

L'avenir du train PARIS - TOULOUSE ? Les services POLT et projet de LGV GPSO



Le Capitole, train de prestige, reliait Toulouse à Paris en 6 heures couvrant les 719 kilomètres à une vitesse commerciale de 119 km/h à la fin des années 1960. Le record de vitesse à 331 km/h en 1955 a abouti en service commercial, à la fin des années 1960, à mettre en service ce train le plus rapide d'Europe. Le Capitole mit en avant la relation Paris – Orléans – Limoges – Toulouse connue aujourd'hui sous le nom de POLT. Cela revient à constater que cette ligne est aujourd'hui encore un axe du réseau conventionnel à hautes performances et s'inscrit parfaitement dans la volonté reconnue par tous de rénover et moderniser les lignes existantes. La SNCF au travers de son Président Guillaume Pépy, reconnaît la pertinence du réseau conventionnel. Réseau qui transporte 9 voyageurs sur 10 dans des trains autres que des TGV. Cette ligne de pensée recueille de plus en plus d'adhésions qui prouvent qu'une alternative aux LGV proposant l'aménagement de lignes conventionnelles aptes à 220 km/h est une alternative pertinente.

Le système TGV Français dont le modèle montre des limites, est l'aboutissement d'une culture SNCF en faveur de la grande vitesse ferroviaire. Le TGV s'était imposé en démontrant qu'en plus de pouvoir être performant sur une ligne à grande vitesse dédiée (LGV), il était compatible avec le réseau conventionnel pour irriguer les territoires en continuant son service sur le réseau conventionnel. C'est ainsi que le TGV dessert depuis 1989, le Sud de la France dont Bordeaux, Toulouse et Hendaye par les lignes conventionnelles après avoir quitté une amorce de réseau LGV limité à Paris – Tours.

Services et territoires :

En termes d'aménagement des territoires, il faut préciser ce qui fait l'homogénéité d'un territoire. Cette homogénéité est en partie liée aux relations entre leurs citoyens et donc aux facilités qu'ils ont à se rejoindre. Les services de transports structurent donc les territoires.

A ce titre lorsque deux territoires créent des échanges stables entre eux, ils créent un territoire « chapeau » qui est le regroupement des deux territoires. Dans cette logique, les territoires faibles (dont les territoires ruraux) ont un intérêt majeur à créer des complémentarités entre eux alors que les grosses métropoles qui se suffisent à elles mêmes, visent à développer des relations seulement entre elles pour conforter un dispositif dominant de métropolisation et donc de concentration.

Les services ferroviaires ont bien perçu ces différenciations puisque dans le cas des territoires ruraux, des services TET (Trains d'équilibre du territoire) ont été mis en place avec l'aide de contributions publiques. Cette contribution est nécessaire pour équilibrer les charges des services TET. Cette desserte conventionnée est un outil de soutien de la ruralité. A contrario les dessertes inter métropoles telles que les services TGV, ont vocation à accélérer les échanges en neutralisant toute desserte intermédiaire. Pour preuve le projet GPSO (Grand Projet du Sud Ouest) prévoit bon nombre de trains directs entre Toulouse et Bordeaux et les services Toulouse – Paris seront tous directs et sans arrêt entre Bordeaux et Paris.

Ces deux approches montrent parfaitement que l'esprit LGV GPSO est complètement différent des services TET du POLT. La LGV GPSO propose accessoirement la desserte des territoires intermédiaires traversés et impose pour une desserte plus fine la cohabitation des trains Intercités sur la ligne conventionnelle parallèle. Le POLT assure la desserte de tous les territoires traversés et dispose d'une composante supplémentaire de répartiteur de trafic sur les antennes adjacentes et ses prolongements en particulier vers l'Espagne par Narbonne et Perpignan ou par Latour de Carol.



En plus de ces différences enrichissantes, POLT et GPSO projettent la relation Toulouse – Paris vers des gares d'arrivées différentes. Le TGV est reçu à Montparnasse alors que les trains de nuit et les TET du POLT arrivent à Austerlitz. Suivant les plages horaires d'arrivée et les destinations finales des voyageurs, ces deux gares différenciées permettent par le confort d'un train direct depuis la province, des choix rationnels qui offrent le seul avantage de la vitesse. Le fait de conserver une clientèle significative à Austerlitz permet de libérer des capacités à Montparnasse.

Offres potentielles des deux alternatives :

La ligne POLT dispose de l'ensemble des potentialités de l'éventail ferroviaire et des atouts pour les valoriser. Itinéraire le plus court il est à l'évidence le plus économique et le moins énergivore. Cette ligne supporte et peut faire cohabiter les trains rapides, les trains inter cités, les TER, les trains de nuit et le fret.

La ligne GPSO est une ligne dédiée à la grande vitesse de métropole à métropole et vise un temps inférieur à 3h entre Toulouse et Paris pour pouvoir rivaliser avec le mode aérien. Tel ne sera pas le cas puisque même les trains « drapeaux » (ceux qui ne s'arrêtent nul part) sont donnés pour un temps de trajet voisin de 3h10. Cette infrastructure qui ne pourrait accueillir que les TGV et les TERGV devrait en tout état de cause rester doublée par la ligne conventionnelle pour les TER et le Fret.

L'avenir du train PARIS - TOULOUSE ? Les services POLT et projet de LGV GPSO



Le rôle des décisions politiques :

En termes d'aménagement du territoire, les décideurs politiques ont à disposition deux outils qui leur sont complètement soumis. D'une part, RFF qui est gestionnaire des infrastructures de l'Etat et qui pilote les projets de développement, d'autre part la SNCF, entreprise d'Etat à 100% qui est aux ordres pour développer les politiques décidées même si elles ne sont pas fondées en termes économiques

Les anticipations préparatoires à GPSO :

Après que Toulouse eut été fière de son train de prestige : Le Capitole, les édiles ont cédé aux sirènes du TGV. Toutefois le détour par Bordeaux, s'il pouvait créer une dynamique dans la programmation de l'infrastructure nouvelle, pénalisait Toulouse en la situant à une distance de Paris supérieure à Paris - Marseille. Ce handicap place définitivement le TGV en dehors de la durée de trajet pertinente pour obtenir un basculement significatif des passagers aériens vers le train. En outre Toulouse peut rallier Paris en mode ferroviaire par Limoges et dans une moindre mesure par Lyon. C'est la première fois qu'une ligne nouvelle s'installerait sans pouvoir faire basculer tous les services de la ligne conventionnelle vers la grande vitesse car il n'apporte pas de réponse à POLT qui restera une ligne active captant une part de Paris - Toulouse.

Dans un tel contexte, et par anticipation stratégique, il fallait artificiellement orienter le marché Paris - Toulouse vers la LGV GPSO. Dans cet objectif, POLT a été dégradé et tronçonné (voir croix rouges sur la carte) pour que la « Poire » de la métropole toulousaine puisse bénéficier d'un rabattement maximum vers le TGV. Cahors, Albi et St Gaudens sont rabattus sur Toulouse. Rodez est renvoyé vers Brive et Limoges et utiliserait la future LGV Limoges - Poitiers.

Cette politique préparatoire comprend également une dégradation de 20 minutes des services POLT favorisant ainsi l'émergence du GPSO.

Schéma fonctionnel de la liaison Paris - Toulouse

Une collusion d'intérêts pour tronçonner POLT et détourner sa clientèle



Dégradation des services POLT :

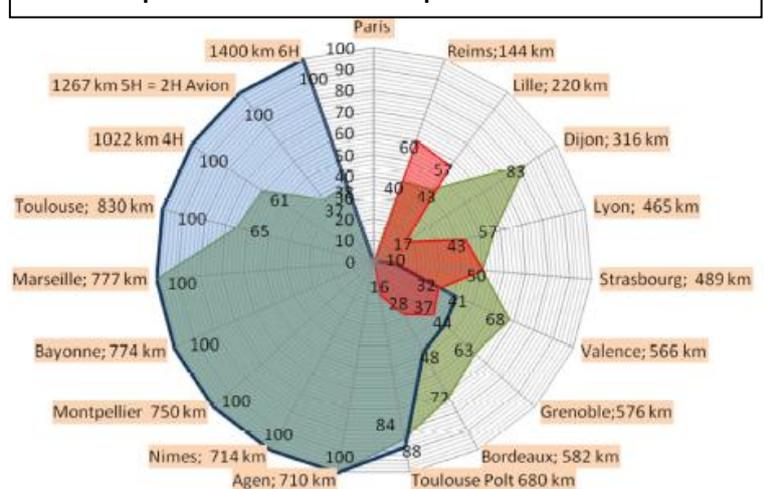
Outre la dégradation des temps de parcours, l'épuisement des réserves de maintenances de la ligne POLT ont justifié des détournements de trafics fret par Bordeaux pour faire durer la voie sans investissements majeurs. Des services ont été dégradés pour persuader la clientèle de se reporter sur le TGV. Les trains de nuit par exemple ont vu la qualité de leurs services devenir complètement obsolètes. Le train hôtel Talgo Paris - Barcelone a été supprimé pour reporter la clientèle sur le TGV Méditerranée. Les trains TET ex-Teoz et Lunéa Paris - Port-Bou sont également en sursis.



Conséquences graves des reports d'investissements POLT

Pertinences par Mode de Transport

Une pertinence douteuse des performances de GPSO



L'avenir du train PARIS - TOULOUSE ? Les services POLT et projet de LGV GPSO



POLT : P rojet d' O rganisation de la L igne des T erritoires

A partir des années 1980 il était prévu d'optimiser les performances du POLT en rénovant et modernisant la ligne. Mais la mise en œuvre a subi de longs attermoiements et les budgets prévus ont en permanence été détournés vers d'autres « priorités ». Les promesses se renouvellent. Encore en ce mois de février 2014, à la suite du rapport de la Commission Mobilité 21 (rapport Duron), le Ministre des Transport a promis 1 milliard d'investissement sur le POLT pour le contrat 2014-2024. Reste à savoir si l'effort sera réservé pour se porter sur l'année 2023 ou carrément différé...

L'interpellation semble plutôt venir des conséquences désastreuses de tant d'attermoiements politiques. Jouer avec des options irrationnelles d'aménagement des territoires et renoncer à des travaux ont cette fois ci enlevé des vies à Brétigny...

Les choix arrêtés par les politiques sont lourds de conséquences sur la sécurité. Après un avertissement sans frais le 22 Mai 2012 à Mercuès, le drame de Brétigny survenu le 12 juillet 2013 et son bilan rappellent à la réalité qui dépasse les joutes oratoires.



Fiat Ferroviaria / Direzione Prodotto

Supporto Prodotto

All. 1 - tabella dei guadagni teorici sulla Parigi-Tolosa tra rango C e rango P sncf

Moniteur d'essai train pendulaire sur POLT

| TRATTA | Tempo di percorrenza [min] Rango C (V _{max} =200 km/h) | Tempo di percorrenza [min] Rango P (V _{max} =220 km/h) | Guadagno [min] | Guadagno % |
|-----------------------|---|---|----------------|------------|
| Paris - Les Aubrais | 44.5 | 38.8 | 5.7 | 12.8 |
| Les Aubrais - Vierzon | 27.3 | 24.4 | 2.9 | 10.6 |
| Vierzon - Limoges | 77.9 | 66.5 | 11.4 | 14.6 |
| Limoges - Brive | 51.7 | 43.5 | 8.2 | 15.9 |
| Brive - Caussade | 76.9 | 65.0 | 11.9 | 15.5 |
| Caussade - Montauban | 7.3 | 6.5 | 0.8 | 11.0 |
| Montauban - Toulouse | 20.9 | 17.5 | 3.4 | 16.3 |
| Paris - Toulouse | 308.5 (5 h 8.5 min) | 282.2 (4 h 22.2 min) | 44.3 | 14.5 |

Malgré les contributions d'analyses effectuées sur la ligne POLT, les budgets n'ont pas été au rendez vous pour passer en phase exécution et cela depuis plus de trente ans. Les performances d'une installation optimisées ont été validées par l'essai d'une rame pendulaire du type ETR460 et confirmés par les essais du démonstrateur de TGV Pendulaire. Ce débat est bien clos mais resté sans suite dans les faits.

La seule pondération non affichée dans les présentations sera de déterminer quelle vitesse moyenne serait suffisante sur POLT pour compenser l'allongement de trajet du GPSO imposé par un passage via Bordeaux et parcourus à 300 voire 320 Km/h.

Cette vitesse virtuelle s'établirait autour de 240 km/h et écrêterait donc la pointe de consommation des hautes vitesses sur LGV.

Cependant la vitesse pour les trains de voyageurs n'est que l'un des éléments permettant de comparer l'attractivité de POLT.

Le fret est lui aussi un enjeu pouvant valoriser cet itinéraire.

En effet, itinéraire le plus court entre Paris, Toulouse et Perpignan, il est l'itinéraire le plus compatible en termes d'économie d'énergie et de maintenance kilométrique du parc.

Le gabarit contraint du POLT pose problème également. Il ne permet pas la circulation de l'autoroute ferroviaire et rend également impossible la circulation des TGV à deux niveaux sur la partie Limoges - Toulouse.

L'avenir du train PARIS - TOULOUSE ? Les services POLT et projet de LGV GPSO



Par opposition à GPSO qui structure une ligne des Métropoles et dessert par opportunité les territoires traversés à la marge, la ligne conventionnelle Bordeaux – Toulouse et POLT sont des lignes d'équilibre des territoires par lesquelles se matérialisent leurs lignes de force qui privilégient leurs dessertes. **Les performances du réseau classique ont été démontrées et montrent qu'elles soutiennent la comparaison avec les LGV. Au niveau budgétaire l'ensemble de la modernisation POLT et Bordeaux - Toulouse ne coûterait que 50% de GPSO.**

La ligne et les trains ne sont pour POLT qu'une matérialisation d'un axe donnant synergie à des territoires successifs depuis l'Espagne jusqu'à Paris. Avant d'aborder un schéma fonctionnel de desserte, il faut habiller l'itinéraire.

En ferroviaire, les points d'ancrages sont les gares. Pour les services de voyageurs, Limoges avec son CIEL est une référence. Les mesures de cohérence territoriales vont demander de renforcer les pôles intermodaux majeurs de cet axe. De manière évidente les points primaires à structurer en plus de Limoges sont Les Aubrais, Vierzon, Châteauroux, Brive, Cahors, Montauban. Ces points sont l'ancrage des lignes adjacentes vers lesquelles POLT doit diffuser, en particulier vers Rodez, Périgueux et Agen ou encore l'Ariège et l'Espagne. Cette grille de pôles primaires ne doit pas oublier les fonctionnalités liées à la desserte de gares intermédiaires que les luttes ont révélées et qui demandent des arrêts organisés de ces trains TET. Le temps de parcours majoré induit pas l'ensemble de ces arrêts doit être évalué au regard du confort procuré par des trains de desserte sans changement. A ce niveau d'ancrage, il faut ajouter **la composante économique et sociale. POLT doit continuer à représenter une alternative économique permettant le déplacement des plus modestes.** Le TEOZ ECO(nomique) apporte la preuve par son haut niveau de fréquentation de cette nécessité.

Les trains de nuit sont également une composante économique indispensable des services. **Parallèlement à ce service pour les passagers, le fret doit voir ses gares accessibles pour ramener les chargeurs sur cet axe. Il est évident que POLT se dessine comme un axe de transit Fret mais il faut que les territoires traversés puissent également en bénéficier.**



Centre intermodal de Limoges : CIEL



Brive pôle d'échange



Une composante FRET

Au niveau des rames à introduire sur POLT, il ne s'agit que d'une décision de gestion de la SNCF.

Son parc TGV a prouvé ses capacités à circuler sur les lignes conventionnelles. En outre il surperforme les rames tractées qui plafonnaient à 200 km/h en permettant sur des configurations de lignes identiques d'améliorer cette vitesse.

Le parc TGV pléthorique de la SNCF permet immédiatement d'affecter à POLT des rames TGV standard sans avoir à créer une sous série aux caractéristiques bridées.

Le TGV Brive - Lille démontre parfaitement la faisabilité d'une telle affectation. Ce type de matériels ouvre des perspectives d'interconnexion étendues pour le POLT en faisant renaître des continuations vers l'Espagne en partenariat avec RENFE au sud ou vers l'Allemagne avec DB, l'Angleterre et le Benelux au nord de POLT avec Thalys.



POLT : Une unité Paris - Espagne