

Sommaire

LES ÉVÉNEMENTS PASSÉS...

- **Assemblée Générale de mai 2002 avec intervention de Y. Ramette (RATP)**
- **Colloque de 19 novembre 2002 à l'UIC**
- **Visite du Centre d'Essais Ferroviaire SNCF de Vitry le 3 décembre 2002**

LES ACTUALITÉS ...

- **Le Site Internet de l'AFFI : quelques statistiques**
- **Associations ferroviaires, l'AHICF et l'AEDTF**
- **Des nouvelles de l'UEEIV**

LES ÉVÉNEMENTS À VENIR...

- **Les Vœux de 2003 le 28 janvier à la FNTP avec invitation du Président Tardy**
- **Rencontre avec la RENFE (TGV) et le métro de Madrid en avril ou juin 2003**
- **Assemblée Générale en mai ou juin 2003**
- **Visite en Alsace en septembre 2003**
- **Visite d'un chantier de Renouvellement Voie et Ballast en fin d'année 2003**

LES INFORMATIONS...

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

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

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO
PIERRE DUPRIET, CLAUDE BOUTTÉ, STÉPHANE BIS, ROLAND NIKLAUS.
AFFI - 12, RUE BIXIOU 75007 PARIS - TÉL. 06 80 05 38 97 - FAX 01 47 05 52 49

CRÉDIT PHOTOS : J.J. D'ANGELO - SNCF
IMPRIMERIE VALBLOR - 67400 ILLKIRCH - 3010563



Association Ferroviaire Française des Ingénieurs et Cadres



Editorial

par le président Pierre Dupriet

Je suis heureux de vous présenter ainsi qu'à vos familles mes meilleurs vœux pour l'année 2003, de santé, de bonheur et bien sûr de réussite professionnelle.

J'espère que la fin de l'année s'est passée pour tous dans les meilleures conditions.

Je voudrais également formuler des vœux pour notre association : que 2003 soit encore une bonne année, avec beaucoup de nouveaux membres, et des activités diversifiées soutenues et intéressantes.

Depuis notre dernier AFFI Info, la période a été essentiellement marquée par plusieurs événements majeurs.

Le premier fut notre Assemblée Générale du 28 Mai 2002 qui nous a permis de recevoir Monsieur Yves Ramette, Directeur à la RATP pour une intéressante communication sur le développement et l'avenir des transports urbains en Ile-de-France.

Le deuxième a été notre colloque du 19 novembre 2002 sur les thèmes de "Interopérabilité et Sécurité".

Je pense que nous pouvons affirmer que cette rencontre fut un succès tant par la qualité des auditeurs que par celle des intervenants, originaires de cinq pays européens, qui au nombre de vingt ont pu débattre sur quatre grands sujets : les démarches institutionnelles de l'interopérabilité, la certification, la sécurité et les perspectives françaises à l'horizon 2010. Il y a eu échange d'opinions, au cours de débats parfois animés, ce qui nous a permis de nous rendre compte qu'il y avait encore loin de la coupe aux lèvres, pour une Europe ferroviaire idéale, sans frontières et ouverte à tous ; mais également de noter qu'il y avait néanmoins une volonté commune d'aboutir entre tous les acteurs que ce soit la Communauté Européenne, les pouvoirs publics, les entreprises ou les industriels du ferroviaire.

Je voudrais vous faire apprécier que parmi les vingt intervenants, six sont membres de l'AFFI, ce qui ne fait que prouver le potentiel de notre association. Cette constatation m'amène à dire que nous devrions pouvoir mieux faire profiter les uns et les autres des connaissances et de l'expertise de nos membres au sein de notre association.

J'ai l'intention à ce sujet de reprendre au cours de l'année 2003 des réunions courtes de deux heures maximum, si possible en fin de journée au cours desquelles nous demanderons à un ou deux membres de l'AFFI de nous faire un exposé sur leur savoir-faire technique. Les diversités des métiers du ferroviaire sont telles que, à mon avis les sujets d'échanges ne devraient pas manquer. Je lance ici un appel aux bonnes volontés, elles sont d'avance remerciées.

Je mentionnerais également une très intéressante visite du centre d'essai de la SNCF à Vitry le 3 décembre, pour laquelle la demande a dépassé la capacité, il faudra certainement en programmer une nouvelle.

Je voudrais par ailleurs revenir sur un sujet qui me tient à cœur, celui des adhésions, car bien que de nouveaux membres nous aient rejoints, il nous appartient à tous de susciter des vocations, et à l'occasion de l'envoi de votre AFFI INFO, ne vous étonnez pas de recevoir un formulaire d'adhésion, je vous remercie d'avance de le proposer à un futur membre.

Comme promis nous allons en 2003 donner la parole aux régions puisque une visite sera organisée par nos membres alsaciens en 2003.

Nous préparons également avec notre ami Ignaccio Barron de l'Association espagnole APOT, pour l'année prochaine un voyage d'étude en Espagne, il complètera celui réalisé en juin 2000 et permettra de mesurer tout le travail réalisé par la RENFE dans son développement des liaisons à grande vitesse.

A très bientôt le mardi 28 janvier 2003 où j'aurais le plaisir de vous présenter mes vœux de vive voix.

Assemblée Générale de l'AFFI mardi 28 mai 2002 à la FNTF

Après avoir officiellement traité les points de l'ordre du jour : approbation des comptes 2001 et du Budget 2002 ; rappels des Actions 2001 et approbation des Projets pour 2002 ; élection des membres du Conseil pour un mandat de 2 ans, et corrélativement approbation du mandat du nouveau Président Pierre Dupriet et des membres du Bureau.

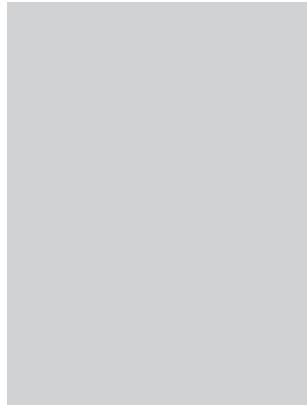
Nous avons eu le plaisir d'accueillir Monsieur Yves Ramette, Directeur de la DEV à la RATP, représentant l'ancien Président de la RATP, Monsieur Jean-Paul Bailly, notre invité, mobilisé à la dernière minute par une convocation du nouveau ministre des transports. C'est dans le convivial auditorium de la FNTF que nous avons eu le privilège de la présentation du "Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006", signé en mai 2000.

Rétenons de ce nouveau Contrat, l'augmentation de 33% par rapport au précédent, et son financement global de plus de 9 milliards d'Euros réparti entre :

- 50 % pour les Régions,
- 2/3 pour l'Etat,
- et 1/3 pour les Collectivités locales.

Dans ce Plan, la RATP est concernée par plusieurs opérations d'infrastructures ferroviaires s'inscrivant dans un programme considérable de 60 km de tramway et de 10 km de métro, notamment :

- la ligne 14 de METEOR entre Madeleine et Saint Lazare, et de Bibliothèque à Olympiades,



- le TVM de Rungis à Croix de Berny vers l'ouest, et à Champigny vers l'est,
- le développement de la rocade "Grand Tram" autour de Paris, longue de 77 km à terme,
- divers prolongements de lignes de métro, la 4, 8, 12, 13 ...,
- 3 nouvelles lignes de tramway ... ■

Tracés des différents projets de la région parisienne retenus par la RATP dans le Plan.



A l'issue de cet exposé, Monsieur Yves Ramette a également exposé les projets de modernisation de la ligne 13 du métro, dans le cadre d'opérations de signalisation plus particulièrement liées à la sécurité.

Et pour rester dans la tradition, l'Assemblée s'est terminée autour du verre de l'amitié offert dans la prestigieuse salle du centenaire.

La Visite du Centre d'Essais SNCF à Vitry le 3 décembre 2002

Comme nous l'espérions, la visite du Centre d'Essais Ferroviaire SNCF de Vitry, proposée par AFFI et organisée avec la SNCF, mardi 3 décembre 2002, a été d'un grand intérêt et appréciée par tous les participants.

Nous le devons au site, moderne et convivial, mais aussi et surtout à son directeur Monsieur Christian Proux, et à la disponibilité et la compétence de son équipe, que nous remercions.

Le site de Vitry existe depuis les années 20, avec des bancs d'essais divers.



A l'origine et jusqu'en 1988, Vitry était un laboratoire en charge de valider, pour le service Achats de la SNCF, la qualité des produits proposés par les fournisseurs. Certaines opérations se déroulaient, pour le compte de Vitry, sur un autre site, à Levallois-Perret, entité ayant regroupé au cours de l'histoire, plusieurs petits laboratoires indépendants.



De 1988 à 1999, Vitry fusionne avec le Département des Essais pour former le "Département des Essais et des Laboratoires".

C'est le 1^{er} février 1999 que Vitry deviendra l'Agence d'Essais Ferroviaire (AEF).

Il ne manquait alors plus qu'un regroupement géographique avec le Laboratoire de Levallois-Perret. Les 2/3 du personnel sont désormais installés à Vitry dans un espace fonctionnel, esthétique et sans commune mesure avec l'ancien site.

C'est notamment ce nouveau bâtiment que nous avons visité et apprécié.

Au total 5 000 m² développés sur un rez-de-chaussée et 2 étages.

Le hall du rez-de-chaussée dont l'accès se fait à partir d'une rampe extérieure, accueille les essais lourds et semi-lourds :

Colloque Interopérabilité à l'UIC, mardi 19 novembre 2002

PROGRAMME

□ Bienvenue à l'UIC

- Werner Breitting, Directeur Général adjoint UIC

□ Accueil et programme de la journée

- Pierre Dupriet, Président, AFFI
- 1^{er} Atelier "L'Interopérabilité : démarches institutionnelles"

Introduction et coordination : Jean-Pierre Audoux, Délégué Général, FIF

Intervenants :

- Patrizio Grillo, DG Tren Commission européenne
- Patrice Raulin, Directeur des Transports Terrestres
- André Thinières, Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire, AEIF

Questions - Réponses

- 2^e Atelier " Certification" - Organismes notifiés et procédures

Coordination : Jean-Pierre Audoux, Délégué Général, FIF

Intervenants :

- Jean-Pierre Pronost, Président, CERTIFER
- Jose Maria Ruiz de Ojeda, Secrétaire Général, ADAF
- Rémi Dayez, Direction des Transports Terrestres
- Georges Dubot, Directeur Général, CSEE Transport
- Jean-Claude Raoul, Directeur, AEIF
- Jean Lux, Directeur Adjoint du Réseau Ferré de France
- Michel Passot, Directeur, SIEMENS Transportation Systems

Questions - Réponses

- Déjeuner à l'Hôtel Hilton
- 3^e Atelier " La Sécurité " - Philosophie et convergences

Coordination : El Miloudi El Koursi, INRETS

Intervenants :

- Patrizio Grillo, DG Tren Commission européenne
- Pierre Desfray, Direction des Transports Terrestres
- Michel Etienne, Directeur de la Sécurité, SNCF
- Jean-Paul Preumont, Conseiller affaires sociales CCFE

Questions - Réponses

- 4^e Atelier "Perspectives françaises à l'horizon 2010 ?"

Coordination : Werner Breitting, Directeur Général adjoint UIC

Intervenants :

- Jean-Michel Richard, Directeur du Réseau Ferré de France
- Thierry Mignauw, Conseiller du Président, SNCF
- François Lacôte, Senior vice-Président, ALSTOM Transport
- Jacques Lamotte, Président Exécutif, BOMBARDIER Transport

Questions - Réponses

- Synthèse
- Jose Maria Lasala, Président de l'AEIF
- Cocktail de clôture à l'UIC

Comme l'a précisé le Président Dupriet dans son éditorial, cette rencontre fut un succès tant par la qualité des auditeurs que par celle des intervenants, qui ont pu débattre sur quatre grands sujets : les démarches institutionnelles de l'interopérabilité, la certification, la sécurité et les perspectives françaises à l'horizon 2010 .

Ce Colloque fût ainsi l'occasion de faire un bilan pour l'avenir ferroviaire européen dans 2 domaines cruciaux dont le potentiel de développement est encore loin d'être exploité à fond : la grande vitesse et le fret.



- études et expertises des organes de roulement, des essieux et des roues,
- essais de qualification, de sollicitations statiques et dynamiques des composants de bogies.

Les 2 étages sont utilisés pour les essais et analyses mécaniques et physico-chimiques des peintures, colles, produits de nettoyage, et lubrifiants, leur comportement au feu, et corrélativement, l'hygiène industrielle, l'environnement et la qualité de l'air ...



Le site de Vitry, c'est aussi :

- les essais de résistance mécanique des structures de véhicules (essais de qualification, sollicitations statiques et sollicitations dynamiques de tamponnement),
- les essais sur les sièges (résistance mécanique de l'ossature, endurance des revêtements, comportement et essai de tenue au feu ...),
- des méthodes de contrôles non destructifs (ultrasons, magnétoscopie, radiographie par rayons X, émission acoustique),
- des essais conventionnels de vibration (fonctionnels, endurance et chocs) ... et tellement d'autres possibilités qu'une visite s'impose !

La visite s'est agréablement prolongée autour du verre de l'amitié offert par AFFI, et préparé par le Centre.

La vingtaine d'inscrit n'ayant pas pu être intégrée au premier groupe (limité à 30 participants), sera prioritaire pour une prochaine visite en 2003 que nous leur promettons de programmer en accord avec Monsieur Proux. ■

Nous avons noté qu'une volonté commune d'aboutir existe entre tous les acteurs concernés, la Communauté Européenne, les pouvoirs publics, les entreprises ou les industriels du ferroviaire.

La revue "Rail et Transports", notre partenaire dans cette manifestation, s'est fait l'écho de cette importante opération dans le numéro du 8 janvier 2003.

Par ailleurs vous trouverez prochainement sur le site de l'AFFI, la plupart des exposés que les intervenants nous autorisent à publier. Encore une autre occasion de les remercier chaleureusement, pour leur participation, pour la disponibilité qu'il nous ont accordée et pour la qualité de leur intervention. ■

Le site INTERNET : quelques statistiques

Statistiques d'accès au site AFFI "ingenieurscadres-ferroviaires.org".

Période de 8 mois, de mai 2002 au 6 janvier 2003 :

Mois	Moyenne journalière					Totaux mensuels				
	Hits	Fichiers	Pages	Visites	Sites	Ko	Visites	Pages	Fichiers	Hits
Jan 2003	197	180	18	9	56	2548	58	113	1080	1186
Dec 2002	314	252	16	9	311	16163	291	521	7827	9737
Nov 2002	156	115	11	4	122	9740	125	353	3451	4700
Oct 2002	156	98	9	4	94	9481	126	282	3068	4855
Sep 2002	77	55	6	2	54	4992	75	199	1674	2312
août 2002	9	7	4	2	43	252	73	124	197	236
Juil 2002	113	49	7	2	58	4181	68	223	1372	3191
Juin 2002	166	78	14	1	22	8081	44	415	2282	4825
Mai 2002	315	224	20	4	56	7602	68	307	3366	4725
Totaux	63040	928	2537	24317	35767					

Petit lexique :

- Hits =
- Fichiers =
- Pages =
- Visites (en fait la colonne à retenir) =
- Ko =

Nous vous rappelons par ailleurs que le site est aussi le votre et que nous attendons vos observations par l'intermédiaire de la "Boîte à lettre" ...

A inscrire sur vos agendas ...

Nouveau site internet de l'UEEIV
"www.ueeiv.com"

Le Congrès de l'UEEIV en 2004 à San Sébastian, en Espagne

EURAILFORUM &



**LES CHEMINS DE FER
EUROPÉENS AU XXI^e SIÈCLE
7^e Congrès International
et Exposition,
8 - 10 juin 2004
Donostia / Saint-Sébastien,
Espagne**

Après les grands congrès internationaux de l'UEEIV à Amsterdam, Berlin, Vérone et Strasbourg,

Le 7^e Congrès international et son Exposition associée "RAIL 21", auront cette fois lieu en Espagne.

L'Europe entière aura les yeux tournés vers Saint-Sébastien et se laissera convaincre par les performances, l'interopérabilité et la rentabilité des systèmes ferroviaires actuels et futurs de haute technicité développés dans tous les états européens.

Les exposés donneront l'occasion aux intervenants de présenter les pistes et les options possibles pour assurer la poursuite d'un développement harmonieux des chemins de fer en Europe, tant pour le trafic voyageurs que pour les marchandises.

La Conférence se doublera d'une exposition rassemblant des industriels du secteur ferroviaire alliant modernité et performance et issus de l'Europe

entière. Les occasions qui se dessinent en particulier pour l'industrie ferroviaire régionale devraient être exploitées. Des responsables internationaux en matière de politique des transports ainsi que des spécialistes du secteur ferroviaire vont attirer l'attention du plus grand nombre sur les perspectives d'avenir qui s'offrent aux chemins de fer et vont s'efforcer de donner des impulsions en ce sens.

Le congrès sera organisé par l'UEEIV et l'association membre espagnole "Asociación de Profesionales de la Operación en el Transporte" (APOT). Les préparatifs en vue d'un parfait déroulement de cette manifestation sont en cours.

Ainsi, les compagnies de chemin de fer, les industriels du secteur et tous les ingénieurs ferroviaires d'Europe ont-ils déjà été invités à se préparer pour ce congrès international et à retenir cette date dès aujourd'hui.

Les entreprises désireuses de présenter des exposés ou de participer à l'exposition sont dès maintenant appelées à s'adresser au bureau de l'UEEIV à Francfort :

UEEIV
Kaiserstraße 61
D - 60329 Francfort-sur-le-Main
Téléphone : 0049 69 25 93 29
Télécopie : 0049 69 25 92 20
E-mail: ueeiv@t-online.de ■

Des Associations ferroviaires de notoriété

Nous avons souhaité vous présenter 2 Associations Ferroviaires qui nous rendent destinataires de leur bulletin périodiques d'information, considérant qu'elles pourraient nous permettre d'établir des échanges avec l'AFFI. Vos suggestions et observations seront les bienvenues.

L' A E D T F

BUT DE L'ASSOCIATION

L'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire (AEDTF) a pour objet le développement et la promotion du transport ferroviaire en Europe, tant des voyageurs que des marchandises. Elle intervient directement auprès de l'Union Européenne et de ses Etats membres, associés ou voisins, de leurs Collectivités Territoriales et / ou Locales, des Organismes Concessionnaires et / ou Exploitants, des Constructeurs de matériels ferroviaires, des Associations d'Usagers des Transports ou d'Amis du Rail, et plus généralement auprès de tous ceux qui sont concernés par l'objet de l'Association. Le champ d'activité de

l'AEDTF s'étend à l'ensemble des lignes ferroviaires quelles que soient leurs types (y compris l'urbain).

L'AEDTF est une Association loi française de 1901, de type organisation non gouvernementale (ONG), de type horizontale (et non pas de type vertical ou pyramidal).

C'est un club de prospective permettant des échanges, des réflexions, des médiations et des conciliations avec des personnes ou des structures dont certaines, par nature, ne se seraient pas rencontrées. Les positions officielles de l'AEDTF, validées par son Bureau et son Conseil d'Administration (et/ou par son Assemblée Générale), ne sont pas automatiquement celles de

tous ses membres et inversement. L'AEDTF est à l'origine de nombreuses réalisations et de textes de lois nationaux ou européens. C'est la seule structure de ce type en Europe. Elle est principalement un outil à disposition des Régions (chargée du transport ferroviaire régional) ou des grandes agglomérations.

L'AEDTF est devenue l'un des principaux interlocuteurs privilégiés des Collectivités Territoriales et des Administrations en matière de compétence dans le domaine ferroviaire sur l'ensemble des relations internationales (EC, ETR, ICE et TGV), régionales (IC, IR et EIR) et locales (RE, RB, TER, Métros, Trains/ Tramways et Tramways).

Plusieurs centaines de particuliers, mais aussi un grand nombre d'Elus de toutes tendances politiques, des Régions, des Départements, des Cantons, des Districts, des Communes, des Entreprises, des Constructeurs et des Associations soutiennent activement ces divers projets.

Parmi ses Associations membres, on trouve notamment, l'ADL-GDL (Association des Ingénieurs des CFF), l'AIJF (Association Internationale des Journalistes Ferroviaires), la FIF, la FNAUT-PACA ...

Cette Association, dont le siège est à Grenoble, www.aedtf.org, est présidée par Monsieur William Lachenal. ■

L' A H I C F

VOCATION, MISSIONS, OBJECTIFS

L'AHICF, constituée en 1987 à l'initiative commune de représentants des entreprises ferroviaires françaises et de membres de l'Université, est vouée à l'histoire des transports par fer et de leurs réseaux, des hommes qui les construisent, les exploitent et les utilisent. Elle étudie, fait connaître et met en valeur les multiples aspects (économique et financier, technique, social et culturel) de la présence des chemins de fer et des hommes du rail en France et dans les pays de rayonnement français, hier et aujourd'hui.

L'AHICF rassemble principalement des chercheurs venus de toutes les disciplines des sciences humaines et des professionnels des transports par fer. Elle reste ouverte à toute personne qui souhaite participer à des recherches communes sur l'histoire du monde ferroviaire et en approfondir la connaissance.

L'AHICF compte près de 400 membres, dont 40 adhérents au titre de personnes morales.

Ses principaux membres bienfaiteurs sont :

- la SNCF, la RATP, Réseau Ferré de France, la Fédération des industries ferroviaires ...

Deux missions : la recherche et la sauvegarde du patrimoine

LA RECHERCHE

L'AHICF a pour mission principale la recherche dans toutes les disciplines des sciences humaines intéressées aux chemins de fer et à leur histoire.

L'AHICF développe la recherche, coordonne les efforts des chercheurs qui travaillent à l'histoire des chemins de fer dans différentes disciplines ;

Elle suscite de nouvelles recherches en proposant chaque année des thèmes de recherche et des sujets de mémoires aux directeurs de travaux universitaires et en orientant les étudiants qui s'adressent à elle.

Elle soutient la recherche en accordant, grâce au mécénat de ses membres bienfaiteurs, des allocations à des étudiants et à de jeunes chercheurs.

L'AHICF diffuse la recherche

- elle tient ses membres et ses correspondants informés de l'actualité de la recherche ;
- elle leur donne l'occasion de rencontres et d'échanges en particulier dans le cadre des commissions et des groupes de travail spécialisés de l'association ;
- elle leur permet de faire connaître les résultats de leurs travaux par des

conférences, des colloques et ses publications.

L'AHICF publie la Revue d'histoire des chemins de fer, semestrielle, et la Revue d'histoire des chemins de fer hors série, consacrée aux actes des colloques ou à des monographies (voir également la liste des articles publiés).

- L'AHICF organise également une à deux journées scientifiques par an qui permettent d'exposer les travaux en cours sur un sujet précis (voir également le calendrier des activités de l'AHICF).

LE PATRIMOINE

L'AHICF a inscrit dans ses statuts la nécessité "de constituer la mémoire collective du génie ferroviaire français" ; elle promeut la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique et culturel des chemins de fer - archives, véhicules et objets techniques, bâtiments, voies, sites et paysages - par ses conseils aux entreprises, associations et particuliers comme par ses actions.

L'AHICF, qui n'a pas pour mission de gérer elle-même le patrimoine historique, travaille en relation avec les services d'archives publics et d'entreprises, les administrations chargées de la Culture, les musées ferroviaires et les associations de

défense et préservation du patrimoine historique.

Un objectif : mettre en réseau les ressources et les initiatives

L'AHICF souhaite favoriser les échanges d'informations et d'expériences et les travaux communs entre chercheurs, archivistes, gestionnaires du patrimoine, entreprises, collectivités publiques, institutions culturelles et associations intéressés à l'histoire et à la préservation du patrimoine des transports par rail.

Elle est un centre de ressources pour toutes personnes actives dans ces domaines auxquelles elle fournit références documentaires, contacts et orientations.

Elle travaille à la formation d'un réseau international, tant par des initiatives de recherche communes que par l'intermédiaire de l'Association internationale d'histoire des chemins de fer www.ffe.es/ai/body_frances.htm dont elle est membre fondateur.

L'Association est présidée par Monsieur Louis Gallois, président du conseil d'administration de la SNCF, la direction est assurée par Monsieur Bruno Baufine-Ducrocq, délégué général, assisté d'un secrétariat administratif et d'un secrétariat scientifique. ■

Les événements à venir...

Les Vœux 2003

Le 28 janvier à la FNTF

... participation du Président Daniel Tardy

La prochaine cérémonie traditionnelle des Vœux de l'AFFI aura lieu à la FNTF, mardi 28 janvier 2003, à 18 heures.

Nous espérons depuis longtemps la participation du Président de la FNTF, Monsieur Daniel Tardy, ce sera pour les participants, un honneur de le recevoir enfin très officiellement.

Sans dévoiler son intervention, voici quelques chiffres pour situer cette imposante Fédération de Travaux Publics.

La FNTF a été créée le 20 décembre 1940, elle compte aujourd'hui 147 membres regroupés dans :

■ **17 syndicats de spécialités**, représentant la diversité des métiers de TP. Ils sont le lieu de la représentation et de la défense des intérêts propres à chaque activité.

■ **20 Fédérations Régionales** qui sont les portes d'entrée locales des entreprises. La FRTF est à la fois une structure de proximité et de conseil au service de l'entreprise et l'acteur de la défense et de la promotion des intérêts régionaux et départementaux des TP.

■ **Le Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de TP de France et d'Outre mer**, fondé en 1882, qui regroupe 400 adhérents.

■ **Le Syndicat des Entrepreneurs Français Internationaux (SEFI)**, avec 14 membres, des entreprises dont l'exportation représente une part importante de leur activité.

Dans cette vaste maison, le Ferroviaire y est notamment représenté par le SETVF, le Syndicat des Entreprises de Travaux de Voies Ferrées. ■

Dans le cadre du programme prévisionnel de l'année 2003, en dehors de la Cérémonie des Vœux que nous avons évoquée ci-dessus, et d'une 2^e visite de l'Agence Ferroviaire d'Essais SNCF de Vitry (à fixer), nous envisageons 4 nouvelles "Rencontres" diversifiées :

Rencontre avec la RENFE (TGV) et le métro de Madrid en avril ou mai 2003

Fin avril ou début juin, un voyage d'études en Espagne qui fera suite à celui que nous avons déjà effectué en juin 2000. C'est de nouveau avec notre ami Ignacio Barron que nous sommes en train de l'organiser. Il s'effectuerait selon un programme défini comme suit : départ de Paris mercredi soir par train de nuit, arrivée à Madrid jeudi matin, visite du métro, départ pour Barcelone (jeudi et vendredi). Visite, de la nouvelle ligne à grande vitesse, et (sous réserve), parcourt dans le nouveau train AVE en essais. Retour à Paris par train de nuit vendredi, une option sera proposée pour un retour samedi. ■

Assemblée Générale de l'AFFI en mai ou juin 2003

Vers la fin du mois de mai, l'Assemblée Générale de l'AFFI à Paris, à l'issue de laquelle nous convierons une personnalité du monde Ferroviaire. ■

Visite en Alsace en septembre 2003

En septembre, un déplacement en Alsace organisé en collaboration avec Roland Niklaus et les membres régionaux. Elle pourrait s'articuler autour d'une visite de la CTS en charge des Transports Strasbourgeois, d'industries régionales pouvant nous présenter des produits novateurs comme le Modalohr et le Translohr, de l'atelier SNCF de Bischheim ... ■

Visite d'un chantier de Renouvellement Voie et Ballast en fin d'année 2003

Dans le courant de l'année (à voir en fonction des programmes annuels de la SNCF), visite d'un chantier de Renouvellement Voie et Ballast (RVB) qui ne manquera pas d'intéresser un grand nombre de nos membres. ■



OBSERVEUR : UN OUTIL RÉVOLUTIONNAIRE POUR LE RELÈVEMENT DES GABARITS

A ce jour, la SNCF ne dispose pas d'outils pour contrôler le gabarit de circulation sur son réseau avec suffisamment de précision. Barbaret, Wagon D6, Wagon-profil font leur travail mais lentement et avec des précisions de l'ordre de 5 ou 10 cm. Dès la fin de l'année 2002 sera mis en service un outil embarqué très performant dans le domaine de la captation et de l'interprétation des images, appelé Observateur composé de 26 caméras de 1.000 x 1.000 pixels pouvant capter jusqu'à 1.000 images par seconde qui photographient les 360° du gabarit éclairé par un ensemble de lasers infrarouges fonctionnant dans les 800 nanomètres. La fréquence d'échantillonnage est de 200 profils par seconde donnant des informations sur une tranche de voie de 22 cm, à 120 km/h aujourd'hui et demain à 160 km/h. Ces informations très lourdes sont ensuite triées, seuls les pixels significatifs sont retenus, toutes les cinq tranches de 22 cm chacune, un enregistrement est effectué, compactant les données captées sur 1,10 m. de voie environ. Les enregistrements sont doublés en face à face pour éviter le brouillage de l'information par des lumières parasites. On peut ainsi travailler de jour car si une des caméras est éblouie par un soleil rasant, l'autre prendra le relais. Les performances du système lui permettent de distinguer des variations très faibles telles que : 10 mm à 4 m de distance, 20 mm à 8 m. Le plus difficile est de raccorder ces relevés dans un même référentiel x, y : celui de la voie circulée. Une banque de données, stockant des informations comme le profil / rail, permet alors de rapporter les enregistrements au profil théorique et de bâtir ce référentiel, en temps réel. La fenêtre de 7 m de hauteur sur 15 m de large permet en un seul passage la prise en compte du Gc, le plus grand gabarit existant, en détectant tous les

obstacles : caténaires, voies adjacentes et arbres compris.

C'est ainsi que la SNCF développe actuellement une base gabarit nationale (BING) qui sera mise à disposition de l'activité fret pour préparer par exemple la circulation de convois exceptionnels mais l'importance et la précision des informations recueillies seront aussi exploitées à d'autres fins par exemple donner lieu à des simulations en 3 D : déplacement d'une voie, relèvement d'une vitesse, rectification d'un tracé, possibilité d'envisager l'augmentation de la capacité commerciale d'une ligne mais aussi relever le profil d'un ballast, l'usure du rail ou la position de la caténaire. ■

COMMENT METTRE HORS D'EAU LES OUVRAGES D'ART EN MAÇONNERIE

D'âge respectable, les quelque 18.000 ponts en maçonnerie du réseau ferré français prennent l'eau de toutes parts. La plupart ont, en effet, été construits à une époque où l'on ne prévoyait pas de système d'étanchéité ou au mieux des systèmes rudimentaires qui ont mal vieilli. Sur ces ponts-rails, l'eau de pluie ou de ruissellement pénètre par le ballast, s'infiltre dans la maçonnerie, stagne dans la pierre ou dans les liants qu'elle fait éclater lorsqu'il gèle.

La technique de base utilisée pour la réfection de l'étanchéité consiste depuis des années en la dépose des voies et du ballast et donc l'arrêt du trafic afin de poser un film étanche. Aujourd'hui, la SNCF a mis au point des techniques qui permettent de rénover l'étanchéité avec efficacité sans déposer le ballast.

Plusieurs procédés sont utilisés ; soit l'électro-injection de matières polymérisables afin de colmater les vides de la maçonnerie, soit l'injection de gel méthacrylate sur quelques centimètres d'épaisseur dans le terrain en contact avec l'extrados, soit encore l'injection d'un coulis à base de ciment classique.

(pour en savoir plus SNCF, revue Rail et Recherche, n° 22 1^{er} trimestre 2002, p.23,24). ■

DES LOCOMOTIVES RADIOCOMMANDÉES

L'activité Fret est à la recherche de gain de productivité en matière de ressources humaines, de matériel et d'utilisation des infrastructures. Le projet "télécommande des locomotives par radio" que la direction du Fret s'apprête à adopter, correspond à cette optique, c'est-à-dire permettre, à terme, la circulation de convois de trains jumelés pouvant mesurer jusqu'à 1500 m.

Ceci sera réalisé grâce à la mise au point d'un dispositif permettant au conducteur de la locomotive de tête d'un train long jumelé de transmettre toutes les commandes qu'il effectue à la locomotive secondaire en utilisant un lien radio à la fréquence de 5,8 GHz ; soit en mode jumelage (machine secondaire au milieu du convoi) soit en mode poussée attelée (machine secondaire en fin de convoi). La première application de cette recherche sera de jumeler les trains de ballast destinés à alimenter le chantier du TGV Est.

(pour en savoir plus SNCF Rail et Recherche n° 22, 1^{er} trimestre 2002, p.6 et 7). ■

FIBRE DE CARBONE POUR RENFORCER ET RAJEUNIR LES PONTS MÉTALLIQUES

Les ouvrages d'art métalliques de la fin du XIX^e siècle ont souffert de maux multiples tels que la fissuration de l'acier, le desserrage des assemblages rivés, la corrosion. RFF et la SNCF ont donc entrepris d'appliquer à ces ponts la technique du tissu en fibre de carbone d'une résistance à la rupture deux fois supérieure à celle de l'acier et aussi simple à poser que du papier peint. La principale difficulté réside dans le choix des colles et la préparation de la surface. Une première mise en œuvre de cette nouvelle technologie vient d'être réalisée avec succès sur les ponts métalliques de la ligne Rodez - Séverac.

(pour en savoir plus SNCF, revue Rail et Recherche, n° 23, 2^e trimestre 2002, p. 4). ■

LE BALLAST

La voie est un ensemble complexe soumis à de multiples contraintes, mais à quoi sert le ballast ?

Le ballast sert à répartir les charges statiques et dynamiques induites par les circulations ; à assurer un ancrage de la voie dans les trois directions ; à réduire les émissions acoustiques, à amortir les vibrations, à drainer les eaux fluviales et à faciliter la maintenance de la voie. Un programme chargé !

Pour améliorer l'efficacité de la maintenance de la voie, pour en optimiser le coût et prévenir les incidents de circulation, il est donc capital d'étudier le comportement mécanique de ce matériau et d'apporter ainsi des réponses aux interrogations fondamentales sur ce qui se passe à l'intérieur d'un tas de cailloux. Plusieurs thèses de recherche sur le ballast sont menées en collaboration avec les services techniques de la SNCF. L'objectif est de fournir à terme des logiciels d'aide à la décision pour la maintenance de la voie.

(pour en savoir plus SNCF, revue Rail et Recherche, n° 24 3^e trimestre 2002, p.12,13). ■

Les informations



BONNA SABLA

Le groupe français de services Vivendi Environnement (V) vient de céder 80 % de Bonna Sabla à Axa Private Equity. Bonna est le principal actionnaire de notre confrère Sateba, spécialiste de la traverse béton. ■

TRANSFERT DE COMPÉTENCES

Au cours de l'année 2002, les 20 régions concernées ont signé avec la SNCF une convention fixant les modalités d'exploitation des réseaux régionaux de voyageurs pour lesquels ces régions ont compétence depuis le 1^{er} janvier 2002. Ce transfert, organisé dans le cadre de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, doit s'accompagner d'un arrêté fixant le montant de la compensation financière versée par l'État à chacune des régions. ■

TRAIN TRANSRAPID

Jusqu'à ce jour, en raison de son coût très élevé, le train à sustentation magnétique a échoué en Allemagne. Il y a deux ans le gouvernement allemand avait renoncé au projet emblématique de Transrapid entre Berlin et Hambourg. Depuis, même s'il n'est pas enterré, ce modèle technologique peine à se développer outre-Rhin.

Cependant une série de bonnes nouvelles vient de relancer le système. Berlin a donné récemment son accord à la construction de deux lignes nouvelles, l'une en Rhénanie - Westphalie pour un montant de 1,75 milliard d'euros et l'autre en Bavière pour 500 millions d'euros.

A l'exportation, le chancelier Schröder vient d'inaugurer avec son homologue chinois la liaison Shanghai au nouvel aéroport de Pudong, soit 30 km parcourus en huit minutes à la vitesse commerciale de 430 km/heure pour un coût global de 1,3 milliard d'euros dont une partie financée par l'Allemagne. En outre, le gouvernement chinois vient de donner son accord pour des discussions exclusives avec le consortium allemand Siemens-Thyssen krupp en vue de la signature d'un contrat pour la construction d'une ligne de 180 km. entre Shanghai et Hangzhou, la capitale de la province orientale du Zhejiang.

Le projet de train à grande vitesse entre Shanghai et Pékin soit 1.200 km de ligne à grande vitesse est toujours en discussion ouverte avec l'ensemble des constructeurs intéressés par ce projet. ■



JEAN-PIERRE CHEVEREAU,	ALSTOM
MARINA MARTIN,	AVENIR RAIL
CHRISTOPHE KESELJEVIC,	RFF
GÉRARD POURNIN,	RATP
PASCAL FONFRIDE,	ALSTOM
DOMINIQUE CALVET,	ITEXIA
ALAIN VAUBOURG,	MARECHAL
FRANÇOIS BRESSY,	DTT
SERGE RIGOULAY,	TRANSDEV
JEAN-GUY CLEMENT,	COGIFER
LAURENT GRUNER,	COGIFER
PIERRE CHENAIS,	ALSTOM
PHILIPPE DECONDE,	AGENDA
JEAN VERRIER,	SIEMENS
KOURSI EL,	IRENTS
MILOUDI EL,	
JEAN COUMEL,	CONSULTANT FERROVIAIRE
PHILIPPE GALLEY,	LIGERON
JEAN-CLAUDE LIGERON,	LIGERON
CLAUDE DENÉPOUX,	LIGERON
DANIEL HOSTYN,	LIGERON