



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 GRANEL1, rue Charles Baudelaire 31200 TOULOUSE, Mail: christiane.granel@orange.fr



AGEN le 14/01/2012 - **le TER n°71823** - au départ pour Toulouse -
- Photo Michel FOURMENT -

Toulouse, le 26 janvier 2012

CIRCULAIRE 2012 -1

Le Professeur Lucien LAPORTE nous a quittés.

Doyen de l'AFAC, membre n°1825, il avait l'âge respectable de 102 ans et 2 mois. Né au cœur de Toulouse, Place Saint-Pierre le 9 novembre 1909.

Dès l'âge de cinq ans, il trouve dans son soulier une locomotive qui fut le départ de cette passion ferroviaire qui allait l'accompagner jusqu'au dernier jour.

Il fut le co-fondateur de la section AFAC Toulouse Midi-Pyrénées. Dans le courant de l'année 1947, le Professeur LAPORTE et le Docteur DESRUS se sont rencontrés pour lancer les bases d'une association régionale, la section est née. En 1970, Lucien LAPORTE succède au Docteur DESRUS et assure la Présidence de la section jusqu'en 1983.

En novembre 2009, nous avons célébré ses 100 ans entouré de quelques amis de l'AFAC et en présence de M. CAIRE venu de Paris pour l'occasion. Nous avons pu constater que sa passion ferroviaire n'avait pas faibli ; toujours avide de littérature et d'actualités ferroviaires.

Nous connaissions sa passion pour le rail, beaucoup se souviennent du Professeur de physique et chimie mais il avait aussi la passion de la littérature et poésie occitane puisque Félibre Majoral.

Nous lui avons rendu un dernier hommage le 9 janvier 2012.

* Informations extraites du recueil distribué à l'assistance le jour de ses funérailles.

NOS PROCHAINES PERMANENCES 2012

Les prochaines permanences sont fixées aux samedis 4 février, 3 mars, 31 mars, 5 mai et 2 juin 2012. Rendez-vous, comme d'habitude, à notre local, 11, rue de Périole de 15 heures à 17 heures.

COTISATIONS 2012

Cette année, les cotisations n'ont pas été augmentées, mais par contre l'abonnement à la revue a subi une augmentation. Vous trouverez, ci-après, le bulletin d'inscription pour l'année 2012.

Votre inscription sera à adresser à Christiane GRANDEL, 1, rue Charles Baudelaire accompagné de votre règlement. Nous vous en remercions d'avance.

°°°°°

PARIS TOULOUSE en 3h une évidence!

Colloque du 15 décembre 2011 à la Médiathèque de Toulouse en présence d'élus, d'acteurs économiques, de responsables syndicaux, associatifs et de représentants d'usagers

Christophe SARRE, secrétaire du CER, (Comité d'Etablissement Régional) ouvre la séance en remerciant les invités. Pourquoi organiser un tel colloque? Tout simplement parce que les salariés de la SNCF sont attachés à leur entreprise et souhaitent être impliqués dans ce grand projet qui aura pour conséquence la rénovation des quartiers proches de Matabiau.

Frédéric KONFALQUE, président de la commission du CER, souligne l'intérêt d'une telle réalisation qui inversera la part de marché avec l'avion. Les retombées économiques sont énormes avec la création de 12000 emplois. Le TGV constitue un outil de promotion du territoire. Le coût de la LGV s'élève à 4,3 MM. d'euros et deux options de financement sont envisageables : 100% public ou mixte public/privé (à hauteur de 30% pour une concession de 50 ans) C'est le cas de Tours Bordeaux.

- 2012: approbation ministérielle
- 2013: enquête d'utilité publique
- 2016: début des travaux
- 2020: mise en service

Il conviendra de poser une 4ème voie de TOULOUSE à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS où sera installé un terminus des trains péri-urbains.

Patrick BETEILLE, directeur régional adjoint SNCF, s'interroge sur l'horizon ferroviaire en 2020 avec l'ouverture à la concurrence, une réalité physique depuis le 11 décembre dernier.

Charles MARZIANI, vice-président du CR de Midi Pyrénées, se félicite de ce nouveau maillon de l'axe Sud Européen. La ville de TOULOUSE doit être insérée dans un réseau national inter-modal des LGV. Un choix de société dans l'aménagement des transports!

Il vaut mieux le TGV qu'un deuxième aéroport! On ne peut demeurer dans des schémas d'infra-structures centenaires. Investir dans des installations nouvelles est une nécessité.

Michel INTRANS un syndicaliste: Un enjeu économique, un moyen de transport adopté aux échanges ! L'Europe se donne un réseau ferroviaire de demain.

Manuel RICCI syndicaliste: La LGV doit être connectée avec le réseau classique. Mais au préalable il convient de désendetter le système actuel et de réunifier les deux entreprises.

L'arrivée du TGV en Midi Pyrénées permettra de dégager des sillons sur l'itinéraire actuel pour développer les TER et le trafic Fret.

Marie Laure CMBUS de France Environnement: La LGV représente un impact pour l'environnement et un volet de protection des populations. Il convient de ne pas apporter d'atteinte au Canal de Garonne et à la zone industrielle de Fenouillet classée en site Sévésos (dépôts carburants et gaz). La prise en compte sonore semble avoir été intégrée dans les études de tracé.

Charles MARZIANI souhaite que le financement se réalise avec la Puissance Publique. A propos des services régionaux à grande vitesse il n'est pas question d'être sollicité. La gare de TOULOUSE constitue une plaque d'interconnexion avec les TER.

Martine CROQUETTE, adjoint au maire de TOULOUSE, présidente de la Communauté urbaine, s'inquiète des modalités de financement de ce projet à la charge en grande partie des collectivités territoriales.

Charles MARZIANI déplore le montant des intérêts de la dette qui pourrait servir au financement des infrastructures. Celle-ci doit être reprise par l'Etat. Le CF depuis sa création ne peut s'autofinancer. Deux solutions pour y remédier : créer un livret d'épargne populaire afin de financer les infrastructures et généraliser le versement transport dans les régions.

Patrick BETEILLE regrette que RFF soit limité au niveau des investissements. Les péages sont économiquement au-dessus de la normalité.

ML CMBUS suggère de créer une TIPP pour les vols intérieurs des compagnies aériennes de manière à financer le réseau.

M INSTRANS : Il ne faut pas que la reprise de la dette s'accompagne de restrictions sociales pour les cheminots (cas de la DB Ag) Quelle métropole désirons nous aujourd'hui ? Toulouse mérite de s'ouvrir à l'international.

Nicolas LIGNER, SNCF Gares et Connexions, 60% des voyageurs empruntent le métro. L'extension des installations actuelles est inévitable pour faire face aux flux transversaux. Les espaces de remisage et de maintenance ne doivent pas s'éloigner de la gare centrale.

Charles DUBOST de RFF : RFF est le partenaire de la composante Matabiau/projet urbain.

Bernard FARJOURNEL de la CCI : Matabiau une gare multimodale au cœur d'un centre d'affaires ? Le prolongement du TGV vers le Languedoc et l'Espagne est inévitable.

Bernard MARQUIE adjoint au maire de Toulouse : Un débat avec RFF est nécessaire quant au doublement des voies côté est. Le véritable enjeu pour le transport collectif réside dans l'augmentation de la capacité de la ligne A parvenue à saturation et à l'arrivée du tram le long du canal du Midi. Une zone de distribution urbaine est retenue du côté de Raynal concernant les arrivages de ciments, granulats et grains. Un contrat va être signé avec les carriers de Haute Garonne et d'Ariège. A l'exception de ce site on peut retenir celui de Gramont et de FENOUILLET ST-JORY (pour les carriers du nord).

Alain GARES de la SPLA (Société Publique Locale d'Aménagement) 26 études ont été lancées sur l'évolution des quartiers Marengo/Périole/Matabiau/Raynal. En 2012 un plan directeur sera élaboré.

Roland LE BRIS urbaniste nous fait part de ses éléments de synthèse.

* 1 - raccordement au réseau GV jusqu'au centre de Matabiau→développement des TER→maintien et développement de l'activité industrielle et tertiaire→développement de l'inter modalité TGV TER, métro et tramway→intégration du nouveau complexe dans un projet de rénovation urbaine.

* 2 - quadruplement des voies de SAINT-JORY à TOULOUSE avec mise en place d'une exploitation diamétrale de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS à MURET ou LABEGE et SAINT SULPICE/TARN aux Arènes.

* 3 - configurations des espaces de Matabiau par extension des quais et des souterrains, mise en accessibilité pour les PMR, élargissement et fluidification des interfaces avec les autres modes.

* 4 - dimensions et position des espaces :

- aménagement du site actuel de maintenance des TER
- construction d'un nouvel atelier dès l'arrivée des rames Régiolis à l'emplacement des anciennes halles du Sernam à RAYNAL
- évaluation et remise à plat des besoins de remisage des trains.

* 5 - articulation/projet urbain/espace de fonctionnalité :

- requalification espace urbain Marengo/Bonnefoy
- développement d'une zone d'habitat et de bureaux sur le site de Périole
- reconstruction redéploiement et modernisation des locaux actuels (atelier d'entretien et remisage) ?

* 6 - rôle du Conseil Régional : la collectivité la plus impliquée disposant d'une vue globale de l'ensemble du projet.

Martine CROQUETTE : la ville occupe un périmètre plus grand que celui de Paris. Il est important de relier le canal à la Garonne et pourquoi pas de changer la centralité du Capitole vers Matabiau. La construction de nouveaux logements doit respecter la mixité sociale avec des zones de travail
La fonctionnalité ferroviaire est à maintenir.

Charles MARZIANI réitère sa demande de mixité des activités. Une gare régionale pourrait s'ouvrir rue de Périole.

Conclusion

Christophe SARRE se félicite de la qualité des débats pour lesquels il estime la présence des élus cheminots indispensables. Il souhaite que le CER soit à nouveau associé aux prochains rendez-vous.

REPONSES AUX QUESTIONS POSEES

1 - Après la mise en service de la LGV quel sera le devenir de la radiale LES AUBRAIS MONTAUBAN ?

La maintenance de cet axe où circulent des TET ne sera pas abandonnée. La Convention du 1^{er} janvier 2010 devrait se poursuivre jusqu'en 2013.

2 - Y aura-t-il un barreau PAU TARBES après l'ouverture de la LGV BORDEAUX ESPAGNE ?

Celui-ci est à l'étude comme l'hypothèse de la remise en service de la ligne de TARBES à MONT DE MARSAN. Un débat public s'impose.

3 - Quoi de neuf à propos du POLT ?

C'est une ligne d'intérêt national nécessitée pour désengorger la LN1 PARIS LYON. Le branchement POITIERS LIMOGES ne semble plus prioritaire

4 - Qui va financer le bâti autour du site de Raynal ?

Certainement pas les collectivités publiques puisque ces constructions seront autofinancées.

5 - Où en est le projet du contournement ferroviaire de TOULOUSE ?

Toujours à l'étude, une réserve foncière est déjà retenue le long de la VU de SAINT SULPICE (en cours de doublement)

6 - Quelles sont les nouvelles gares de GPSO ?

- A MONTAUBAN elle se situera du côté de BRESSOLS en aplomb de la ligne classique (comme à VALENCE)
- A AGEN à proximité de la ZI de BRAX-ROQUEFORT avec raccordement avec la gare centrale.

Le 20/12/2011 - Compte-rendu de JEAN-PAUL LASSERRE DU ROZEL -

QUELQUES INFORMATIONS PARUES DANS « HOBBY-TREN »

* Novembre 2011

- **Les FEVE** (chemins de fer espagnols à voie étroite) investissent 1 Million d'Euros en innovation et transports par énergies renouvelables au travers d'un projet unique en Europe permettant la circulation d'un véhicule ferroviaire propulsé par pile à Hydrogène.

C'est un tramway prototype mono-caisse issu de la transformation d'un véhicule de la série 3400 (« Fabiolos » qui circulaient en Asturies et province de Valence). En 2012, principalement en Asturies, il transportera 20 à 30 voyageurs à la vitesse de 15 à 20 km/h. Ses caractéristiques : 4 moteurs, 2 piles à combustible de 12 kw chacune, batterie de « ion-litio », super-condensateurs et un rack de 12 bouteilles d'hydrogène, le tout occupant une place importante dessus, dessous et dans la caisse.

- Le 29 septembre 2011, avec la présence de leur directeur général et infrastructures, les **FEVE** ont présenté à El BERRON leur locomotive à vapeur VA8, qui vient d'être restaurée en état de marche dans les ateliers des Asturies. Elle devrait effectuer du service commercial touristique dans la même région.

- **FGC** (chemins de fer de la Généralité de Catalogne) se positionne comme un des principaux opérateurs de transports du port de Barcelone au travers de sa marque **FGC Cargo**. Avec du nouveau matériel, locomotives et wagons pour le transport de potasse (70% de ce trafic) et automobiles SEAT (13% du transport de voitures neuves) et autres trafics en constante augmentation, FGC Cargo veut saisir les opportunités du processus de libéralisation ferroviaire, tant en Espagne qu'en Europe avec de nouveaux services.

- **ADIF** (le RFF espagnol) exécute des travaux importants dans toutes les gares de la ligne Barcelone – Tarragone : réfection des quais, création de passages souterrains avec accès par escaliers et ascenseurs, rénovation des bâtiments etc... (sans qu'il y ait, semble-t-il, d'interruption de circulation).

- L'opérateur **Logitren** prend à la RENFE un transport par conteneurs entre Barcelone et Bilbao.

- Deux articles sur **Barcelone** : « **infrastructures** » et « **circulations** », relatent les importants travaux à « La Sagrera » et à la gare de « SANTS » pour la construction de la LGV et donc la mise à écartement international de certaines voies et construction d'autres. Forages de tunnels et excavations pour tranchées couvertes et aussi en surface... Tout cela a évidemment une grande incidence sur les circulations banlieues principalement, certains trains, par exemple, vont à « Estacion de Francia » au lieu de « SANTS »

* Décembre 2011

- Le 03 novembre, **FGC Cargo** a reçu la récompense de la meilleure initiative pour le développement multimodal du transport de marchandises.

- Un article sur les « **Chemins de fer Transpyrénéens du XXI^e siècle** »

Le 29 octobre 2011 s'est déroulé à Ripoll une journée sur ce thème, et le débat a eu lieu sur la ligne Barcelone Vic – Ripoll – La Tour de Carol – Foix – Toulouse – Paris, avec pour objet d'analyser les problèmes actuels et les perspectives d'avenir de cette ligne internationale. Cela dépassait donc largement les Pyrénées puisque parmi les participants, outre les autorités espagnoles, il y avait M. Charles MARZIANI vice président du Conseil Régional Midi-Pyrénées et M. Nicolas SANSU Maire de Vierzon et vice président du Conseil Général du Cher. Après constat de l'état actuel de la ligne et des travaux qui y sont effectués, s'est constitué un groupe de travail. Le débat a porté sur :

- la nécessité de moderniser cette ligne et l'urgence de son doublement entre Moncada-bifurcation (proche de Barcelone) et La Tour de Carol ; première phase au moins jusqu'à Torello afin d'assurer le développement du trafic de céréales entre Vic et le port de Barcelone et améliorer le service voyageurs en prenant en compte le potentiel de Nuria et La Molina (relations directes depuis Barcelone et correspondances rationnelles avec la crémaillère de Nuria, à Ribes de Freser).

- la rationalisation des horaires pour de bonnes correspondances avec la France, de nouveaux services intérieurs et transfrontaliers.

- Introduction de matériel roulant moderne avec roues à écartement variable pour aller au-delà de La Tour de Carol.

De la part des élus de ces deux pays, il y a une volonté de faire de cette ligne un axe majeur des échanges hispano-français.

Une autre rencontre doit avoir lieu dans un an et demi.

- Un autre article traite des **travaux en gare de La Molina** : réfection et rallongement des quais, création d'un passage souterrain avec ascenseurs, modernisation du bâtiment voyageurs... D'autres travaux s'effectuent également dans les gares de Ripoll et Torello. Se réaliseront ensuite des travaux similaires à Puigcerda et d'autres gares très fréquentées de la ligne.

- L'article « **Médine – La Mecque en Talgo** » ne cache pas la joie espagnole d'avoir emporté le contrat de construction face au dernier concurrent français. Pour une offre technique équivalente, l'offre était économiquement meilleure. Remporté par le consortium Al Shoula Group : RENFE 26.9%, ADIF 21.5%, Talgo 17.5% et divers 34.1%. La ligne de 450 km en quatre tronçons et cinq stations sera en double voie à écartement de 1,435 m, alimentée en 25kv 50Hz, vitesse maximum 320km/h, régulation ERTMS niveau 2. Talgo construira 35 trains plus 23 en option. La ligne est prévue pour une entrée en service en 2014, elle aura à faire face à de rudes conditions climatiques entre 0 et 50°, les tempêtes de vents de sable obligent à construire par endroit de murs de protection.

- En préparation, un **train touristique sur la Costa Brava** entre Figueres et Port-Bou un essai s'est effectué en partie avec le matériel du « Tren de la Fresa » (Madrid – Aranjuez). Intéressant projet à suivre.

* condensé et traduction : *MICHEL FOURMENT*.

INFORMATIONS DIVERSES

* Nous avons appris le décès de Lucien BAILLET survenu à ROCHEFORT, Ses obsèques ont été célébrées le lundi 9 janvier 2012 à ROCHEFORT. Nous adressons à ses enfants nos très sincères condoléances.

* L'assemblée générale de l'AFAC – ABAC BORDEAUX aura lieu le SAMEDI 11 FEVRIER 2012.

* L'AMTF de MONTAUBAN organise un voyage à MAJORQUE BALEARES du 25 mai au 28 mai 2012. Contact avec M. SANTOUL, par téléphone au 05 63 93 36 96 et ce avant le 1^{er} mars 2012.

* Afin de réduire les frais de fonctionnement du bureau AFAC de Toulouse, nous vous demandons de bien vouloir nous communiquer votre adresse mail. De ce fait, la circulaire pourra être transmise par ce moyen. Nous vous en remercions.

=====

La cotisation et l'abonnement courent sur l'année civile (1^{er} janvier au 31 décembre 2012).

COTISATION 2012

Nom : Prénom : Membre n°

Adresse postale :

Adresse mail :téléphone (facultatif) :

- Membre Bienfaiteur à partir de 36 €
- Membre actif 22 €
- Membre Conjoint ou Junior : consulter la section régionale à laquelle vous êtes affiliée 13 €

A....., le/...../.....

Signature,

ABONNEMENT A LA REVUE 2012

6 numéros par an

Nom : Prénom :

Adresse :

- Abonnement à tarif réduit pour les membres – France 36 €
- Abonnement à tarif réduit pour les membres – Union Européenne et Suisse..... 47 €
- Abonnement à tarif réduit pour les membres – Autres Pays49 €
- Abonnement pour les non membres – France58 €
- Abonnement pour les non membres – Union Européenne et Suisse 69 €
- Abonnement pour les non membres – Autres Pays71 €

A , le/...../.....

Signature,

P.S.- Nous vous demandons de nous adresser un seul chèque lors du renouvellement de votre cotisation 2012.