ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER
SECTION DE TOULOUSE MIDI-PYRENEES
Adresse du Président : Michel FOURMENT – cidex 3592 – 6, rue des Fauvettes - 31840 AUSSONNE -
Téléphones : 05 61 85 12 56 - 06 37 17 30 98 - Mail : fourmentmichel@wanadoo.fr
Secrétaire-comptable : Christiane GRANEL 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE,
Téléphone : 05 61 13 43 01 - Mail: christiane.granel@orange.f



Un AGC Languedoc-Roussillon traverse l'Orb à Béziers. 25 mars 2014.
Photo Jean Paul LASSERRE DU ROZEL

Toulouse, le 30 mai 2014

CIRCULAIRE 2014/2

SORTIE AVEC LE TRAIN DU PAYS CATHARE ET DES FENOUILLEDES LE MERCREDI 2 JUILLET 2014

*** Départ TOULOUSE : 6 h.05 – TER 870603 -**
- Changement à Narbonne, arrivée 7 h.51 - **départ 8 h 55 - TER 870603 -**
* Arrivée à RIVESALTES : 9 h 32

* Départ de l'autorail TPCF en gare de RIVESALTES 10 h.00
* Arrivée à CAUDIES DE FENOUILLEDES 11 H.35

- Changement de train, de l'autorail au train « en plein air », constitué d'une locomotive diesel-électrique tractant une voiture découverte et une voiture mixte (abritée, avec 2 plateformes en plein air).

* Départ de CAUDIES DE FENOUILLEDES 11 H.45
* Arrêt « Gorges de l'AUDE » 12 H.30 : cet arrêt permettra de voir toute la ligne et de se rendre ensuite au restaurant « Le Rébenty » situé à 200m environ.

* Départ « GORGES DE L'AUDE » 14 h.55
* Arrivée à CAUDIES DE FENOUILLEDES 15 h.45
- Changement de train, du train « en plein air » vers l'autorail pris le matin.

* Départ de CAUDIES DE FENOUILLEDES 15 h.55
* Arrivée en gare de RIVESALTES 17 h.30

* Départ de RIVESALTES 18 h 25 -TER 876428
- Changement à Narbonne, arrivée 19 h 04, départ 19 h 12 - TER 870602

*** Arrivée à Toulouse à 20 h 59.**

Le trajet est ponctué de commentaires sur les paysages traversés et sur l'historique de la ligne.
Nous trouverons dans l'autorail des commodités, des boissons chaudes ou froides, et divers articles.

NOS PROCHAINES PERMANENCES 2014

Les prochaines permanences sont fixées aux samedis 14 juin et 06 septembre 2014.
Rendez-vous, comme d'habitude, à notre local, 11, rue de Périole de 14 h.30 à 17 heures.

NOTRE DERNIERE SORTIE

Visite de l'AFAC Midi-Pyrénées aux ateliers de Béziers - Le mardi 25 mars 2014 -

Partis de Toulouse à 7 h 13 par TER *(1),* après changement à Narbonne un autre TER nous dépose à destination à 9 h 23. Nous rejoignons dans de hall de la gare les participants venus de Perpignan ou arrivés en voiture.
Après un quart d'heure de marche, nous sommes accueillis au pied de la passerelle privée enjambant les voies principales et nous commençons la visite vers 10 h 00.

Les ateliers que nous allons parcourir font partie du Technicentre Languedoc Roussillon qui regroupe 3 Unités Opérationnelles :
- UO GRAND SUD: Villefranche Vernet-les-Bains, Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier, Cerbère.
- UO TER : Nîmes, Perpignan, Cerbère.
- UO COURBESSAC : Nîmes.

L'UO GRAND SUD assure la maintenance de matériels variés (automotrices, wagons, locomotives, locotracteurs, contacteurs), pour le compte des activités TER, Voyages et FRET sur les 6 sites de la Région.

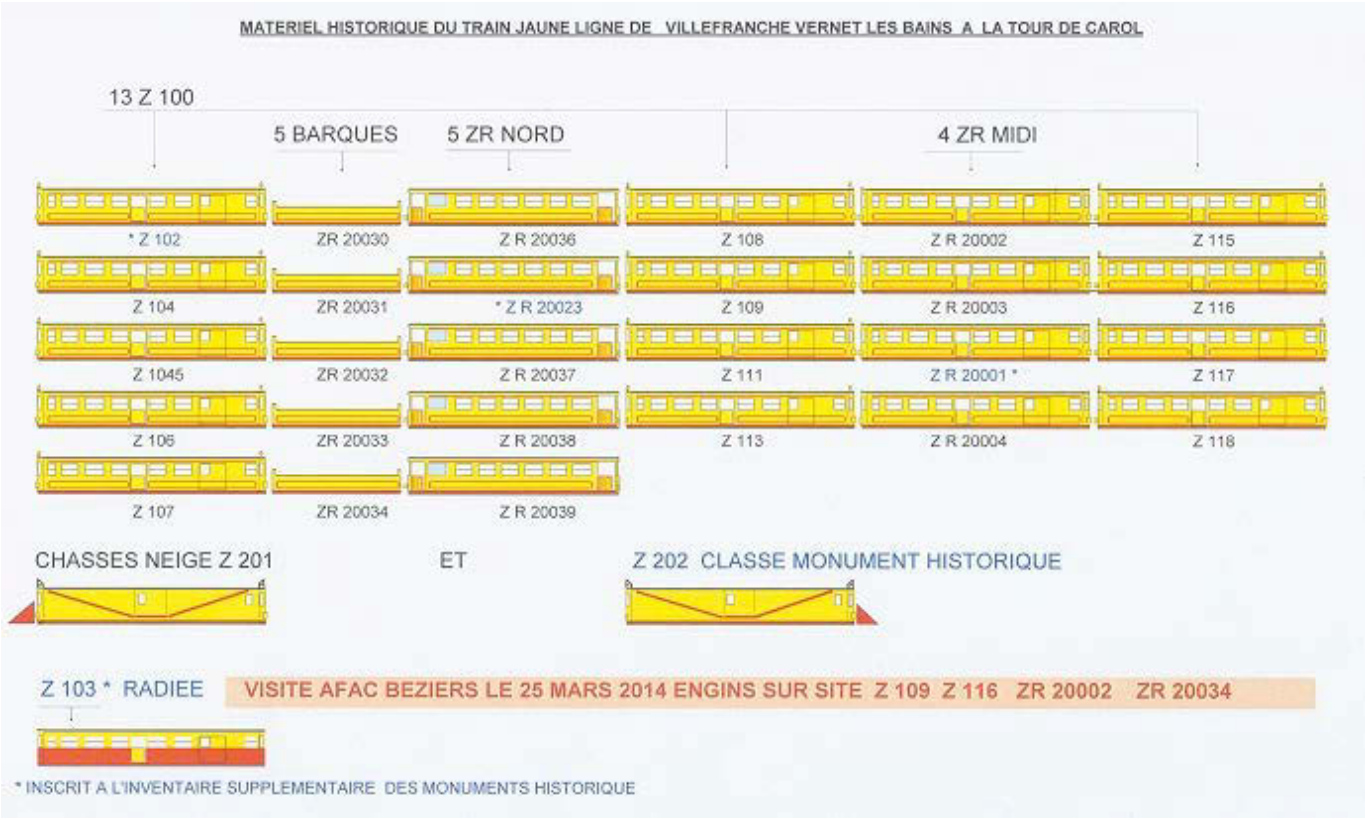
L'UO Matériel de Nîmes assure la maintenance d'organes de Roulement et de matériel remorqué ; la maintenance du matériel automoteur régional pour le compte de l'activité TER.
A Cerbère sont effectuées les visites FRET.

Béziers est centre d'excellence des contacteurs (maintenance exclusive des contacteurs) et spécialisé pour la rénovation du Train Jaune (TER à voie métrique de Cerdagne), et a pour cela un effectif de 17 agents (polyvalents) sur les 120 de l'UO Grand Sud, et 470 environ pour l'ensemble du Technicentre Languedoc Roussillon.
Le jour de notre visite nous avons pu voir en rénovation complète les Z 109 et Z 116, les ZR 20002 (dites MIDI, accès par porte centrale) et ZR 20034 (Barque).
Les rénovations sont faites dans le respect des origines du matériel de 1910. Toute pièce qui ne peut pas être réparée est refaite à l'identique sur place, ce sont des pièces génériques confectionnées d'après les plans d'époque. La grande modification du train jaune a eu lieu en 1984 quand les frises de bois recouvrant les parois ont été remplacées par de la tôle d'acier.

(1) Ce TER était composé d'un seul autorail X 73500, à capacité plus que réduite pour le service à effectuer. C'est avec beaucoup de peine que nous avons réussi à trouver des places assises dès le départ de Toulouse. Tous les voyageurs n'ont pas eu cette chance. De plus une mise à quai tardive provoque une ruée pour l'accès au train. A Narbonne cet autorail revient vers Carcassonne pour assurer ensuite des liaisons Carcassonne Limoux Quillan. Espérons que l'arrivée des Régiolis renforcera suffisamment le parc pour mettre fin à cet inconfort et au risque de laisser des voyageurs sur *le quai.*



Le groupe vient de franchir la passerelle enjambant les voies principales, la visite va commencer.



Etat du matériel historique du Train Jaune le jour de notre visite.

Les deux automotrices modernes Z 150 Stadler sont peu utilisées, boudées par les touristes (pas d'ouverture des baies) et agressives pour une voie des années 1900 qui n'était pas faite pour elles. L'année écoulée elles ont seulement parcouru 3000 km pendant que les vétérans accomplissaient une fois et demie la distance terre lune. Quel sera l'avenir de ces Z 150 ?





Le groupe attentif aux explications. Dans ce premier atelier, la caisse mise à nu, intérieur vide de la Z 116.





Manipulateur de traction prêt à reprendre sa place.



L’atelier des contacteurs, le site traite tous les contacteurs de tous les matériels (du TER au TGV…).





Isolateurs : ceux de gauche d'origine sont en porcelaine ; celui de droite est une pièce générique,
donc à l'identique mais en matière composite moderne.

Un châssis de bogie de motrice (retourné) peut comprendre aussi bien des pièces d'origine que des pièces génériques (l'acier employé aujourd'hui est de meilleure qualité). L'assemblage des divers éléments se fait comme à l'origine par rivetage.





Remorque « Midi » ZR 20002 et « Barque » ZR 20034: Le plancher de la barque est refait à neuf, comme à l'origine, en chêne, coût de l'opération : 4000 Euros.

Malgré la variété des opérations effectuées et la polyvalence du personnel, certains éléments sont sous-traités à des entreprises extérieures comme par exemple la sellerie (skaï) chez un sellier de Narbonne.

La Z 109 dans la cabine de peinture où a lieu la peinture de l'intérieur, de l'encadrement des baies, la pose des baies et la peinture extérieure. Dans une autre cabine sont mises en peinture les petites pièces.

En sortant des ateliers, nous pouvons voir sur une voie extérieure cette caisse de 8100 servant à tarer les bascules.





Trente mille heures de travail sont effectuées chaque année par les 17 agents en charge du Train Jaune.

Il est midi lorsque nous terminons cette visite pleine d'enseignements et qui nous a permis de voir la face caché du Train Jaune.
Nous remercions ici toutes les personnes qui nous ont permis de voir ces ateliers qui ont eu par le passé un effectif de 800 personnes et qui semblent aujourd'hui surdimensionnés.

Après un repas au restaurant d'entreprise tout proche, l'heure de la séparation vient, les uns reprenant le train de 14 h 37 pour rejoindre Toulouse après changement à Narbonne, d'autres prolongeant le séjour à Béziers pour faire quelques photos ferroviaires sans doute… Mais tous satisfaits de cette journée.

Michel FOURMENT

DES NOUVELLES DE LA REGION :

Livraison du premier Régiolis Midi-Pyrénées.

Le 6 mai 2014, Alstom a présenté aux autorités de la Région Midi-Pyrénées et de la SNCF la première rame Régiolis livrée en Midi-Pyrénées. La Région a commandé 25 rames pour un coût de 185 M€ qui seront progressivement mises en service dans l'année. A partir du 2eme semestre 2016, Midi-Pyrénées recevra 7 autres Régiolis et 18 Régio 2N pour un montant de 248 M€, financés également par la Région.
Une opération plus large de présentation de ces nouveaux matériels est prévue dans le cadre de sa mise en circulation commerciale (sous pavillon Midi-Pyrénées), dont la date n'a pas encore été arrêtée.

Le Viaduc du Viaur.

Dernier chantier du plan rail Midi-Pyrénées, le viaduc du Viaur fait peau neuve. Situé entre les PK 450,909 et 451,369 de la ligne Castelnaudary-Rodez (1), sur les communes de Tauriac de Naucelles (Aveyron) et Tanus (Tarn), il permet le franchissement de la profonde vallée du Viaur.
En 1887, un concours d'ingénieurs est lancé, Gustave Eiffel figurait parmi les candidats. C'est à Paul Bodin de la Société de construction des Batignolles (aujourd'hui SPIE Batignolles) que fut confiée la construction, elle a duré de 1895 à 1902, ouvert à l'exploitation le 18 décembre 1902, l'inauguration a eu lieu le 5 octobre 1903. L'ouvrage est inscrit au titre des monuments historiques le 28 décembre 1984.
Sa longueur totale est de 460 m, 410 m pour la partie métallique dont l'ouverture de l'arche centrale entre les appuis est de 220 m. La hauteur des rails au-dessus de la rivière est de 116 m, 54 m au-dessus des appuis. La masse métallique est de 3800 tonnes dont 3245 t d'acier doux (2). Construit en acier, assemblé par des rivets posés manuellement, il se compose de deux poutres en porte à faux équilibrées (technique Canteliver) formant l'arc central par les deux ossatures métalliques qui s'arc-boutent au milieu du viaduc par une clé articulée. A l'origine ce point central du viaduc n'était pas soudé, l'arche principale est scindée en deux parties indépendantes capables de soutenir chacune un poids considérable. Les deux parties furent soudées pour des raisons de maintenance peu après la construction du viaduc. Chaque arche est prolongée par une courte travée métallique (95 m), et 2 arches en maçonnerie côté Tarn (21m), 3 arches côté Aveyron (29 m). Les ossatures métalliques reposent de chaque côté sur des appuis en maçonnerie au moyen de sabots également articulés. Le tout a nécessité 4000 m3 de maçonnerie.
C'est le seul pont de ce type en France. Durant sa construction, aucun accident mortel ne fut à déplorer.
Le 21 septembre 2002, pour fêter son centenaire, la 141 R 568, alors à Capdenac, est passée sur le viaduc et effectuait des navettes entre celui-ci et la gare de Naucelle, tandis qu'un X 73500 faisait de même côté Tanus, le viaduc était réservé aux visiteurs à pied. Pour clôturer la fête et commémorer l'évènement, un feu d'artifice a été tiré.
L'objectif de la rénovation actuelle est de refaire la protection anticorrosion (comprenant le décapage, la rénovation de la structure métallique, la peinture). Le chantier prévu en même temps que le doublement de la ligne de Toulouse à St Sulpice, pour ne pas fermer plusieurs fois la ligne, a dû être reporté à cause de la nouvelle règlementation en matière de désamiantage a obligé à repenser les opérations de décapage (3), mais aussi à trouver les financements supplémentaires destinés à ce chantier hors normes. Dans un premier temps évalué à un peu plus de 20 millions d'euros cette opération représentera finalement un investissement de 26,5 millions d'euros (59,2% pris en charge par la Région Midi-Pyrénées, 7,5% par l'Etat et 33,3% par RFF).
Après un test réalisé en 2012, la première étape des travaux a débuté en février 2014 avec l'installation de la base chantier et la mise en place d'un platelage sous le tablier. La section de ligne Carmaux – Rodez est fermée du 31 mars au 28 septembre 2014. Les travaux débutent par la dépose de la voie ferrée sur l'ouvrage et le montage des confinements indispensables au décapage et à la remise en peinture. Avril à septembre est la période propice à ce type de travaux.
Mais au total près de deux ans de travaux seront nécessaires pour refaire la protection anticorrosion de ce géant de métal. La deuxième phase des travaux aura donc lieu entre octobre 2014 et décembre 2015 sans fermeture de ligne et concernera la remise en peinture des arches. La protection anticorrosion sera constituée de 3 couches de peinture de couleur « gris lumière », nuance très proche de l'existante.

(2) A titre de comparaison, le viaduc de Garabit a une masse de 3248 tonnes, dont 3169 t de fer forgé, 41 t d'acier, 23 t de fonte et 15 t de plomb ; la Tour Eiffel comprend 7300 t de charpente métallique.
(3) La peinture du dernier toilettage datant de 1980 était composée avec de l'amiante.

Travaux de la ligne « Envol » des tramways toulousains.
En parcourant la ligne, longue de 2375 mètres, comme je l'ai fait le 19 avril, j'ai pu me rendre compte de l'état d'avancement des travaux. Je suis parti de la station terminus de l'Aéroport où les quais prennent forme avec la mise en place des abris. Les poteaux supports de la ligne aérienne de contact (LAC) sont en place jusqu'à la sortie des emprises des parkings de l'aéroport et un peu au-delà, la voie noyée dans sa dalle de béton. En poursuivant, la voie est posée sur quelques centaines de mètres mais les rails restent bien apparents, plus loin les traverses sont encore bien visibles en attendant d'être noyées dans le béton, en continuant les rails sont simplement posés sur les traverses et pas encore soudés entre eux. Puis c'est la rencontre avec une plateforme nue où les traverses en tas attendent leur mise en place et puis on trouve la plateforme en cours de construction. Un peu plus loin, en arrivant vers le rond-point de Buxtehude on retrouve la voie noyée dans sa première dalle de béton , puis en cours de pose jusqu'à l'entrée d' «ATR», un peu avant le pont sur l'autoroute A 621. Ce pont a été lancé le 8 mars, il est en cours d'aménagement avant de recevoir les voies. De l'autre côté de l'autoroute, une seule voie est posée entre deux bordures de quai de la future station « Nadot » ; par manque de place serait-elle à voie unique ? Après un passage où la plateforme n'est pas encore bien délimitée, la double voie est posée et les traverses enrobées dans leur première couche de béton, jusqu'au raccordement avec la ligne T1. La pose des appareils de voie de la bifurcation du rond-point Jean Maga eut lieu pendant l'été 2013 (voir circulaire 2013-3). La mise en service de cette antenne « Envol » aura lieu début avril 2015, ce sera la ligne T2.

HOOBY TREN n° 244 Février 2014
Opinion : Ceux que l'AVE a supprimés. Après la mise en service des AVE et TGV transfrontaliers, les Trains Hôtels ont disparu.
Le Madrid – Paris n°00407/00409 « Francisco de Goya » après 30 ans de service ininterrompu depuis 1981 jusqu'en 1996 composé de matériel Talgo Pendulaire RD (changement d'écartement)…et ensuite Talgo VI ; il est supprimé. Sa suppression est justifiée par la mise en service des AVE et aussi par les énormes pertes générées.
Le Barcelone - Paris n° 00475/00477 « Joan Miro » fut le premier incorporant des remorques Talgo Lits en mai 1974 ; initialement composé de rames Talgo Lits RD sous le nom de « Barcelona Talgo ». A partir de 1991, les remorques Talgo RD font place aux remorques Talgo V. Il est alors exploité par la société Elipsos et prend comme nom « Francisco de Goya ». Les mêmes raisons déficitaires ont justifié sa suppression.
Le train Estrella *(nos Lunéa)* Madrid – Barcelone – Cerbère n° 00370/00371 « Costa Brava ». Il est en service depuis 1963, et depuis 2006 avec seulement des couchettes, cafeteria et places assises. Actuellement, depuis 2011 c'est l'ultime train Estrella régulier en Espagne. Depuis 2013, quotidien entre Madrid et la frontière ; à partir de cette date le service fut limité entre Madrid et Barcelone- Sants sauf les vendredi et dimanche où il circule jusqu'à Cerbère/Port-Bou ; aucune circulation le samedi. Depuis la mise en service des AVE et TGV, vu sa faible occupation à partir de Barcelone-Sants, il ne circule plus jusqu'à Cerbère /Port Bou et il est quotidien, sauf le samedi.
Le Talgo Carthagène - Lorca – Montpellier n°00464/00463 « Mare Nostrum ». Il résulte en 1998/1999 de la fusion de plusieurs services en un seul et s'équipe de remorques Talgo VI RD. La relation est limitée à Barcelone Sants – Carthagène depuis le 14 décembre 2013.
Ces suppressions sont regrettables, si utiles pour de nombreux voyageurs. Les directions de RENFE et SNCF auraient pu comprendre qu'avec de meilleurs tarifs et offres les trains nocturnes pouvaient être rentables. *(Commentaire de la revue).*

Le Tramway de SOLLER (Mallorca, Baléares), fête ses 100 ans. Inauguré le 4 octobre 1913, ce tramway met en liaison la ville de Soller avec son port. La ligne est longue de 4,468 km entre Soller et Port de Soller, c'est une voie unique large de 914 mm, avec voies d'évitement et électrifiée dès sa construction par ligne aérienne. Le parcours compte 14 stations plus les 2 terminus. Le matériel roulant se compose d'automotrices bi-cabines de différentes provenances, les n° 1 à 3 de « Carde y Escoriaza », avec les remorques 5 et 6. Les 20 à 24 furent acquises aux tramways de Lisbonne et les « baladeuses » de 1954 aux tramways de Palma. Il y avait un autre automoteur venant de Bilbao, dont nous pensons qu'il est aujourd'hui au musée d'Azpeitia.
Les tramways effectuent le parcours en 25 mn à la vitesse maximale de 14 km/h, ce qui permet de contempler et quasiment toucher la splendide et exubérante beauté des jardins de Soller et ensuite le spectacle unique de son port. Il est conseillé de faire le voyage au printemps ou en automne. En 2012, 1 million de personnes l'ont utilisé, dont plus de 90% de touristes.
Le tramway n° 3 qui inaugura la ligne et qui a eu l'honneur de célébrer le 100eme anniversaire est toujours en service.
En novembre et décembre 2013, sur 1500 m, dans une zone humide, la voie a été refaite (traverses neuves et rails de 45kg/m en barres longues). . Il y a aussi des travaux sur la ligne en 2014.

HOBBY TREN n° 245 Mars 2014

Entrée en service des Unités 113 FGC. Le 27 janvier dernier sont entrées en service trois des 24 nouvelles unités série 113 acquises au consortium Alstom CAF pour les FGC (chemins de fer de la région de Catalogne) pour se substituer progressivement à la série 111. Ces rames vont circuler sur les lignes S1(Terrassa) et S2 (Sabadell). Durant les prochains mois le reste des unités va progressivement entrer en service ; 12 venant de chez Alstom à Santa Perpetua de Mogoda et 12 autres de chez CAF à Saragosse. Des 3 rames en service actuellement, 2 viennent de chez Alstom, 1 de CAF. Ces rames permettent de moderniser le parc, augmenter la capacité de transport, réduire les coûts de maintenance et absorber la demande occasionnée par les prolongements de Sabadell et Terrassa, elles vont se substituer progressivement jusqu'en 2015 aux rames de la série 111 de la ligne Barcelone Vallés. 5 rames seront formées de 3 voitures, capacité de 581 personnes, pour le service de la ligne 7 (Avenue Tibidabo) dont les quais sont très courts. Les autres rames auront 4 voitures pour une longueur totale de 80 m transportant 780 personnes (assisses et debout). Le coût total d'acquisition de ces trains est de 181 Millions d'Euros. Ecartement de voie 1,435 m, structure en aluminium, alimentation en courant continu 1,5kv, 8 boggies dont 6 moteurs (rames à 4 caisses) avec 12 moteurs de traction, vitesse maxi 90 km/h.

Barcelone, rénovation des stations « Passeig de Gracia » et « L'Hospitalet de Llobregat ».

« P. de Gracia » : accessibilité à tous les voyageurs par installation de 4 ascenseurs, 7 escalators et divers aménagements pour un coût de 12 millions d'euros. Cette station a un mouvement annuel de 15 millions de passagers.

« L'Hospitalet de L. » : c'est un point stratégique du réseau banlieue de Barcelone, il y passe 205 trains par jour et 314 circulations y ont origine ou terminus. Après les travaux sur les installations pour une somme de 11,1 millions d'euros, on décompte 19 voies : 2 de circulation générale, 10 de terminus, 1 pour la maintenance des infrastructures et 6 autres pour la maintenance du matériel. Le nouveau plan de voies permet de diminuer les temps d'entrée et de sortie en gare et de réduire de 20% les cisaillements. Les installations de sécurité sont maintenant gérées par des systèmes informatiques. Côté passagers, l'accessibilité est également améliorée par l'installation d'ascenseurs et d'escalators.

HOBBY TREN n° 246 Avril 2014

Ligne de Bilbao à Bermeo, à voie métrique, située au Pays Basque, dessert les importantes localités de Bermeo (port de pêche), Guernica (ville historique du Pays Basque), Mandaka (très connue pour ses plages). La ligne ferroviaire d'Euskotren (Chemins de fer Basques) parcourt tout l'estuaire de l'Urdaibai classé en 1984 par l'UNESCO comme Réserve de la Biosphère. L'emprunter est une des meilleures façons d'admirer le spectaculaire paysage en respectant la nature. La ligne débute à Amorebieta à 20 km de Bilbao sur la ligne Bilbao – San Sebastian, inaugurée le 15 mars 1893 jusqu'à Guernica et Perdernales, elle ne fut inaugurée jusqu'à Bermeo que le 16 août 1955. En cause, la guerre civile, les ralentissements de travaux et les modifications de projets. En 1965, l'exploitation de la ligne par l'Etat (EFE) se transforme en FEVE jusqu'en 1982 où elle fut transférée à Euskotren avec les autres lignes FEVE du Pays Basque. La ligne fut électrifiée en 1973 permettant une liaison directe avec Bilbao supprimant ainsi les transbordements à Amorebieta ; où depuis cette date les trains vers Bermeo utilisent un raccordement direct évitant tout rebroussement. Le tracé est partagé entre rivière, montagne et mer, avec des rampes de 22,5 pour mille et des courbes de 200 m de rayon, tunnels et ponts se succèdent. Sur les derniers 5 km entre Mundaka et Bermeo se trouvent des courbes de 150 m.

Actuellement, la gare Atxuri de Bilbao est le centre de contrôle du trafic Euskotren vers San Sebastian et Bermeo (28 km entre Amorebetia et Bermeo, ligne à voie unique). Depuis 2002, la ligne est équipée du système de sécurité Euroloop, contrôle de signalisation et de vitesse. 28 trains par jour l'empruntent entre Bilbao Atxuri et Bermeo effectuant le parcours en 1 h 45 pour les 48 km du trajet, et 3 AR Bilbao Guernica, plus des trains de nuit de 23 h00 à 7 h 00 (4 services les nuits du samedi au dimanche). Le trafic marchandises n'a toujours eu qu'une faible importance, mais à l'été 2011 une tentative pour réimplanter ce trafic eut lieu avec des locomotives bi-mode série 2000 d'Euskokargo et wagons adaptés au transport de bobines de métal pour Arcelor, 12 circulations mensuelles devaient avoir lieu de nuit pour ne pas gêner le trafic voyageurs, trafic de 100 000 tonnes annuelles prévues avec 2 locomotives et 16 wagons dédiés à ce trafic, chaque circulation pouvait acheminer 600 tonnes mais les manœuvres trop complexes obligeant à couper les compositions en trois pour accéder au port de Bermeo ont eu raison de ce trafic, seulement 5 trains ont circulé. Les locomotives sont aujourd'hui utilisées par les FGC pour le transport des automobiles SEAT entre l'usine de Martorell et le port de Barcelone.

Une locomotive à vapeur, la « Zugastieta », qui a servi entre 1950 et 1955 pour les travaux de prolongement de la ligne, se trouve au musée d'Azpeitia et assure des circulations.

==========

AFAC MIDI PYRENEES

BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LA SORTIE AU PAYS CATHARE

LE MERCREDI 2 JUILLET 2014

Les participants devront se procurer leur billet (aller-retour) TOULOUSE à RIVESALTES

M. Mme. …… .....……

Adresse ..... …n° portable : ……

S'inscrit pour la sortie au pays CATHARE comprenant le trajet aller et retour du train au pays cathare et du Fenouillèdes ainsi que le repas au restaurant.

48 € x ..... = ...

Ce bulletin est à faire parvenir à Christiane GRANEL, 1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE
Tel : 05 61 13 43 01 le plus tôt possible et au plus tard **avant le 15 JUIN 2014,** accompagné du règlement correspondant. Le chèque sera libellé à l'ordre de l'AFAC MIDI PYRENEES.