ferroviaire du XIX^e siècle, aujourd'hui bien désuète, à ce grand ouvrage dédié au transport routier !

Après un déjeuner fort sympathique dans la charmante ville de Millau, nous avons rejoint Perpignan en bus.

Un dîner-débat avait été organisé par notre ami Claude Auger de l'Association Energie TGV, à Rivesaltes au Domaine de Rombeau. Plusieurs personnalités s'étaient jointes à notre groupe, Monsieur François Calvet, Député-Maire de Soler, Madame Fabre, élue de la Mairie de Perpignan, en charge du dossier TGV, Monsieur Hamelin, directeur de l'urbanisme à la Mairie de Perpignan, Monsieur Paul Pays, président de l'Association, Monsieur Pierre Martin responsable de la société EIFFAGE et Monsieur Francis Amans. De notre côté, nous avons également convié nos amis de l'Association AIF, l'AFFI espagnole, Monsieur José-Maria Pérez Révenga, président, Monsieur Alberto Echeverri, vice-président et Ignacio Barron de Angoitia, secrétaire général, bien connus des membres AFFI ayant participé aux Rencontres avec la RENFE en Espagne. Le débat articulé autour de la LGV «Perpignan-Figueras» fut très animé et fort intéressant.



Le 2^e jour, consacré à la visite du chantier de percement du tunnel du Perthus, fut l'occasion de passer la frontière pour rejoindre la «base-travaux» de La Junquera, implantée à la tête sud du tunnel, sur le versant espagnol du massif des Albères.

Le Directeur général du groupement TP FERRO, Monsieur Eusebio Corregel, n'ayant pas pu être avec nous, était représenté par le directeur technique, le directeur du chantier et Madame Marie Larguier, chargée de la communication EIFFAGE.

TP FERRO est formé des sociétés EIFFAGE TP, DRAGADOS, COBRA Instalaciones y Servicios, et FORCLUM. Le coordinateur du groupement, SENNER, réalise les études des travaux extérieurs en Espagne ainsi que ceux des équipements, INGEROP réalise les études des travaux extérieurs en France, ARCADIS celles du Tunnel et TUCRAIL celles des équipement ferroviaires. La présentation du chantier se fit en salle, autour d'une superbe maquette du tunnelier.



En fait ce sont 2 tunneliers «Tramontana et Mistral» qui perceront le Perthus. Construits par la société Herrenknecht, ils pèsent chacun 2300 tonnes et mesurent 150 mètres de long avec leur train suiveur et sont capables d'exercer avec leur vérins, une poussée de 17800 tonnes. Ils sont spécialement étudiés pour travailler dans les formations rocheuses difficiles qu'ils vont rencontrer et disposent en conséquence d'une double jupe et de 2 séries de vérins. Leur roue de coupe possède 64 molettes pesant chacune 140 kg. L'ouvrage qu'ils auront à excaver d'ici février 2007, lorsqu'ils déboucheront du côté français à Montesquiou-des-Albères, est long de 8,3 km, dont 7,3 km en France. L'avancement est de 17 mètres par jour. Le tunnel du Perthus comprendra 2 tubes parallèles de 8,50 mètres, reliés tous les 200 mètres par 41 rameaux de communication qui seront munis de portes étanches. A titre de comparaison, le tunnel sous la Manche est constitué de 2 tubes parallèles de 7,60 mètres de diamètre, reliés à une galerie de service tous les 375 mètres par des rameaux de communication munis de portes étanches et reliés entre eux tous les 250 mètres par des rameaux de pistonement munis de vannes étanches fermées en cas de dégagement de fumée dans l'un des tunnels. En outre, le tunnel sous la Manche dispose d'un système de ventilation et désenfumage très élaboré qui n'a pas été jugé nécessaire pour l'ouvrage du Perthus, compte tenu de sa longueur.

Toujours au chapitre du génie civil, en ce qui concerne le creusement, une fenêtre d'environ 600 mètres est réalisée au lieu-dit «les Cluses», à peu près à mi-chemin du parcours, pour constituer un accès de chantier intermédiaire. De ce point, une galerie d'environ 1100 mètres de longueur, parallèle aux futurs tunnels sera creusée afin de détecter d'éventuelles failles dans le terrain et les traiter. Le creusement de la fenêtre et de la galerie de reconnaissance est exécuté de façon traditionnelle. D'après la réponse obtenue lors de la présentation effectuée au cours du dîner de la veille, il apparaîtrait que cette fenêtre devrait être condamnée une fois l'ouvrage principal achevé. Après achèvement des travaux de génie civil, la voie à l'écartement UIC sera posée sur dalles de béton, puis la caténaire 25 kV sera implantée à une hauteur de 5,30 mètres avec possibilité de l'élever à 5,60 mètres pour dégaucher le gabarit d'autoroute ferroviaire (à titre de comparaison, la caténaire du tunnel sous la Manche est à 5,92 mètres maximum). Enfin le système de signalisation ERTMS niveau 2 sera à son tour installé... si tout va bien ! En effet, il est prévu que la ligne dispose de l'équipement nécessaire pour fournir un second système d'opération, ERTMS niveau 1, qui permettrait de conserver le contrôle des trains en cas de défaillance de la radio. Enfin, l'installation des systèmes français, TVM 430, et espagnol, ASFA, pourra être décidée si les spécifications techniques d'interopérabilité ne sont pas stabilisées le moment venu. Néanmoins TP FERRO n'a pas prévu pour l'instant cette dernière solution, qui est celle

mise en œuvre pour le TGV EST (ERTMS et système de secours TVM 430). Les vitesses pouvant être pratiquées seront de 350 km/h avec ERTMS niveau 2, et 300 km/h avec ERTMS niveau 1. Dans ces différentes configurations, l'intervalle entre trains varie de 2 min 30 s à 5 min 30 s. Le trafic prévu en 2035 est de 40 TGV, 36 trains de voyageurs classiques et 116 trains de fret par jour et par sens. Mais lorsqu'on compare le trafic actuel du tunnel sous la Manche avec celui prévu dans les projets des années 1980, on ne peut qu'être très circonspect, quant à ces prévisions. Le coût de la ligne «Perpignan - Figueras» est actuellement de 949 M €. Nanti de toutes ces informations et après avoir revêtu casque et veste à haute visibilité, le groupe fut conduit vers le tunnelier «Tramontana» dominé par le fort de Bellegarde.

Il est bon de noter que nous fîmes le premier groupe de visiteurs admis sur le chantier après l'inauguration ministérielle franco-espagnole du 19 juillet 2005.

Au cours de notre cheminement vers le tunnelier, nous avons longé l'aire de stockage des vousoirs préfabriqués et avons pu remarquer en particulier les vousoirs du radier, sur lesquels reposera la voie, d'un type identique à celui mis en œuvre dans le nouveau tunnel suisse du Lötschberg. Ce type d'anneau évite, contrairement à ce qui fut le cas dans le tunnel sous la Manche, de couler sur place, une dalle incluant les canalisations de drainage. Notre progression, en file indienne, dans l'environnement confiné du tunnelier, nous a menés jusqu'à l'arrière de la roue de coupe, en passant par la salle de commande. Occasion unique pour certains de pénétrer dans cet univers peu connu situé dans les entrailles de la terre. Et à ce stade de la visite, on ne peut que déplorer l'ingratitude à l'égard des hommes qui œuvrent en sous-sol par opposition à ceux qui construisent un ouvrage comme le Viaduc de Millau. Ce dernier draine depuis les premiers jours de sa construction des millions de curieux et d'admirateurs. Le tunnel du Perthus, comme tous ses prédécesseurs et ses successeurs ne verra passer que peu de spectateurs du fait de son inaccessibilité, sauf quelques privilégiés dont nous faisons partie. Lorsqu'elle sera achevée, cette traversée à grande vitesse, ne permettra pas d'évaluer la prouesse technique de sa réalisation, sauf à être en cabine de conduite. Attendons maintenant le 17 février 2009 (l'heure n'est pas encore précisée !) pour assister à la mise en service des 44,4 km de la ligne à grande vitesse «Perpignan (Le Soler) - Figueras» dont la concession a été confiée pour 50 ans à TP FERRO associant DRAGADOS, EIFFAGE, FORCLUM et COBRA. En fait, le même groupement que celui de la construction. On n'est jamais mieux servi que par soi-même !



Au cours du voyage de retour sur Perpignan par la route nationale 9 nous avons pu observer de plus ou moins loin, l'aire du portail nord du tunnel à Montesquiou-des-Albères, le début des travaux du viaduc du Tech, du viaduc sur la ligne Elne - Le Boulou et du pont sur la RN 9... sans oublier d'admirer le Canigou. Ensuite la plate-forme de la future LGV s'éloigne de la RN 9 et de l'autoroute A9 pour rejoindre la ligne Perpignan - Villefranche vers Le Soler pour pénétrer en gare de Perpignan... en attendant sa prolongation vers le nord.

En résumé, des visites originales et fort instructives, remarquablement organisées qui ont comblé tous les participants.

Rencontre AFFI – SIEMENS en Allemagne...

Rencontre AFFI – SIEMENS en Allemagne

Visite du centre d'essais de Wildenrath et de l'usine de Krefeld, les 26 et 27 octobre. Impressions d'André Thinières, membre de la délégation.

Un voyage instructif... dès le départ

Cette visite, parfaitement organisée par SIEMENS Transportation Systems, a suscité un grand intérêt auprès de nos membres puisque nous étions plus de 30 à embarquer le 26 octobre après-midi dans le Thalys pour



Aix-la-Chapelle. De fait, l'intérêt de ce déplacement commençait dès le trajet aller, puisque pour beaucoup d'entre nous, il s'agissait d'un premier trajet Thalys au-delà de Bruxelles, destination habituelle des parisiens. En effet l'avancement des travaux de relèvement de vitesse à l'Est de Bruxelles est déjà impressionnant, et combine des segments de LGV à 300 km/h (Louvain-entrée de Liège et Est de Liège) et des améliorations importantes de voies existantes, encore en cours entre Bruxelles et Louvain.

Quand la DB aura aussi fait sa part entre Aix-la-Chapelle et Cologne, dont la vitesse sera portée à 250 km/h en fin 2007, Cologne ne sera plus qu'à 3 heures de Paris contre 4 h aujourd'hui. Certains de nos amis relevaient que le PBKA, près de 20 ans après les études d'origine, serait enfin réalisé, avec la mise en service aussi fin 2007 (ou courant 2008...), de Bruxelles Amsterdam, mettant aussi Amsterdam à 3h de Paris.

Les plus érudits d'entre nous n'ont aussi pas manqué d'évoquer à l'approche de Liège, le fameux plan incliné de Ans, dont la pente de 3 % dans le sens Liège Bruxelles ne pouvait être montée jusqu'en 1868 que grâce à l'aide de treuils à vapeur, remplacées ensuite par des locomotives d'allège, qui se détachaient en haut de la rampe et rentraient au dépôt mission accomplie ; le fait est qu'à la descente, la rampe ne nous paraissait pas terrible, jusqu'au moment où l'un de nous a signalé l'angle sensible que faisait le Thalys avec les horizontales des façades des maisons à l'approche de la gare de Liège. Toujours au niveau de l'érudition, mais dans un autre domaine, peu d'entre nous connaissaient, avant de voir les panneaux routiers lors de notre trajet en bus jusqu'à Wegberg, la situation de Moenchengladbach, célèbre pour son équipe de football : comme Wegberg, à quelque kilomètres de la frontière Hollandaise, et proche du «point triple» Hollande/Belgique/Allemagne, entre Rhin et Meuse.



Le Centre d'essais ferroviaires de Wegberg Wildenrath

L'exploitation de ce centre, construit à l'initiative de SIEMENS sur une ancienne base aérienne, a commencé en 1997 ; il comporte deux boucles d'essais principales (Vmax 160 km/h et Vmax 100 km/h), ainsi que diverses voies d'essais ; les différents types de courants et de modes d'alimentation électriques sont disponibles ainsi que les écartements européen et métriques. Un développement plus récent a vu la mise en place de moyens importants permettant de tester des systèmes de signalisation et de télécommunications, en particulier l'ERTMS et le GSM R.

De plus peuvent être réalisés la plupart des essais statiques (électriques ou mécaniques) sur les véhicules ferroviaires. Sous l'angle des essais de mise au point, Wildenrath est donc un outil remarquable, non seulement mis à la disposition des équipes de SIEMENS pour ses besoins propres, mais aussi ouvert à tous, à des conditions commerciales normales, comme l'est d'ailleurs le CEF (Centre d'Essais Ferroviaire) de Valenciennes. Des motrices de TGV par exemple sont venues faire des essais récemment.

Mais le Centre de Wildenrath présente une caractéristique supplémentaire très originale : c'est en fait une extension des usines de matériel roulant de SIEMENS, puisqu'il dispose de deux halls de 10 000 m² chacun pouvant recevoir des rames de ICE complètes. Dans ces halls sont réalisées les opérations de mise en rame et d'intégration à partir des véhicules provenant en particulier de Krefeld, et si nécessaire les retrofits ou modifications en cours de mise au point d'une série. Pour ceux qui sont familiers des processus de fabrication des TGV, il s'agit d'étapes réalisées en France à Aytré, Belfort et dans certains cas dans les ateliers de la SNCF.

Il ne fait pas de doute que l'ampleur, le regroupement et la réalisation récente de ces installations font de Wildenrath un site très performant dans le dispositif industriel de SIEMENS, en particulier pour l'ICE.





L'ensemble de ces installations répond bien à une tendance lourde de notre industrie, l'exigence maintenant forte de nos clients de ne plus accepter la réalisation des essais de mise au point et d'homologation des nouveaux matériels sur leurs lignes et d'obtenir une fiabilité importante dès la mise en service des matériels. Joint à la formalisation des procédures, à l'intervention de tierces parties, au transfert de la responsabilité contractuelle de la réalisation et de la durée des essais au fournisseur, cette nouvelle situation exige l'existence de centres d'essais dimensionnés pour la réalisation des tâches de mise au point, et des processus d'homologation conformes aux référentiels nationaux ou européens.

Nous avons aussi pu voir divers matériels en cours d'essais, tels que l'ICE ou le Tram Train SNCF, mais surtout faire plusieurs tours du grand anneau d'essais à bord d'un ICE pendulaire, fruit de la collaboration de SIEMENS avec FIAT-ALSTOM, fournisseur du bogie et du système d'inclinaison des caisses ; tout notre groupe a apprécié le design intérieur et le confort de roulement de cette rame (sauf peut-être lorsqu'un de nos collègues conduisait...)

L'usine SIEMENS de Krefeld

Il s'agit de la plus importante usine de matériel roulant de STS ; plus de 2000 personnes y travaillent, tant pour la production des caisses de trams et d'automotrices, jusqu'à l'ICE, que pour l'assemblage des équipements électriques correspondants. Bien qu'il s'agisse d'une usine ancienne (autrefois DUEWAG), un niveau manifestement élevé d'investissements en fait un site moderne et bien équipé. Nous avons été frappés par l'agencement et l'ordre de l'atelier de garnissage des automotrices, et plus anecdotiquement par un transbordeur sur pneu remplaçant la disposition habituelle des transbordeurs sur rails des usines de «caissiers». De même l'atelier de production des chaudières aluminium, dont ceux de l'ICE, donne une bonne impression de qualité.

Tous les visiteurs ont apprécié de pouvoir voir de près diverses productions de Krefeld, dont les Desiro, destinés au marché Britannique et le Velaro, variante de l'ICE commandé par la RENFE pour la ligne à grande vitesse «Madrid Barcelone».



Mais aussi beaucoup d'échanges informels...

Ce genre de visite vaut aussi beaucoup par les échanges entre participants et hôtes ; la qualité parfaite de la réception organisée par Jean Verrier Directeur Général Adjoint de STS France, par Michel Passot et par le Dr Carsten Berendsen Directeur du centre de Wildenrath n'a certainement pas été étrangère à la réussite de notre visite sous cet angle ; par exemple les échanges animés entre le Dr Berendsen et J.M Vanzemberg, Directeur du CEF de Valenciennes qui s'étaient déjà rencontrés au CEF, montraient une grande communauté d'appréciations sur les défis à relever.

D'autres conversations portaient sur des expériences partagées dans des situations de collaboration... ou de compétition, expériences qui montraient une vision partagée de l'évolution de notre industrie en Europe.



Donc un voyage passionnant, appelant un grand merci à nos hôtes de SIEMENS notamment pour le dîner offert le 26 au soir dans le magnifique cadre de l'Auberge «Tüschbroicher Mühle» de Wegberg, et à l'équipe de l'AFFI qui a contribué à son organisation.

Rencontre RATP - visite du tramway des Maréchaux

Rencontre RATP visite du tramway des Maréchaux sud

Pierre Beuchard



De retour à Paris ! Cette ligne de tramway maintenant dénommée T3 succédera, en Ile-de-France, aux lignes T1, Saint-Denis – Noisy-le-Sec, et T2, La Défense – Issy-Val-de-Seine exploitées également par la RATP, mais sera la première à remettre les rails dans Paris intra-muros. Soit une éclipse de sept décennies, après l'éviction des tramways parisiens gagnée par une industrie automobile et pétrolière agressive soutenue par les pouvoirs publics et le consensus d'un public abusé par le miroitement d'une pseudo-modernité.

Elle parcourt les boulevards des Maréchaux des 15, 14 et 13^e arrondissements de Paris, depuis le Pont du Garigliano jusqu'à la Porte d'Ivry. Longue de 7,9 km elle desservira 17 stations, ce qui donne une interstation moyenne de 494 m, intermédiaire entre celle du Métro et des autobus. De ce fait et aussi grâce à une priorité donnée aux carrefours par le système de régulation, la vitesse moyenne pourra s'élever à 20 km/h, au lieu de 14,5 km/h pour le PC1 qu'il remplacera.

Elle renforcera le maillage du réseau ferré en permettant la correspondance avec les lignes 4, 7, 8, 12 et 13 du Métro, les lignes B et C du RER et la ligne de tramway T2 (après le prolongement à Porte de Versailles), ainsi qu'avec 37 lignes de bus. Les rames circuleront à un intervalle de 4 min aux heures d'affluence. Le trafic devrait atteindre 100 000 voyageurs/jour. Une quarantaine de membres de l'AFFI ont pu la visiter le mardi 29 novembre, grâce à l'autorisation et à la disponibilité de Gérard

Arrondeau, responsable de l'entité voie et André Couy, maître d'œuvre travaux, de la RATP. Nous fûmes chaleureusement accueillis près du terminus du Pont du Garigliano, pour une présentation générale en salle. La visite se poursuivit par ce terminus, une plate-forme dont tous les équipements sont en place jusqu'à la Porte de Sèvres où s'insère le raccordement de l'atelier de maintenance du matériel roulant, ce qui permet de procéder aux essais des premières rames réceptionnées.

L'aspect définitif de la ligne, résultant du parti architectural défini essentiellement par la Ville de Paris se caractérise à par deux éléments visuels principaux :

- d'une part la plate-forme engazonnée et différents éléments de bordure et de traversée en granit ; cette « verdure » contribue à la qualité de l'insertion de la ligne dans la ville ; si les coûts d'installation, et de maintenance, compte tenu du système d'arrosage automatique piloté par une station météo, en sont bien sûr plus élevés que pour un simple ballast, on évitera les déboires connus ailleurs entraînés par des revêtements de pavés ;
- d'autre part la ligne aérienne de contact (LAC) et ses supports ; ceux-ci sont implantés latéralement, à la différence de la ligne T2 où ils sont centraux ; un choix qui peut paraître surprenant, malgré la ligne élégante des supports, du fait d'un impact visuel sensiblement plus important, à l'encontre de l'objectif habituel des architectes urbanistes pour ce genre d'équipement.



La ligne est établie entièrement en site propre protégé par des bordures, en milieu de chaussée sur la majeure partie du parcours, latéralement dans 2 zones limitées, cela sur un espace prélevé sur la voirie routière des boulevards des Maréchaux. On est donc là dans une configuration essentiellement différente de celle de la ligne T1 où la circulation des trams est obérée par des parcours importants en voirie partagée, notamment à Saint-Denis, mais aussi de celle de T2 dont l'emprise actuelle est celle d'une ancienne plate-forme ferroviaire.



Après avoir suivi le raccordement de service nous avons pu visiter le site de maintenance et remisage établi rue du général Lucotte dans le 15^e arrondissement, le long du Boulevard périphérique dans un environnement assez étroit qui a nécessité la construction d'un mur de soutènement. C'est un élément stratégique de la ligne puisqu'on y trouve :

- le poste de commandement de la ligne,
- un faisceau de remisage des rames,
- la station-service avec sa machine à laver,
- l'atelier de maintenance du matériel roulant et des locaux sociaux
- deux postes de redressement.

C'est le matériel Citadis 402 construit par Alstom dans son usine d'Aytré qui a été choisi pour constituer le parc de 21 rames nécessaire à l'exploitation de la ligne. Chaque rame, longue de 43 m, se compose de 7 caisses sur 4 bogies à roues indépendantes, dont 2 roues en diagonale sur chaque bogie sont motorisées, qui permettent un plancher bas intégral. Le choix de la largeur de 2,65 m, au lieu de 2,40 m pour T1 et T2, résulte de l'importance du trafic prévu. La capacité s'élève ainsi à 304 places dont 78 assises. Une ventilation réfrigérée assurera le confort des voyageurs. 3 groupes de 2 postes de redressement alimentés en 20 kV fourniront le 750 V continu à la ligne de contact bifilaire identique à celles de T1 et T2.

Après l'atelier, un bus mis à notre disposition, nous a permis de rejoindre le chantier situé entre la Cité Universitaire et la Poterne des Peupliers, pour y voir les 2 types de pose, la pose classique sur traverses béton blocs noyées dans un lit de béton de calage, avec attaches Nabla, et la pose de type Corkelast sans attaches là où la hauteur disponible est réduite. Le rail est partout un rail à gorge modèle Corus 35 GP en coupons de 18 m pesant 50 kg/m. En dehors des zones engazonnées qui couvrent 2/3 du parcours, le revêtement est constitué de granit ou de béton désactivé. Dans les 19 plus importants des 37 carrefours a été mise en œuvre une méthode nouvelle, testée sur le prolongement de T1 à Noisy-le-Sec, utilisant des dalles préfabriquées, permettant de réduire sensiblement le temps de pose et de rendre plus rapidement les carrefours à la circulation. Les dalles mesurent 3 m de large et jusqu'à 15 m de long et pèsent jusqu'à 32 t ; elles intègrent les rails, les bordures séparatrices et le revêtement définitif en béton désactivé, à raison de 4 à 6 dalles pour un carrefour.

La maîtrise d'ouvrage de la ligne est assurée conjointement par la RATP pour le système de transport et la Ville de Paris pour l'aménagement, la maîtrise d'œuvre par la RATP pour le système de transport et Gautraux pour l'aménagement.

Le coût de la ligne s'élève à 214,11 M € auxquels s'ajoutent 52,8 M € pour le matériel roulant. La mise en service se profile actuellement pour décembre 2006.

Un prolongement est d'ores et déjà prévu de la Porte d'Ivry à la Porte de Charenton, soit 2,4 km supplémentaires, permettant une correspondance avec la ligne 8 qui dessert Créteil, avec une mise en service pour 2011. L'étape suivante vise la Porte de la Chapelle, avec encore 13,2 km. La visite s'est terminée au dépôt d'Ivry par un buffet qui a ainsi permis à chacun de prolonger les entretiens. Nous remercions à cet égard, l'équipe de la RATP qui a contribué par son soutien et sa disponibilité, au bon déroulement de cette Rencontre.

En conclusion nous avons là un beau projet d'une ligne qui méritera un très probable succès et fera mentir ses détracteurs. La visite ne peut que confirmer la pertinence du tracé sur les boulevards des Maréchaux plutôt que sur l'ancienne ligne de Petite Ceinture, un temps envisagé, car :

- d'une part le tracé des Maréchaux assurera manifestement une meilleure connexion avec le réseau lourd, RER et Métro et a fortiori avec les bus et une bien meilleure facilité de l'accès pour les personnes à mobilité réduite,
- d'autre part l'opposition des riverains au tracé de la PC aurait été nécessairement corroborée par l'étude d'impact en matière de nuisances sonores. On ne peut douter que l'avantage de coût apparent en faveur de la «réutilisation de l'infrastructure existante» de la Petite Ceinture aurait été annihilé tant par la nécessité de recréer de fait les stations et leurs accès et en les équipant en outre pour les rendre praticables aux PMR*, que par les aménagements qu'il aurait fallu inégalement consentir (ouverture de voies majoritairement aériennes), à l'instar de ce qui s'est passé pour la VMI* dans Paris, alors que les exigences environnementales n'ont fait qu'exploser depuis lors.

Ce projet a pu aboutir dans des délais remarquablement courts par rapport à ceux constatés couramment grâce à une forte volonté politique de la Ville de Paris et à l'implication de la RATP.

*PMR : personnes à mobilité réduite - VMI : Versailles Massena Invalides



Les événements à venir...

Nous vous proposons pour 2006 un certain nombre de visites et de conférences dont certaines ne seront pas exclusivement liées au domaine d'activité ferroviaire, comme ce fut d'ailleurs le cas en 2005 avec la visite du viaduc de Millau. Nous n'avons pas encore arrêté de calendrier précis mais nous prévoyons :

Vœux AFFI le 18 janvier à la FNTP

Invité d'honneur, Jean-Marie Bockel, Président de la FIF, Sénateur-Maire de Mulhouse et ancien Ministre.



Un déplacement avec le TGV Méditerranée

Visite du PRCI (Poste à Relais à Commande Informatisée) de Marseille Saint-Charles et du Centre d'Etudes Nucléaire (CEA) de Cadarache haut lieu de la recherche sur les Energies renouvelables.



La visite des ateliers SNCF de l'Ourq



Ils seront destinés à la maintenance des TGV, et seront mis en service vers mars-avril, pour être certainement les plus modernes en ce domaine.

Un déplacement à Toulouse



Présentation des réalisations et projets de transports urbains : lignes VAL 1 et 2, projet de tramway vers Blagnac, et visite du hall d'assemblage de l'Airbus A380.

Une visite du chantier du tunnel du Lötschberg en Suisse

Depuis un an environ, l'équipement ferroviaire est en cours d'installation dans le tunnel de base du Lötschberg. Entre temps, les percements à l'aide des tunneliers ont été achevés. L'entreprise générale «ARGE Bahntechnik Lötschberg», qui est chef de file pour l'équipement ferroviaire du tunnel de base, dirige les travaux d'une valeur de 900 millions de CHF. A



partir du sud, 28 km (57%) de la voie sans ballast sont achevés. Coté nord, la première section du tunnel a été mise à disposition pour l'équipement à la fin du mois de septembre 2005. Parallèlement, les installations sont mises en place dans les locaux techniques. La mise en service commerciale restreinte pour les seuls trains de marchandises dans le tunnel de base est prévue pour la fin mai 2007. Pour le trafic voyageurs, la ligne nouvelle doit être mise en service au changement d'horaire, le 9 décembre 2007.

Un déplacement à Valenciennes



Présentation de différents acteurs ferroviaires du pôle de compétitivité du Nord-Pas-de-Calais, Equipementiers, Constructeurs, Certifier, Agence ferroviaire européenne (ERA) ... Visite de l'usine automobile Toyota, deuxième site de production en Europe. M. Jean-Pierre Pronost, Président de CERTIFER nous aidera dans le montage de cette Rencontre, notamment auprès de la CCI de Valenciennes pour l'organisation des présentations en salle.

Une visite de Eurotunnel



Pour faire suite à celle déjà organisée avec un grand succès en 2001 mais qui pour-rait certainement intéresser encore beaucoup d'autres membres.

Autres manifestations en préparation :

- Dans le cadre des «Mardi AFFI», un sujet à l'étude afin d'évoquer les records de la Grande Vitesse ferroviaire dans le monde.
- Nous réfléchissons actuellement, mais ce n'est encore qu'un projet, à un événement AFFI en 2007 accompagnant la mise en service de la LGV Est, mais nous aurons l'occasion de vous en reparler.

1996-2006



LES VŒUX DE RÉUSSITE
DE JEAN-HENRI LEMOUSSE

Les décennies mobilisent souvent la réflexion, en tout cas, davantage que les anniversaires « ordinaires », **les 10 ans de l'AFFI** sont l'occasion de faire le bilan de ces années écoulées.

Je dois vous dire, qu'à titre personnel, mon engagement dans l'association dès son origine et l'enthousiasme qui présidaient à sa création sont toujours présents. Se retourner sur son passé, c'est aussi se souvenir des hommes. Ceux qui ont été les initiateurs de cette « aventure ». D'abord, Pierre Sudreau alors président de la FIF, puis Gérard Testart président du groupement SYCAFER, qui ont, à la demande de l'UEEIV (Union Européenne des Associations d'ingénieurs ferroviaires), suscité cette création. Sans oublier notre très regretté Claude Boutté qui représentait la France à l'UEEIV, alors que l'association n'était pas encore créée. C'est ainsi que tout a commencé : dans l'enthousiasme !

action importante dans notre association. C'est à lui que vous devez le bulletin AFFI info. Je leur témoigne ma gratitude et mon amitié.

C'est aussi avec l'appui d'un Conseil d'administration constitué de membres éminents de la profession qui, dès l'origine de l'association, ne comptait pas moins de quatre directeurs de la SNCF et de la RATP ainsi que les présidents ou directeurs généraux des plus grands groupes industriels, que l'AFFI a pris un essor fulgurant puisqu'elle enregistrait 600 adhésions dès la deuxième année. Je souhaite également adresser mes remerciements aux entreprises et organismes membres partenaires de l'AFFI qui nous apportent un concours significatif et nous permettent d'équilibrer notre compte d'exploitation.

Notre association, fondée sur le principe de participation et d'échange, a permis à de nombreux membres de se connaître mieux et, souvent, de découvrir des métiers du secteur ferroviaire qu'ils ignoraient jusqu'à alors ou dont ils ne connaissaient que vaguement les contours. C'est cet enrichissement personnel qui donne sens à l'AFFI, c'est la rencontre de l'autre qui porte haut notre ambition de se mieux réaliser dans un espace de métier dont les facettes sont nombreuses. Nous nous enrichissons de nos différences et élargir son champ de compréhension c'est aussi se grandir soi-même, c'est aussi développer le sentiment d'appartenance à une profession au sens le plus noble et le plus large du terme.

Les nombreuses manifestations de tous ordres : expositions, colloques, visites, rencontres... ont largement participé au maintien de notre ambition de proposer aux membres de l'AFFI un programme varié, à la fois technique et attractif. Il faut ici remercier ceux qui nous ont accueillis ou qui nous ont fait participer à leur savoir et leur connaissance tout au long de ces dix ans.

J'ai évoqué un peu plus haut l'UEEIV dont l'AFFI est un membre influent et bien représenté. Claude Boutté y a exercé la fonction de président et aujourd'hui notre ami Jean-Louis Wagner, membre du conseil d'administration, remplit celle de

vice-président. Son rôle est important car il est le relais de l'association au niveau européen, il porte la parole de la France. Le temps passe et le regard change. Se pencher sur son passé sans envisager l'avenir ne serait que réflexion stérile de nature à alimenter la nostalgie. Aussi faut-il continuer à travailler dans la ferveur et la liberté d'expression. L'AFFI est une association qui doit devenir plus représentative de notre monde ferroviaire auquel nous sommes tant attachés. C'est le rôle de chacun d'apporter sa contribution à cette évolution. D'abord par le recrutement : une association de ce type n'est forte que si elle compte un nombre important de membres dans ses rangs. Puis, par l'engagement des participants à la vie associative. Elle a besoin d'assurer la pérennité au niveau de son administration et de son bureau. Il faut que les plus jeunes prennent le relais des anciens. Elle pourra alors efficacement définir ses objectifs pour la prochaine décennie.



Le siège de l'AFFI
rue Bixio à Paris

Quand vous lirez ces lignes, nous serons encore dans la période des vœux. Aussi je veux vous dire mon souhait de votre réalisation personnelle dans votre métier et dans votre vie privée et pour notre association une vie pleine de richesse afin que nous nous retrouvions encore dans 10 ans pour constater ensemble que notre métier est toujours aussi passionnant.

Mobilisons-nous tous autour de notre président Pierre Dupriet pour être fidèles à ce rendez-vous !

Le bureau de l'AFFI en 1996



Je ne peux évoquer cette époque sans rendre hommage à mes amis Dany Dupont-Weider et Yvon Estellé qui, depuis le premier jour et encore aujourd'hui, grâce à leur engagement personnel permettent à l'AFFI d'être ce qu'elle est. J'associe également à cet hommage René Yannou qui nous a rejoint un peu plus tard mais qui continue à avoir une

10 ans déjà !

Les actualités...

Groupement Infrastructure (ex. SYCAFER)

Lors de la réunion du 17 janvier 2005 tenue au siège de la FIF, il a été décidé majoritairement par les membres du Groupement FIF et de SYCAFER :

- de réactiver le Groupement de la Voie
- de simplifier les structures actuelles de fonctionnement du Groupement et de SYCAFER
- de rechercher des synergies d'économies entre les deux entités,

ceci afin :

- d'être plus représentatif au sein des instances institutionnelles et des principaux donneurs d'ordre
- de mieux répondre aux attentes des adhérents en matière de communication et d'actions à mener auprès de la FIF et de ses interlocuteurs
- de mener des actions spécifiques de lobbying propres au Groupement et organiser des invitations auprès des personnes influentes ou décisionnaires du milieu ferroviaire
- d'avoir un réel pouvoir d'influence, de reconnaissance de la profession envers les médias et via la FIF
- d'animer des Groupes de Travail sur des sujets spécifiques choisis par les membres
- de simplifier les structures actuelles en recherchant, dans la mesure du possible, des économies de fonctionnement
- de renforcer les relations et la collaboration avec la FIF
- de fusionner les 2 entités sous une seule dénomination : Groupement Infrastructure

La nouvelle structure qui remplace les deux anciennes entités est organisée autour de deux grands pôles d'activités :

- Le marché France et les Relations Institutionnelles
- Le développement et la promotion à l'exportation des entreprises du Groupement

M. Gérard Glas est l'actuel président, il succède ainsi, chronologiquement à MM. Testart, Cazenave et Wagner.

Le point sur l'UEEIF

Jean-Louis Wagner, Vice-Président

L'Édito, paru sous mon humble plume dans AFFI INFO de janvier 2005, donnait quelques renseignements sur l'UEEIF, notre association de tête, présidée par M. Heinrich Salzmann, ainsi que sur des missions et objectifs principaux. En matière de promotion du Chemin de Fer, l'UEEIF a organisé en 2005 bon nombre de séminaires à la demande des réseaux des anciens pays de l'Est (Hongrie, Pologne, Bulgarie, Lituanie, Slovaquie, Croatie, Roumanie et Grèce), dont les autorités se doivent de mettre à niveau leurs installations afin qu'elles puissent s'intégrer aux corridors ferroviaires européens. C'est ainsi que des experts ferroviaires de haut niveau ont traité de technologies nouvelles, de maintenance, de formation, d'environnement à Budapest en avril, à Varsovie en mai, à Plovdiv et Vilnius en juin, et à Zilina en septembre. C'est à Plovdiv que s'est également tenue l'Assemblée Générale de l'UEEIF.

Parallèlement à cette mission de promotion ferroviaire, l'UEEIF s'est attaché à faire connaître officiellement le titre d'Ingénieur ferroviaire Européen (Eurail-Ing) auprès des autorités de Bruxelles. Toujours en cours, cette opération verra, nous l'espérons, son aboutissement en 2006 et ne pourra que favoriser la notoriété européenne de l'UEEIF et celle de l'ensemble des associations nationales et de leurs membres !

Donc à vous de postuler pour obtenir ce titre !

En 2006, les contacts de l'UEEIF avec Bruxelles s'intensifieront tant pour affirmer plus encore la vocation européenne de l'Union que pour gagner la reconnaissance du titre de Eurail-Ing. Quant aux séminaires en 2006, le premier aura lieu à Bruxelles le 9 mars prochain et traitera des réalisations actuelles et futures des réseaux (TEN), les dates des séminaires suivant restent encore à valider (Opatja en Croatie, Bucarest en Roumanie, Varsovie en Pologne, Durres en Albanie, Sofia en Bulgarie et Athènes en Grèce. Que 2006 apporte à l'UEEIF plein succès dans ses actions à venir, actions pour lesquelles le soutien des milliers de membres que représentent les 22 Associations nationales et des 52 Sociétés membres Partenaires de l'UEEIF est indispensable.

La nouvelle UIC

Luc Aliadière

Un peu d'histoire

L'UIC est une «vienne dame» de 83 ans, née après plusieurs conférences intergouvernementales tenues en Italie en octobre 1922 à Paris et qui au démarrage compte 51 réseaux ferroviaires, en grande partie compagnies privées à l'époque, appartenant à 29 pays d'Europe et d'Asie, dont le Japon et la Chine. L'URSS les rejoint peu après. En 1949 l'UIC est chargée par l'ONU de coordonner les activités des organisations ferroviaires existantes et d'y représenter globalement le secteur ferroviaire. En 1957 la signature du Traité de Rome, créant la Communauté Economique Européenne, conduit à la création du «groupe des six», qui deviendra, au fil des élargissements successifs, «des neufs» puis «des douze» et en 1988 ce groupe prendra son autonomie et deviendra CCFE. C'est aujourd'hui la CER (Communauté Européenne du Rail) qui compte 45 membres appartenant aux pays de l'UE ainsi qu'aux pays candidats à l'accession. En 1994, est apparue la nécessité d'établir un organe particulièrement tourné vers les membres non européens de l'UIC, ce fut la création du Conseil exécutif mondial, en abrégé anglais WEC, chargé de piloter des activités et projets spécifiques. Le Président du WEC est vice-Président de l'UIC. En 2002, deux ans avant l'élargissement de l'Union Européenne à 25 et l'approbation du «deuxième paquet ferroviaire», les gestionnaires d'infrastructure indépendants créent EIM (European Infrastructure Managers), association qui compte aujourd'hui 11 membres.

Les missions historiques de l'UIC

A sa création, l'UIC doit œuvrer à l'unification et à l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international. Les statuts de 1993 stipulent que l'UIC a pour mission de promouvoir toutes formes de coopération entre les chemins de fer au plan international et de mener toute activité visant à développer les transports ferroviaires. Elle maintient et développe la cohérence d'ensemble du système ferroviaire et renforce son interopérabilité. Elle contribue à la solidarité entre les chemins de fer à l'échelle mondiale et elle est chargée de promouvoir le transport international par rail.

C'est ainsi que, durant de longues années, l'UIC a eu pour activité principale d'élaborer et d'éditer des fiches, célèbres dans le monde entier, servant de référence technique ou commerciale à tous les réseaux ferroviaires. La caractéristique majoritairement présente au sein du secteur ferroviaire jusqu'à un passé récent (une dizaine d'années) était d'être intégré (c'est-à-dire à la fois gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire), monopolistique et, de ce fait, auto-régulé.

L'UIC était donc cet organisme de travail commun qui auto-administrait les règles communes du secteur. Le principe de travail était la recherche du consensus entre des membres qui avaient développé des solutions nationales pour certaines raisons, dont la recherche d'une certaine autarcie reliant les réseaux consommateurs et les industriels fournisseurs au sein d'une relation exclusive et souvent monopolistique. Cela prenait du temps, mais permettait d'avancer en rendant compatible les solutions au prix de fréquentes superpositions de systèmes à bord des véhicules plutôt qu'en recherchant l'unification.

Audit sur l'état du Réseau Ferré National français

Direction et coordination : Pr. Robert Rivier et Yves Putallaz

Une trentaine de pages du rapport a été publiée le 7 septembre 2005. Cet audit a été confié par la SNCF et RFF, à un groupe d'experts du LITEP (Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de la Planification) et de l'EPFL (Ecole Polytechnique de Lausanne).

Ce sont 23 experts indépendants qui ont eu à définir l'état du réseau ferroviaire français (Ouvrages d'art, Voie, Installations de signalisation et de télécommunication), ainsi que les politiques appliquées à son entretien et son renouvellement.

Sur la base de leurs analyses, les auditeurs ont proposé une série de recommandations et 3 scénarii d'évolution :

- à budget constant,
- à état du patrimoine constant,
- et optimisé à long terme, ce dernier étant recommandé par les experts.

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Dominique Perben a reçu une copie des mains des Présidents de RFF et de la SNCF, accompagnés du Professeur Rivier, lors d'une visite spécifique, le 19 septembre 2005. Le ministre a demandé aux présidents de lui proposer, à partir des recommandations de l'Audit, un plan d'actions global 2006 - 2010. Ce plan pluriannuel sera mis en œuvre dans le cadre d'une contractualisation entre l'Etat, RFF et la SNCF.

Pour vous procurer une copie sur internet : <http://litep.epfl.ch>



La révolution européenne

Le Traité de Rome portait la concurrence comme élément indissociable de la construction européenne, mais les réseaux ferroviaires ont longtemps cru que leur secteur n'était pas concerné. La Communauté avait bien élaboré une Politique Commune des Transports, mais celle-ci ne traitait pas du secteur ferroviaire. Ce n'est qu'en 1991 que le Conseil des Ministres, condamné précédemment par la Cour de justice pour «défaut de législation» dans le secteur et alors seul législateur, approuve le projet de directive de la Commission ouvrant la concurrence dans le secteur des chemins de fer par **libre accès aux infrastructures**, c'est la célèbre directive 91/440.

Le choix structurant du libre accès orientera toute la suite de la législation européenne sectorielle et, tout d'abord, la séparation des activités de gestion de l'infrastructure de celles d'entreprise ferroviaires. Certains pays non européens se sont étonnés de ce choix, notamment le Japon et aux Etats-Unis. Il n'est pas opportun de refaire l'histoire, on peut seulement comprendre que la Commission de l'époque a proposé d'appliquer les modèles routiers et aériens au secteur ferroviaire, lequel secteur n'a, semble-t-il, pas proposé de modèle alternatif répondant aux exigences de l'ouverture de la concurrence.

Douze ans plus tard, cette première directive a été élargie et surtout complétée par plusieurs ensembles de textes regroupés en «paquets ferroviaires» qui, chacun, traite d'une part d'une étape nouvelle d'ouverture à la concurrence et d'autre part édicte des règles d'organisation du secteur pour en assurer la cohérence d'ensemble. Les premier et deuxième paquets ont été approuvés respectivement en 2001 et 2004. Le troisième (et probablement dernier) est en cours de travail législatif, la première lecture au Parlement et au Conseil s'étant achevée fin 2005.

Le texte qui a signé définitivement le changement de rôle européen de l'UIC fait partie du 2^e paquet ferroviaire : c'est le règlement 881/2004 du 29 avril 2004, créant l'Agence Ferroviaire Européenne, communément dénommée «ERA» (European Railway Agency). Cette Agence, désormais en place à Valenciennes et Lille, est chargée par la Commission de préparer la mise en œuvre de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaire. Elle fait fonctionner des groupes de travail réunissant les professionnels du secteur ainsi que toutes les parties prenantes, partenaires sociaux et clients principalement. Ses propositions sont relayées par la Commission européenne qui les propose à l'approbation des Etats membres par le relais d'un Comité ad hoc. La responsabilité de l'élaboration des règles obligatoire d'interopérabilité a donc changé de main, c'est l'Agence qui en est chargée par la loi européenne. Cette évolution a évidemment déstabilisé l'organisation historique dont il a fallu envisager un nouveau rôle pour l'avenir.

La «nouvelle UIC»

Dès la fin 2003 plusieurs dirigeants européens, aussi bien d'entreprises ferroviaires que de gestionnaires d'infrastructures, s'interrogèrent sur l'avenir européen de l'UIC. Ces premières réflexions se structurèrent et les assistants des membres du Comité exécutif (l'instance dirigeante composée de 12 PDG) fut chargée, sous le nom de «support group», de répondre aux questions posées, la première d'entre elles étant celle de l'intérêt de l'existence même de l'UIC pour l'Europe.

Le résultat des travaux et propositions du support group a été exprimé par le Comité exécutif au printemps 2004 sous la forme d'une part de l'affirmation du besoin d'UIC européenne et d'autre part de deux orientations principales :

- l'UIC doit être une plate-forme technique dont le secteur a besoin pour exprimer des positions construites sur le professionnalisme des opérateurs
- elle doit être dirigée davantage du haut vers le bas («davantage de top down»).

Sur ces bases, et dans un mauvais climat caractéristique de l'absence de confiance propre à cette période, il a été demandé d'ajuster les statuts de l'association pour la fin de l'année 2004, ce qui fut fait. Dans ce qui peut être retenu de cette réforme des statuts, outre un allègement conséquent (14 pages contre près de 50 auparavant), notons l'évolution des «Commissions» au large pouvoir de décision en «Forums» lieux d'échanges professionnels entre les membres et une place de droit des Présidents de la CER et des EIM au sein du Comité exécutif. Les nouveaux statuts furent adoptés par l'Assemblée générale de fin 2004.

Mi-2005 un nouveau Directeur général était nommé, ainsi que deux nouveaux directeurs, apportant des regards neufs sur l'UIC et chargés de mettre en œuvre en pratique les orientations écrites dans les statuts. Si la réforme des statuts de 2004 a permis de définir un cadre mieux adapté au contexte européen, elle a en revanche accentué un sentiment partagé largement par les membres non européens d'europanisation de l'UIC, au détriment des besoins propres des autres continents, avec, à nouveau, des idées de départ de l'organisation par certains de ses membres. La nécessité de compléter l'évolution de l'UIC par un travail sur la partie «monde», a été exprimée fortement en réunion du WEC à Bangalore en avril 2005 et il fut demandé au Comité de direction une proposition d'évolution complémentaire prenant mieux en compte les besoins et l'autonomie de gestion associée des membres non européens. Les principes de cet ajustement ont été présentés au WEC et au Comité exécutif à Delhi en octobre, puis à l'Assemblée générale fin novembre 2005. Si le travail n'est pas achevé, stratégiquement il est parfaitement encadré.

La nouvelle identité de l'UIC

L'UIC vient de traverser une crise à la fois d'identité et de confiance au cours de laquelle son utilité a été contestée et où ont été émis des jugements sévères. Cette situation a évidemment conduit à une réaction de repli de l'équipe dirigeante. Cette équipe, partiellement renouvelée, s'est alors attelée à relancer la machine en mobilisant l'ensemble du personnel grâce à un management participatif.

L'équipe dirigeante solidaire a choisi de s'engager en fixant les orientations stratégiques qui doivent guider les actions de chacun dans la période à venir. Chaque direction sera ensuite responsable de ses propres engagements au service de la ligne directrice. Ces engagements à deux niveaux sont les éléments constitutifs du projet interne de l'UIC, document collectif et partagé qui sera révisé périodiquement.

En recherchant en permanence l'équilibre entre les attentes de ses membres et ce que son équipe permanente est en mesure de faire, et donc en définissant clairement son espace d'utilité, l'UIC nouvelle veut être à la fois une **fédération mondiale** et un **centre de compétence**, ces deux volets étant complémentaires pour la création de valeur ajoutée pour les membres. Sa **mission** peut s'exprimer ainsi : **à l'échelle mondiale, l'UIC fait la promotion du transport ferroviaire pour relever les défis de la mobilité et du développement durable**.

Ses objectifs principaux :

- permettre les échanges de bonnes pratiques
- aider les membres à développer de nouveaux business

- proposer des pistes d'amélioration de la performance économique
- faire avancer l'interopérabilité, créer des standards mondiaux
- développer des centres d'excellence

Pour réaliser sa mission et atteindre ses objectifs, l'UIC doit être à la fois :

- Un **fournisseur** de savoir-faire, d'expertise, de solutions et de règles
 - Un **facilitateur** d'échanges, d'innovations, sachant promouvoir les intérêts communs et soutenir les politiques de développement
 - Un **développeur** de spécifications, de standards, d'interfaces, d'études et en général de l'interopérabilité
 - Enfin un **organisateur** de forums et plates-formes, de groupes d'études et de conférences internationales.
- En effet, tous les opérateurs ferroviaires du monde ont en commun le défi de réussir face à cinq problématiques principales :
- Comment installer le transport ferroviaire comme un acteur-clé au sein du business logistique ?
 - Comment réduire les coûts énormes de capital du chemin de fer ?
 - Comment définir des stratégies communes de développements techniques à l'échelle mondiale ?
 - Comment trouver la capacité d'investir ?
 - Comment s'assurer que le chemin de fer contribue au développement durable ?

Le nouveau fonctionnement de l'UIC

Finalement, au sein de ce qui vient d'être décrit, y a-t-il tant de choses nouvelles ? Peut-être moins qu'il n'y paraît, mais ce qui doit changer radicalement c'est la façon de le faire. Et ce changement intéresse aussi bien le niveau décisionnaire que celui des organismes de travail ou enfin le travail quotidien de l'équipe.

Au niveau du pilotage, le Comité exécutif sera élargi et mieux équilibré entre membres européens et non européens. Il se concentrera sur la coordination des politiques régionales et le pilotage des sujets d'intérêt commun. Un certain nombre de régions devront décider de leur existence et de leur priorité et choisir leur mode de fonctionnement, en conciliant la nécessaire autonomie de leurs actions avec la cohérence d'ensemble.

- Au niveau de l'organisation des travaux, quatre axes de progrès seront mis en œuvre dans la vie quotidienne :
 - Passer à une logique d'offre pour ajuster nos produits
 - Améliorer la connaissance des membres ainsi que leurs attentes
 - Développer la responsabilité collective des acteurs de l'UIC qu'ils soient permanents de l'équipe ou représentants des membres
 - Professionnaliser la gestion de projet, avec management d'un portefeuille.

En conclusion, quel avenir pour l'UIC ?

C'est un lieu commun que de dire que l'avenir est entre nos mains, mais c'est tout de même exact... L'UIC a deux atouts principaux dans son jeu ;

- elle est aujourd'hui constituée de membres de tous horizons géographiques et de toutes spécialités ferroviaires, c'est le seul lieu où peut s'exercer une solidarité mondiale
- elle est un centre de compétence, qu'elle tire ses membres qui sont tous des opérateurs ferroviaires, c'est également une situation unique.

Il n'est pas possible de dire si l'UIC vivra encore pendant 80 nouvelles années, mais si elle est capable de relever ses propres défis au service de ceux de ses membres, elle a encore de beaux jours devant elle.

Brèves... Le saviez vous ?



FRANCE - ITALIE : FERROUTAGE TRANSALPIN

Un an après son lancement le 4 novembre 2003 et après un départ difficile, la fréquentation du ferro-utage transalpin entre la gare de Bourneuf-Aiton (Savoie) et la banlieue de Turin est passée de 50 camions par semaine en janvier 2004 à 200 camions ou remorques par semaine fin 2004 pour atteindre une moyenne de 250 à 300 véhicules lourds par semaine en 2005. Les travaux d'agrandissement en cours des tunnels permettront d'améliorer nettement la fréquentation vers 2007 / 2008. *RGCF n° 135 - janvier 2005*

PARIS - FRANCFORT EN TGV ET ICE

Après quatre années de tests et plus de 100 000 km parcourus, l'ICE 3 a achevé le 22 septembre avec succès la partie technique de ses essais d'homologation pour pouvoir circuler sur le réseau français. Ces essais ont eu lieu sur la section de ligne de 280 km entre Lyon et Aix-en-Provence. L'ICE 3 a atteint la vitesse de 320 km/h. La fin de ces essais marque une étape décisive dans la réalisation d'un réseau européen de liaisons ferroviaires à grande vitesse. La mise en service de la ligne directe Paris, l'Est de la France, Francfort / Stuttgart, en moins de 4 heures, est prévue à partir de juillet 2007 (4 à 5 allers - retours quotidiens) grâce à la LGV Est européen qui sera la ligne la plus rapide du moment les trains pouvant y circuler en vitesse commerciale à 320 km/h. Cette nouvelle ligne réduira de plus de 2 heures le parcours entre la France et l'Allemagne. *UIC News - août, octobre 2005*

THALYS - 10^e ANNIVERSAIRE DE LA LIAISON PARIS - BRUXELLES

C'est le 23 janvier 1995 que le TGV Thalys a roulé pour la première fois entre Paris et Bruxelles, reliant les deux villes en 2 h 14. De 1,5 million en 1996, il atteint aujourd'hui 6 millions de voyageurs et le temps de trajet est réduit à 1 h 20. C'est ainsi que la société Thalys International présente des résultats d'exploitation satisfaisants pour l'année 2004. Le chiffre d'affaires hors taxes atteint 318 millions d'euros en hausse de 5,6 % par rapport à 2003 et le nombre de voyageurs marque une progression de 3,9 %. Deux innovations lancées en 2004 ont rencontré un vif succès : le billet imprimé sur Internet et le Ticketless, système de réservation entièrement dématérialisé, le passager voyage réellement sans papier. En outre Thalys a amélioré sa ponctualité atteignant au taux de régularité de 85,6 % (retard moins de 5 minutes) et le taux de satisfaction atteint 86,3 %. *RGCF n° 137 - mars 2005*

CONSTRUCTION FERROVIAIRE : TALGO S'OUVRE AUX CAPITAUX AMÉRICAINS

La banque d'affaires américaine Lehman Brothers et son associé MCH Private Equity contrôleront 49,9 % du constructeur espagnol Talgo. Selon l'accord annoncé à Londres le 22 décembre, cet accord passera par une augmentation de capital au cours du 1^{er} semestre 2006, après que la famille Oriol, qui dirige Talgo depuis sa fondation et possède 97 % du capital, aura rempli une série de conditions. *Les Echos le 23 décembre 2005*

PROTOCOLE D'ACCORD SUR L'AUTOROUTE FERROVIAIRE PERPIGNAN - LUXEMBOURG

Le ministre des transports, Dominique Perben, a signé le 12 décembre 2005, avec les promoteurs du projet d'autoroute ferroviaire Perpignan - Luxembourg, un accord en vue de la mise en service de cette infrastructure au plus tard à fin mars 2007. Soutenu par la société Autoroutes du Sud de la France ASF, la caisse des Dépôts et Consignations, le fabricant de wagons surbaissés Modalhor, RFF, la SNCF, les Chemins de Fer Luxembourgeois et la fédération patronale de transport routier et logistique TLT, ce projet vise dans chaque sens avec deux trains composés de 20 wagons doubles. Chaque train pourra transporter 40 semi-remorques non accompagnées. Le tarif devrait se situer entre 800 à 950 euros hors taxes pour un trajet d'environ 1000 kilomètres. *Les Echos le 12 décembre 2005*

LA FILIALE DU NÉERLANDAIS TPG ASSURERA LE STOCKAGE ET LA DIS- TRIBUTION DES PIÈCES DÉTACHÉES À PARTIR D'UNE PLATE-FORME CENTRALE. LA GESTION DES PIÈCES RESTE DU RESSORT LA SNCF

La SNCF a décidé d'externaliser la gestion de ses pièces détachées destinées à la réparation de son matériel roulant, auprès de TNT Logistics France, filiale du néerlandais TPG. Le contrat de 80 millions d'euros pour six ans porte sur le stockage des pièces et leur transport vers leurs lieux de consommation, à savoir les 33 centres de maintenance et les 17 établissements industriels de maintenance du matériel (EIMM), soit au total 80 sites. Cela se fera via une plate-forme centrale, une sorte de «hub», qui desservira l'ensemble des sites et remplacera les 17 plates-formes actuelles. Située à Moissy-Cramayel, en Seine et Marne, elle sera opérationnelle au début de l'an prochain, après une extension qui devrait porter sa superficie à 45 000 mètres carrés. Grâce à cette nouvelle organisation, le délai d'approvisionnement des pièces aux centres de maintenance et aux EIMM devrait être réduit. TNT Logistics s'est engagé sur un approvisionnement en vingt-quatre heures, alors qu'il peut aujourd'hui prendre de quinze à vingt jours. Cette réorganisation sera opérationnelle au premier trimestre 2007. *Les Echos le 5 avril 2005*

EUROSTAR : FORTE CROISSANCE DE LA CLIENTÈLE D'AFFAIRES

Depuis le début de l'année 2005, Eurostar Groupe a enregistré une forte poussée des ventes de billets d'affaires. La croissance de 10 % observée au premier trimestre sur ce secteur témoigne de la préférence des clients pour le train plutôt que l'avion sur de courtes distances et confirme la pertinence de la réorientation de la stratégie commerciale entreprise l'année dernière. Ces bons résultats sont amplifiés par l'augmentation concomitante de la clientèle loisirs qui profite des week-ends prolongés pour emprunter le tunnel sous la Manche. Globalement les ventes ont augmenté de 14 % et les fréquentations de 8 % au 1^{er} semestre 2005 par rapport à 2004. La mise en service du second tronçon de la ligne à grande vitesse en Grande-Bretagne et le déplacement des services de l'actuelle gare de Waterloo vers Saint Pancras International améliorent encore les temps de trajet ramenés à 2 h 15 entre Paris et Londres et 1 h 53 entre Londres et Bruxelles. Pour un meilleur confort de ses voyageurs, Eurostar offre depuis septembre trois classes de service (Business Premier, Loisirs Select et Standard). Ces nouvelles classes apportent chacune des prestations sur mesure, soit pour les voyages d'affaires, soit pour les voyages d'agrément. Elles répondent à un souci de productivité pour les premiers et de détente pour les seconds. *RGCF n° 141 - août et octobre 2005, UIC News - octobre 2005*

JAPON - 40^e ANNIVERSAIRE DU SHINKANSEN

Ouvert dès 1964 pour relier Tokyo à Osaka, sur le corridor japonais du Tokaido, le Shinkansen a fêté son quarantième anniversaire le 1^{er} octobre 2004. Reliant les deux villes en 4 heures en 1964, il met aujourd'hui 2 h 30. Environ 4 milliards de voyageurs l'ont emprunté, sans déplorer aucun mort par accident depuis son lancement. Le relèvement de la vitesse des trains est l'un des objectifs de la Cie japonaise East Japan Railway, d'où les essais en cours permettant d'atteindre la vitesse commerciale de 360 km/h en offrant le maximum en matière de sécurité, de fiabilité, de respect de l'environnement et du confort des voyageurs. Trois trains différents sont conçus pour atteindre ces objectifs :

- un prototype de rame pendulaire de nouvelle génération (le N 700) prévue pour mise en service en 2007.
- le FASTECH 360 S, rame de 8 voitures correspondant au gabarit actuel du Shinkansen
- le FASTECH 360 Z, rame de 6 voitures permettant la circulation directe entre les lignes Shinkansen et les lignes classiques adaptées. Cette rame est prévue pour mise en service à l'automne 2006.

UIC News - mars, septembre 2005

VAL DE PARIS - CHARLES DE GAULLE

L'aéroport de Roissy Charles de Gaulle sera bientôt doté de sa première ligne de métro automatique, avec une mise en service prévue fin 2006. Il sera exploité 24 heures sur 24 et 365 jours par an. La première rame de Val sera livrée en janvier 2006.

CHINE - PLAN DE CONSTRUCTION FERROVIAIRE 2006 - 2010

Le ministère chinois des Chemins de fer a présenté un plan de construction de 10 000 km de voies ferrées à réaliser entre 2006 et 2010. Ce plan portera à 85 000 km la longueur totale des voies ferrées du pays. Sur ces 85 000 km, les lignes à double voie représenteront 35 000 km au même niveau que les lignes électrifiées. Onze nouvelles lignes de passagers seront construites et les 7 corridors déjà existants seront améliorés. Selon ce plan, les Chemins de Fer de Chine seront également capables d'acheminer en 2010, 1,5 milliard de tonnes de charbon. Des essais récents ont permis de tester la mise en circulation d'un train de charbon de 20 000 tonnes comprenant 201 wagons tombereaux en aluminium avec une charge d'essieu de 25 tonnes, tracté par 4 locomotives électriques de construction chinoise (modèle SS4-4) sur une distance de 653 km à une moyenne horaire de 70 km/h.
UIC New s - mars, avril 2005

CERTIFICATION AFAQ POUR LA FIF

La Fédération des Industries Ferroviaires a obtenu la certification AFAQ de ses engagements de services selon le référentiel QUAL'OP. Ce référentiel métier permet aux organisations professionnelles qui le souhaitent de mettre en place une demande de certification de service appelée à répondre aux exigences toujours croissantes des entreprises vis-à-vis des prestations des organisations professionnelles. Promouvoir et valoriser la profession, défendre les intérêts du secteur, servir d'interface au niveau européen pour l'industrie ferroviaire, collecter et diffuser les statistiques de la profession, constituer les actions majeures que la FIF, présidée par Jean-Marie Bockel, met en œuvre pour le compte de ses adhérents.
RGCF n° 142 - septembre 2005

UITP

Le 56^e Congrès mondial de l'Union Internationale des Transports Publics s'est tenu à Rome du 5 au 9 juin 2005. A cette occasion ont été évoquées les tendances marquant l'évolution actuelle des transports urbains et régionaux dans le monde faisant ainsi ressortir l'importance de ces marchés au cours des prochaines décennies en fonction du poids démographique des grandes mégapoles. Ainsi sur 6 milliards d'habitants, la moitié vivent aujourd'hui dans des villes. En 2020 la proportion devrait atteindre 80 %. En 2005, parmi ces mégapoles de la démesure, on en compte 15 qui dépassent les 15 millions d'habitants, elles devraient être 17 en 2015. A la même échéance, les 20 mégapoles de 5 à 10 millions d'habitants aujourd'hui, seront 10 de plus. Quant aux villes de 1 à 5 millions d'habitants, actuellement au nombre de 280, elles seront 378 en 2015. Belles perspectives de marchés dans la mesure où les financements suivent...
Revue de l'association française des amis des Chemins de fer août 2005

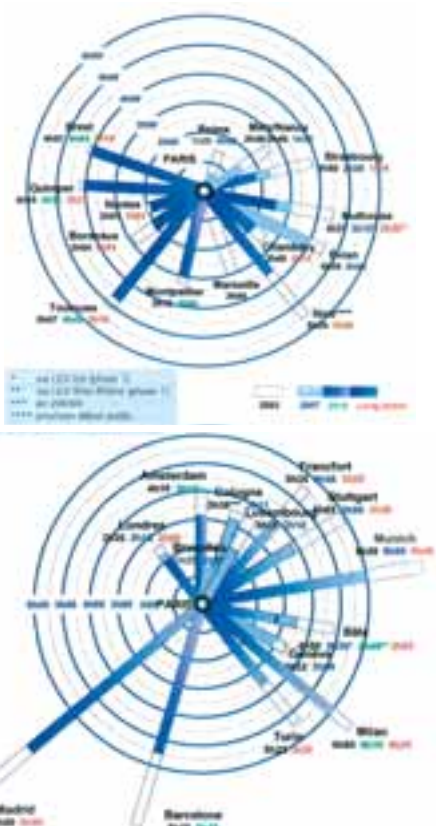
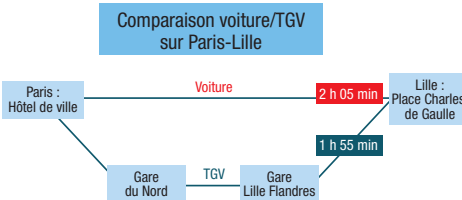
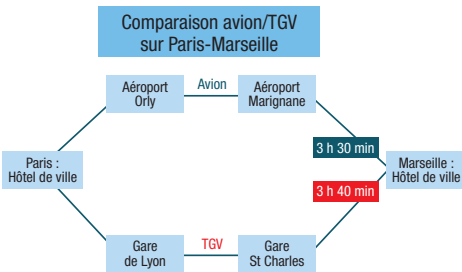


Le TGV au XXI^e siècle : ROMPRE SANS DÉNATURER

Malgré les progrès incessants de la voiture et l'extension rapide du réseau autoroutier, malgré la banalisation du mode de transport aérien associé à la baisse des prix du voyage en avion, les lignes TGV actuellement en service ont tenu leurs promesses. La SNCF a fêté, il y a déjà une année, le premier milliard de voyageurs transportés en toute sécurité. Le

TGV s'est imposé sur le marché des transports interurbains sur des distances comprises entre 200 et 800 km. Les tableaux ci-dessous justifient ce propos en comparant les temps de trajet du centre-ville sur les distances Paris - Lille (train / voiture) et Paris - Marseille (train / avion) et les temps de trajet à moyen et long terme vers les principales villes françaises et européennes en fonction des projets de construction ou d'aménagement à venir.

Voir tableaux sur (RGCF n° 139 - mai 2005)



Brèves... Le saviez vous ?

LA SUISSE RACCORDÉE AU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS À GRANDE VITESSE

Les ministres des Transports français et suisse ont signé le 25 août trois accords bilatéraux relatifs au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Ces accords entérinent le principe d'une participation financière de la Suisse aux liaisons suivantes :

- La branche Est du TGV Rhin - Rhône, une ligne nouvelle de 189 km entre Genlis (Côte d'Or) et Lutterbach au nord-Ouest de Mulhouse ainsi que les raccordements aux lignes existantes. Grâce à ces travaux Mulhouse sera à 2 h 40 de Paris et Zurich à 3 h 55. Bâle et Zurich pourront être reliées au réseau français des TGV Sud-Est et Méditerranée. La Suisse prendra à sa charge environ 65 millions d'euros.
- La ligne Paris - Genève comprenant la réouverture de la ligne du Haut-Bugey entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde. Le temps de trajet entre Paris et Genève sera réduit de 30 minutes en raccourcissant le trajet de 47 km.
- La liaison Paris - Lausanne / Neuchâtel - Berne (liaison de l'arc jurassien via Dijon, Dôle, Frasnay et Pontarlier) le temps de trajet sera réduit de 15 minutes entre Paris, la région Dôle - Pontarlier et les villes suisses de Lausanne, Neuchâtel et Berne. La Suisse prendra à sa charge la moitié des travaux.

UIC News - septembre 2005

CORÉE - ESSAIS SANS INCIDENTS POUR LE TRAIN À GRANDE VITESSE HSR - 350 X

Ce nouveau train baptisé aussi G7 est développé à partir d'une technique coréenne. Il poursuit actuellement une série d'essais visant à tester sa stabilité et la fiabilité du système. Après de premiers tests de circulation à 80 km/h en août 2002, la rame a vu s'accroître progressivement les vitesses jusqu'à atteindre la vitesse de 352,4 km/h en décembre 2004. Ce nouveau train devrait être commercialisé en 2007. La Corée est le 4^e pays après la France, le Japon et l'Allemagne à posséder un train pouvant dépasser les 350 km/h.

UIC News - mars et septembre 2005

EUROSTAR, THALYS ET DEUTSCHE BAHN ICE S'ASSOCIENT

Depuis le 1^{er} avril dernier, les voyageurs qui le souhaitent peuvent pour 103 € effectuer un aller - retour Londres / Cologne en 5 heures grâce à la nouvelle offre proposée par Eurostar, Thalys et Deutsche Bahn ICE. Les clients disposent d'un seul point de réservation, d'un tarif unique pour l'ensemble du parcours, le voyage étant par ailleurs facilité par une meilleure accessibilité et un

transit fluidifié à Bruxelles. Cette nouvelle liaison permet une relation de centre-ville à centre-ville en s'affranchissant des difficultés d'accès aux aéroports.

RGCF n° 141 - août 2005

UN NOUVEL AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR POUR LES TGV



La moitié de la flotte de trains à grande vitesse, soit 183 rames, va bénéficier à partir du 4^e trimestre 2005 d'un nouvel aménagement intérieur. Les innovations portent sur le confort des salles voyageurs (éclairage, bagagerie) et celui du passager (appui-tête, espace pour les jambes, prises électriques...)



La rame sera agencée différemment avec un nouveau bar, des plates-formes services et des espaces vélos.

Toutes les nouvelles liaisons du TGV Est européen devraient être assurées dès leur ouverture en 2007 par ces rames dont le design a été confié au couturier français Christian Lacroix, en collaboration avec MBD Design.

UIC News - septembre 2005

CHINE - POSE DES PREMIERS RAILS SUR LA LIGNE QINGHAI-TIBET

Les premiers rails ont été posés à 5072 mètres d'altitude, à Amdo au Tibet, à la fin du mois d'août, créant ainsi un nouveau record mondial dans l'histoire de la construction de lignes ferroviaires. La ligne de chemin de fer Qinghai-Tibet est longue de 1142 km. Reliant Gelmdu au Qinghai à Lhassa au Tibet, cette liaison soutèdera la gare la plus haute du monde à 5068 mètres d'altitude. La vitesse maximale du train dans les zones de terre gelée sera de 100 km/h et de 120 km/h sur le reste de la ligne. Le projet Qinghai-Tibet, lancé en juin 2001, a nécessité, jusqu'à présent, 2,8 milliards de dollars d'investissement.

UIC News - octobre 2005



DEL COURT GUILLAUME
SAS LAFORET

DEL COURT BERNARD
SAS FERROVIAIRE

HYENNE RAPHAEL
SNCF

RUCARD BERNARD
AMEC SPIE RAIL

ABA VEN MATHEUJ
SECO RAIL

GOLLO ENGUERRAN
SECO RAIL

LAMBELET JULIEN
SECO RAIL

NAIMI YOUSSEF
SECO RAIL

OZILOU SABINE
SECO RAIL

VINET MICHAEL
SAFE RAIL

MOREAU CÉCILE
EURIAUTEST

GUSMANO PIERRE
MIRE

SAN GIORGIO PAULO
VOSSLOH COGIFER

LEVAL JEAN-CLAUDE
VOSSLOH COGIFER

KREB CLAUDE
VOSSLOH COGIFER

THOMASSIN PIERRE
EUROTUNNEL

ISSARTIER JEAN-MARC
SEMALY

CLASS ROMAIN
OAC

PASSOT MICHEL
SIEMENS

BODIN NICOLAS
VOSSLOH COGIFER

BOETTI PHILIPPE
MATISA

CASTETZ ANTOINE
SIEMENS

ZHANG CHRISTOPHE CHI
Franchina Conseil

THOUVENOT PATRICE
SNCF

ROLLET HENRI
(ALSTOM)

GOULIN FRÉDÉRIC
ARCADIS

RIS ADRIAN
ARCADIS

LENGAING EMMANUEL
ARCADIS

PINTO JACOB
ARCADIS

ROUËL PHILIPPE
SNCF

ROCHER MICHEL
AMEC SPIE

STALINS PHILIPPE
Stalins Consulting

THIAVILLE CLAUDE
ALSTOM

LAVAL PATRICK
La Vie du Rail

GAULTIER XAVIER
GEISMAR

VANZEMBERG JEAN MARIE
CEF

CHIESURA DOMINIQUE
CORUS

GRASSINI DOMINIQUE
CORUS

PERON GUILAINE
CORUS

JOANNES SÉBASTIEN
Etudiant

PAPILLON OLIVIER
Conseil de Bourgogne

EMONDES JOHANNA
SAFE RAIL

PILVEN LE CEVELLEC YANN
SECO RAIL

PERON MARLÈNE
ETF

LAVAGNE YVES
YBL Consulting

COMTE MICHEL
Association Alp Rail

CASTRES ST MARTIN NICOLAS
ALSTOM

COURREJOU
ALSTOM

BACHOLLET BAUDOIN
VOSSLOH COGIFER

SUDOL FREDDY
VOSSLOH COGIFER

CHAUVAUT JOHANN
SAFE RAIL

MORONI JEAN PIERRE
ARBET LIONEL

SATEBA

ETRILLARD JACQUES
ALSTOM

HEULLANT GÉRARD
(ALSTOM)

PASQUIER DAVID
ARCADIS

KOEPCHEN BARBARA
ARCADIS

LEMONNIER VINCENT
VOITH TURBO

ALIADIÈRE LUC
UIC

KIWAN FADI
FK Conseil

REBEYROTTE ERIC
SNCF Ingénierie