

**Analyse des argumentaires soumis par
le collectif USV et rapprochement au
regard des positions de RFF**



Version 1.3

Août 2010 ©

Sommaire

Positionnement du Cabinet Claraco	3
Les éléments disponibles.....	4
Envergure du projet.....	5
Observations du Cabinet	6
Les risques naturels majeurs et les zones protégées	12
Les risques naturels majeurs	12
Les zones protégées	14
Approche foncière du raccordement au réseau classique.....	16
L'agriculture déjà impactée inévitablement	22
Esquisse sommaire de la proposition USV	23
Volumétrie capacitaire du tronçon Montauban - St Jory – Matabiau	28
Configuration géographique	28
Temps de parcours	29
Approche du marché	30
Segments et volumes	30
Evolutions	32
Estimation des performances de l'itinéraire classique	34
Desservir les gares des villes et éviter les gares des champs	34
L'évaluation des performances de la voie classique	34
Maintenant les chiffres.....	34
Les options qui sont présentes.....	36
1- La modernisation de la ligne actuelle.....	36
2- L'accès à la LGV par un raccordement autour de Lacourtenourt ou St Jory Sud	36
Les vitesses hautes par rapport à la grande vitesse respectent FACTEUR4.....	37
Ce qu'il faut retenir	42

Positionnement du Cabinet Claraco

Le Cabinet Claraco est un Cabinet indépendant à l'égard de Réseau Ferré de France et de la SNCF. A ce titre, il ne s'autorise à répondre à aucune mission de ces entités afin de souligner sa ferme indépendance.

En outre il est référencé au niveau Européen et est correspondant d'organismes ferroviaires reconnus, tels que INECO qui s'appuie sur ses compétences ferroviaires pour les dossiers développés en France.

Les intervenants « ressource » dans les diverses missions ont des compétences reconnues de par leur carrière professionnelle au plus haut niveau de responsabilité chez les acteurs institutionnels du Ferroviaire Français. Les expertises apportées sous forme d'éclairage alternatif n'ont eu à souffrir d'aucune critique les taxant de partiales.

Au niveau des intervenants, certains sont inscrits sur les listes des personnes aptes aux missions de Commissaire en Enquêteur. Cette expérience permet d'avoir une vision élargie des dossiers et d'intégrer dans la réflexion une approche objective prenant en compte les divers avis.

Le Cabinet Claraco intervient sur ce dossier, à la demande du Collectif USV afin d'apporter son avis sur le dossier de construction d'un lien ferroviaire d'accès à la ligne Grande Vitesse Toulouse - Bordeaux puis Paris, depuis la ligne classique Toulouse – Montauban, servant d'accès au cœur de Toulouse. Le Collectif USV soutient une proposition de raccordement plus au Nord. L'argumentaire mis en avant en faveur de ce tracé semblerait être qu'il serait moins impactant sur le foncier du fait qu'elle serait couplée à l'autoroute sur une plus grande partie de son parcours. De ce fait il ne créerait pas de fracture topographique supplémentaire dans les réseaux locaux. Ce tracé serait également moins agressif sur le foncier bâti.

Il est précisé que le Collectif USV n'est pas hostile à l'insertion d'une infrastructure à Grande Vitesse ferroviaire sur la zone considérée mais souhaite peser dans le débat afin que sur ce territoire, les propriétaires et résidents puissent en tirer avantage dans leur déplacements tout en limitant l'impact au juste nécessaire.

Le Cabinet Claraco fait observer que l'essentiel du débat porté par le collectif USV sur ce secteur porte sur l'inscription topographique de l'ouvrage sans préjuger de son efficacité ni de son utilité.

Les éléments disponibles

La réflexion du Cabinet s'appuie sur les documents de référence suivants :

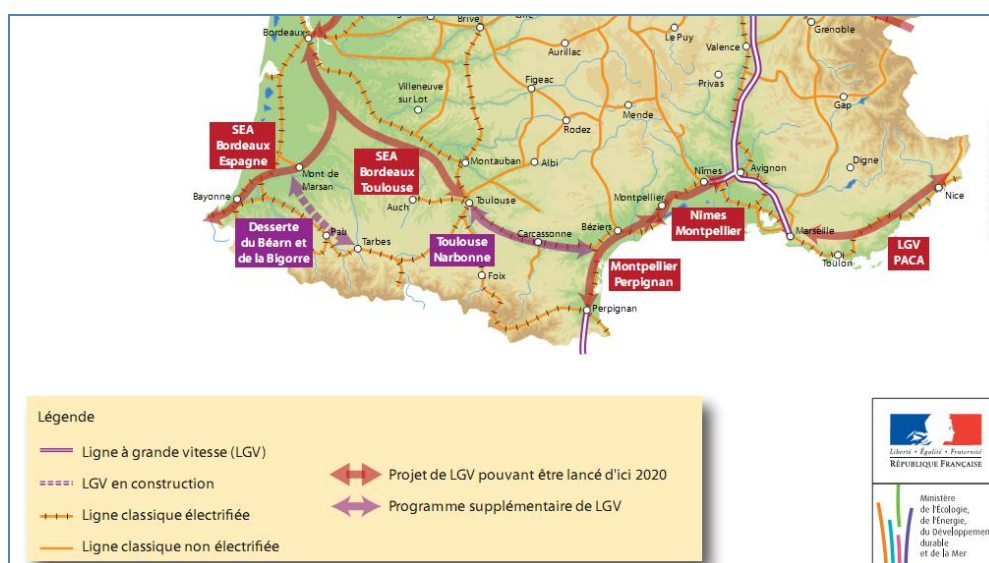
1. Les dernières communications de l'Etat dans le cadre du Grenelle et en particulier ses projets de schémas d'infrastructures
2. L'ensemble de la réflexion du Collectif USV
3. Le dossier du Débat Public
4. Les communications officielles de RFF en réponse aux propositions du Collectif USC
5. La contribution du groupe de travail Urbanisme et Transport à la rédaction de l'INTERSCOT de l'aire urbaine de Toulouse
6. Le complément d'avis sur les grandes infrastructures du Conseil de Développement de l'Agglomération Toulousaine
7. Les bases de données DREAL accessibles au public dont les cartographies de risques majeurs naturels
8. Les bases cadastrales
9. Les renseignements techniques du tronçon de ligne ferroviaire depuis Toulouse Matabiau à Montauban
10. Les référentiels ferroviaires et bases de données du Cabinet
11. Les documents d'essais en ligne en vue d'optimiser la ligne classique sur ETR 460
12. Les caractéristiques techniques des Trains à Grande Vitesse exploités par la SNCF
13. La connaissance des caractéristiques d'alimentation électrique de l'ouvrage et en particulier des zones de transition
14. La connaissance des caractéristiques de signalisations ferroviaires et en particulier des séquences de sécurité et des interfaces de transition
15. La connaissance particulière des divers trafics ferroviaires et les incidences capacitaires
16. La disponibilité de logiciels de simulation
17. Les actualisations conjoncturelles impactant le projet au niveau des trafics et des emprises
18. Les actualisations conjoncturelles impactant les volumes voyageurs et fret
19. Les actualisations conjoncturelles impactant les services grande vitesse et en particulier les prix d'achats de sillons
20. Une vision globale du dispositif sur le secteur considéré.
21. Une connaissance personnelle des acteurs impliqués dans l'économie de la zone et en particulier des coopérateurs dont Artéris et Euralys associés dans Coopéval ou des exploitants de services ferroviaires dont Naviland et Novatrans.

Envergure du projet

La liaison à grande vitesse Toulouse – Bordeaux, s’inscrit dans un cadre élargi validé par les projets nationaux discutés lors du Grenelle de l’Environnement.

Dès lors le tronçon à construire entre Bordeaux et Toulouse n’est qu’une tranche du projet global Bordeaux – Toulouse – Narbonne qui devra permettre une traversée sur voie nouvelle de Toulouse pour donner une unité à cet axe. Le connecteur en fin de ligne à grande vitesse dans son arrivée dans le Frontonais doit donc déjà être réservé et positionné pour rendre lisible une continuité de l’infrastructure à Grande Vitesse.

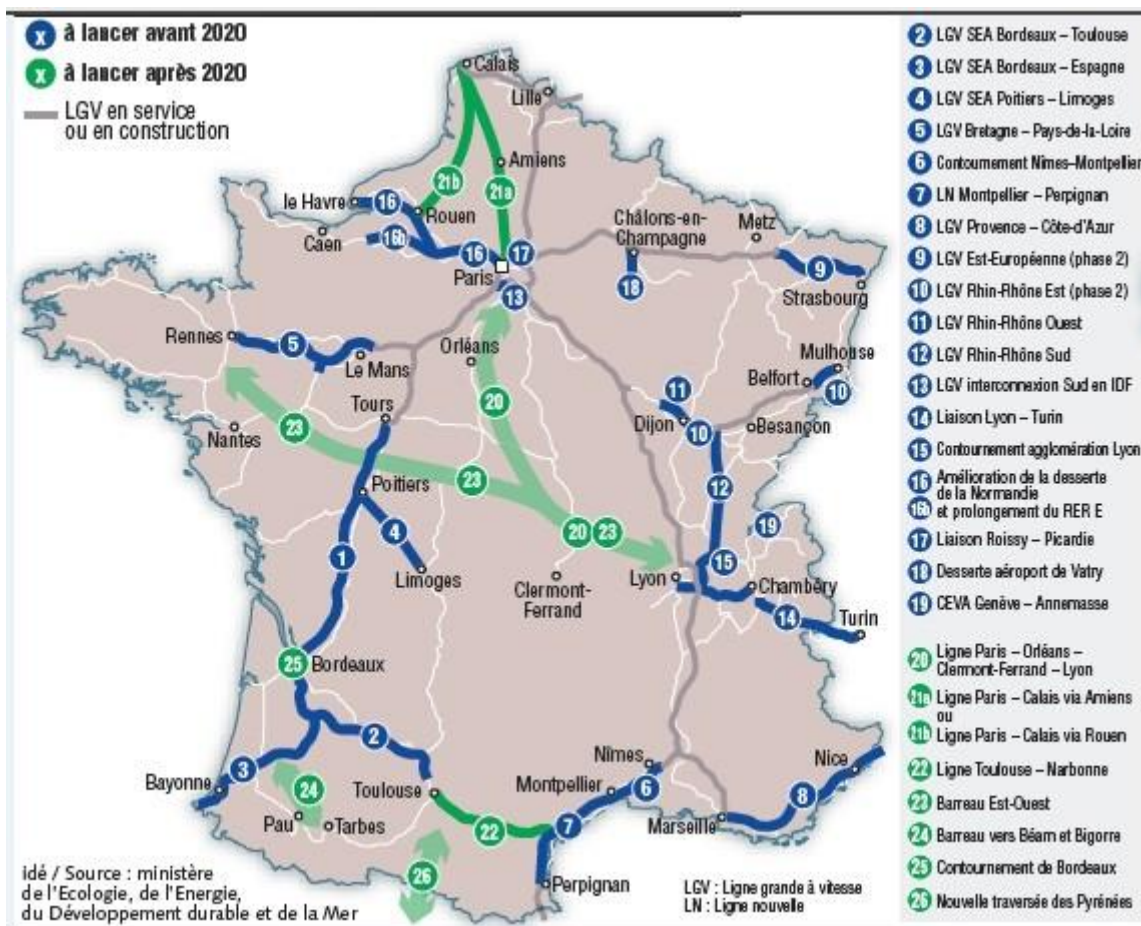
La liaison entre la nouvelle infrastructure à construire, qui permettra l’accès à Toulouse par le réseau classique n’est donc qu’une bretelle de liaison matérialisant la fin provisoire d’une continuité de l’ouvrage vers la Méditerranée, mais surtout restera définitivement l’accès à la gare historique de Matabiau.



Cette infographie officielle de 2009 démontre et justifie de l’unité de l’axe Bordeaux – Méditerranée et valide l’observation préalable qui demande une étude plus précise du connecteur de continuité de cette nouvelle ligne à Grande Vitesse.

Dès lors il est responsable de comprendre que la réservation d’une connexion shunt de Toulouse circulée aux vitesses de fond de 300 ou 320 km/h en bout de l’infrastructure nouvelle Bordeaux – Toulouse et orientée vers la Méditerranée soit logiquement organisée.

Cette infographie de 2009 est confirmée dans le projet 2010.



Observations du Cabinet

Lors des premiers contacts, il est apparu clairement que l'impact de l'ouvrage sur les riverains est la préoccupation majeure du collectif USV. Le Collectif n'est pas opposé aux progrès de la Grande Vitesse ferroviaire s'ils sont justifiés et si le territoire concerné en bénéficie objectivement.

A contrario du côté des porteurs du projet, les enjeux identifiés sont plus difficiles à formuler.

Il semblerait que l'enjeu majeur soit double :

- ❖ Insérer à tout prix un accès à grande vitesse vers le cœur de Toulouse et offrir un but Paris en 3 heures
- ❖ Accroître la différenciation modale au profit du ferroviaire pur en évacuant toute cohérence plus complexe et en particulier les synergies avec l'aérien. Une mutualisation modale de l'installation de Toulouse – Blagnac avec une liaison LGV telles que celles desservant Roissy ou Lyon St Exupéry n'est même pas esquissée alors que l'infrastructure étudiée va côtoyer l'embranchement de la future voie rapide reliant Eurocentre directement à l'aéroport de Blagnac.

Le critère déterminant pris en compte lors de la rédaction du projet semble être le temps de parcours entre Paris et Toulouse, la relation Toulouse – Bordeaux devenant secondaire car les parts modales sont moins évidentes à bouger.

Pour garantir l'acceptabilité de ce concept, il fallait :

- ❖ Offrir un produit spot en 3 heures à la zone de population majeure de Midi Pyrénées qu'est la métropole régionale
- ❖ Ne pas perturber les populations urbaines par un projet lourd impactant la cité et donc pénétrer dans Toulouse par la voie existante depuis sa première couronne. Cette situation permet d'éviter le projet de contournement ferroviaire de Toulouse dont les emprises sont réservées le long de la rocade Est, ne provoque pas de débat sur la récupération de ces délaissés aujourd'hui occupés par une coulée verte trop appréciée des Toulousains. A contrario, les populations impactées en banlieue, ne disposant pas d'un poids critique peuvent subir des nuisances sans dégâts électoraux.
- ❖ Offrir un « tracé tangentiel » à Montauban et Agen pour les rallier au projet sans desservir le centre ville et gagner les minutes permettant l'objectif cible de 3 heures pour Paris – Toulouse. Cette vision reporte ainsi la charge de l'accès à la grande vitesse sur l'utilisateur à titre individuel. Cette approche n'a pas été chiffrée.

Dans ce cadre, le débat public semble avoir été essentiellement posé en Midi Pyrénées sur les concentrations de populations non impactées ou peu impactées. Cette organisation a permis de mobiliser des échantillons de populations dans le débat public, dont le poids critique semble être construit sur les ensembles non impactés.

Ce projet qui a fait débat lors des élections Régionales a donc été arbitré par des populations essentiellement non concernées.

Le Cabinet note qu'il eut été plus judicieux de poser le vrai débat de la liaison dans son ensemble, plutôt que de la tronçonner au nord de Midi Pyrénées.

Pour corroborer ces remarques, le Cabinet a eu à entendre des chargés de missions sur des analyses que RFF pilote. Ces missions semblent avoir été restreintes au secteur Nord Toulousain en limitant l'analyse à la zone périphérique de la zone urbaine Toulousaine, avec instruction de ne pas interférer sur l'agglomération Toulousaine. Pourtant le projet global semble bien devoir être considéré dans son ensemble, y compris dans les réflexions locales et régionales.

La contribution suivante, qui confirme l'importance de cette problématique est issue de l'avis du conseil de développement de l'agglomération Toulousaine de 2007. Elle renforce donc l'argumentaire qui précise qu'un débat d'ensemble est nécessaire.

1/ Le contournement ferroviaire de Toulouse

Le fret ferroviaire a globalement baissé en Europe ces dernières années, au profit de la route. Cependant, des options volontaristes en faveur du fret pourraient à terme inverser cette tendance et "réactualiser" les projets de contournement ferroviaire. En libérant des sillons très sollicités, un contournement présente l'avantage de faciliter le trafic voyageurs et donc les cadencements vers la banlieue.

Lors des débats portant sur l'opportunité d'un grand contournement autoroutier, la question du contournement ferroviaire de l'agglomération a été évoquée.

Rappelons que le Conseil de Développement n'a ni la vocation ni la compétence pour trancher un débat technique.

Le Conseil, qui souhaiterait que ce projet fasse l'objet d'études approfondies, rappelle simplement ici les quelques éléments d'information portés à sa connaissance et les questions qu'ils ont suscitées.

la vallée de l'Hers

Sur le Plan local d'urbanisme de Toulouse figure un emplacement réservé destiné de longue date à un éventuel contournement ferroviaire ; il est situé dans la vallée de l'Hers, le long du périphérique Est, de Lalande à Montaudran ; un raccordement vers Matabiau via la ligne existante Toulouse-Albi est également inscrit. Réseau ferré de France (RFF) entend pour l'instant maintenir cette réservation.

Dans cette hypothèse, le coût de cette infrastructure serait de l'ordre de un milliard d'euros.

la tranchée Guilheméry : saturation... et sécurité

Un contournement ferroviaire présenterait l'avantage de décongestionner la gare Matabiau et de délester la tranchée Guilheméry, goulot d'étranglement du réseau régional et national ; celle-ci serait en capacité d'absorber le trafic prévu jusqu'en 2020, sous réserve toutefois de la création d'une gare terminus TER à Saint-Agne/Niel pour accueillir les trains en provenance des lignes de banlieue (Colomiers/l'Isle-Jourdain, Muret/Boussens, Auterive/Pamiers).

Cette deuxième contribution est très intéressante car elle avoue la reconnaissance d'une baisse du fret et l'inutilité fonctionnelle du triage de St Jory que confirme l'abandon du service de transport ferroviaire par wagon isolé. Cette nouvelle conception du fret ferroviaire est durable. Donc le tri des wagons par gravité est bien une technique des siècles passés.

Cette contribution confirme toute la pertinence d'un itinéraire LGV alligné en parallèle à l'autoroute tout le long de la Vallée de l'Hers, donc depuis Castelnau d'Estretfonds. Le raccordement au réseau ferré classique pouvant s'opérer en n'importe quel endroit et en particulier sur le triage de St Jory si nécessaire.

Cette position a été éludée par RFF dans la présentation du projet Bordeaux – Toulouse où n'apparaît pas encore la réservation de connexion pour le prolongement de la nouvelle infrastructure et l'esquisse du futur projet très impactant au niveau de l'entrée Nord de Toulouse.

Une deuxième contribution est inscrite dans les travaux de l'INTERSCOT

INTERSCOT DE L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE

Document contributif aux DOG

- Groupe de travail « Urbanisme/Transport »

Partie 3 : Les prescriptions et recommandations devant figurer dans les ScoT

1 - Accessibilité des territoires de l'Interscot

o Prescriptions

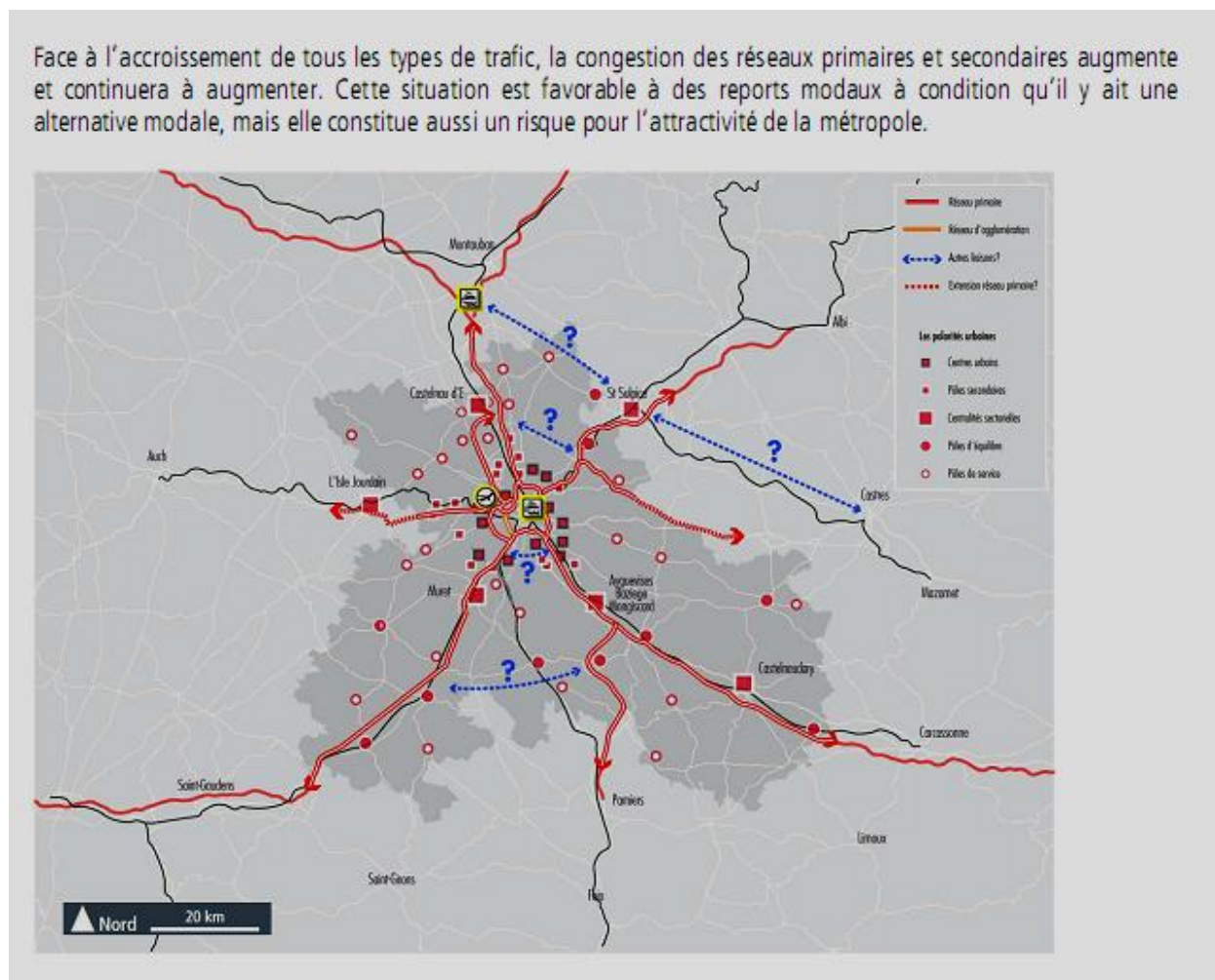
Les PLU devront prendre les mesures nécessaires, et en particulier prévoir les emplacements réservés, pour la réalisation des infrastructures suivantes essentielles à l'attractivité de la métropole et au fonctionnement des territoires :

- Réaménagement du pôle d'échange de Matabiau et réseau de transports urbains à compléter pour faire face à une augmentation forte du trafic passagers et améliorer la qualité des espaces publics.
- Réalisation d'une liaison performante Matabiau-aéroport de Blagnac.
- Renforcement des pôles d'échanges Matabiau, Arènes, Saint-Agne et création d'un pôle à La Vache.
- Extension du cadencement au ¼ h sur toutes les haltes et gares de la « ville intense ».
- Préservation des possibilités d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire national, notamment en prévoyant la réalisation d'un terminus partiel TER à Niel/Saint-Agne et en préservant la possibilité ultérieure d'une connexion métro/réseau ferroviaire dans le secteur Argoulets/Gramont, et dans le secteur Montaudran ou Labège.
- La préservation des possibilités de correspondances métro/Réseau ferroviaire dans le secteur Argoulet/Gramont intègre la préservation de l'itinéraire de contournement ferroviaire le long de la vallée de l'Hers, avec une connexion possible au niveau d'Argoulet.

Dès lors il est surprenant de ne pas préfigurer sur l'option D, une continuité de l'itinéraire à grande vitesse pour se projeter vers les terrains qui déjà sont acquis dans la traversée de Toulouse le long de la rocade Est.

Cette omission montre que le futur débat sera très sensible dans cette zone.

Les travaux de l'INTERSCOT sont d'une grande richesse car ils montrent également et sans équivoque la saturation du capillaire routier urbain.



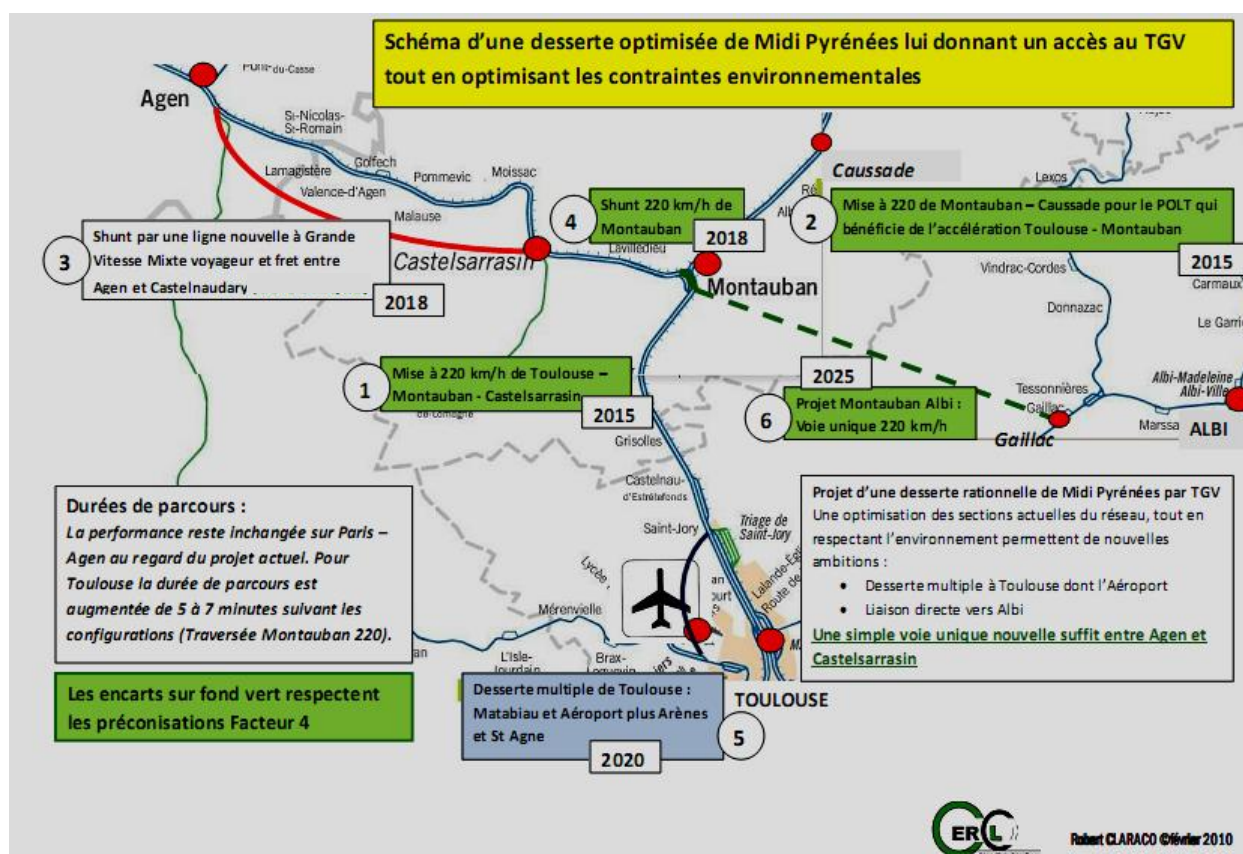
Toutes les gares TGV à proximité des grandes agglomérations ont montré leur rôle aspirateur pour l'automobile. Il n'est qu'à constater l'exiguïté de parkings à Avignon ou Valence TGV pour comprendre l'effet qu'engendrera l'arrivée du TGV centre ville à Toulouse Matabiau. Or le gare Matabiau est déjà difficilement accessible depuis le Nord de Toulouse. Cela revient à considérer que la zone de St Jory est impactée par une pénalité d'accès au TGV à Toulouse qui peut varier de 40 minutes à 1h30 suivant les périodes de la journée et en particulier en pointe du matin.

Dès lors il est incompréhensible que Toulouse n'ait pas proposé une arrivée TGV plus fonctionnelle.

L'arrivée la plus fonctionnelle est à l'évidence l'aéroport de Blagnac qui serait un vrai pôle multimodal, porte d'entrée à la Région. Cette position couplée avec Matabiau n'est même pas esquissée.

Or Blagnac va bénéficier d'un lien routier rapide avec Castelnau d'Estretfonds. Cette conjonction d'aménagement permettrait de soulager les pénétrantes vers le cœur de Toulouse tout en donnant un vrai choix modal sur un même site. La solution adoptée vise à écarter le TGV de l'aéroport pour préserver un accès dédié très différencié.

L'infographie suivante montre la fonctionnalité nord du raccordement ferroviaire soutenu par USV qui serait orienté vers ces deux cibles : Blagnac et Matabiau. L'orientation du projet D ne pourrait voir ajouter cette fonctionnalité qu'au prix d'une construction géographique complexe sur le secteur des trois ponts.



Cette carte des fonctionnalités attendues d'un raccordement nord illustre parfaitement le fait que le raccordement LGV – Ligne Classique doit se faire en partie nord de l'installation du triage de St Jory et mieux pourrait être positionné à Castelsarrasin en attendant la mise en place de l'unité d'axe Toulouse – Narbonne.

Les risques naturels majeurs et les zones protégées

Les risques naturels majeurs

Nous soulignons quelques principes essentiels à l'analyse de ce volet.

Le Préfet est garant de la sécurité des biens et des personnes.

Le Cabinet s'en réfère aux documents fournis par l'USV qui ont été validés par la base documentaire de la DREAL Midi Pyrénées. Ces éléments n'ont pas été contestés dans la réponse produite par RFF.

En ce qui concerne l'application du principe de précaution, celui-ci est une transcription de dispositions à appliquer lorsqu'un risque est identifié et que ses conséquences éventuelles en l'état de la connaissance de l'art ne permettent ni d'en mesurer l'étendue, ni d'apporter une solution complète.

S'agissant de risques identifiés tels que zones de crues et mouvements de sols, des dispositions législatives s'appliquent.

Dans le cas d'espèce sur l'itinéraire D, il ne s'agit pas de savoir si l'évènement se produira car il est certain, mais d'accepter que seule la date de survenance est inconnue.

Les dernières tempêtes en Atlantique et les inondations sur la côte Méditerranéenne doivent renforcer les conditions d'analyses et ne pas assimiler ces dangers à une série mathématique de probabilités. Probabilités rendues incertaines par les prévisions encore très fragiles de la météo qui n'ont en aucun moment protégé les populations sur des phénomènes d'ampleur inaccoutumée dont la fréquence augmente.

La question qui se pose est de comprendre comment le Préfet, garant de la sécurité des biens et des personnes pourra autoriser la construction d'un ouvrage dans des zones identifiées comme des zones à risques.

Dans un système administratif très règlementé où la couverture de responsabilités prédomine, la notion de risque calculé est inapplicable pour ce cas d'espèce.

En aucun moment RFF n'a engagé sa responsabilité en assurant l'invulnérabilité de l'ouvrage contre les deux phénomènes pré-identifiés par conception et ne peut le faire car les éléments en présence sont imprévisibles.

Le Préfet n'a pas non plus engagé sa responsabilité pour éluder les alertes inscrites sur les plans de préventions de risques qui font référence.

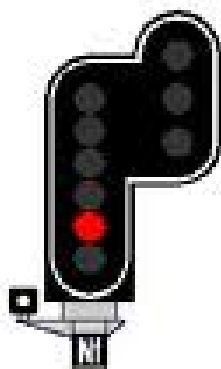
Le collectif USV, a, quant à lui proposé une démarche responsable en relevant cette incompatibilité et en se plaçant au dessus de l'arbitrage économique.

Dès lors, la problématique se pose différemment :

Quel sera le coût d'investissement à engager pour assurer un passage sécurisé dans une zone impactée par des risques naturels majeurs ?

Il est à noter qu'en matière ferroviaire, la sécurité est le principe majeur incontournable : « Quel que soit son grade et sa fonction, tout agent doit obéissance immédiate et passive à la signalisation »...

Ici les divers risques majeurs identifiés ne sont pas une simple alarme, ils ne sont pas un feu rouge qui pourrait s'allumer. Il est allumé.



Les zones protégées

Pour ce volet également, les pièces apportées par l'USV sont probantes.

Il faut toutefois constater que malgré les bonnes déclarations d'intentions, la pratique démontre qu'une protection faunistique ou floristique d'une zone ainsi que les divers critères amenant au classement en zone naturelle protégée n'ont jamais empêché l'aboutissement d'un projet d'infrastructure.

Par contre le poids des populations a souvent permis d'aménager l'ouvrage pour permettre son acceptabilité.

Un tracé sujet à discorde

Pourtant validé, ce tracé se heurte à une situation difficile. Le Tarn-et-Garonne, la Haute-Garonne et particulièrement le sud de la Gironde ont déjà exprimé leur [mécontentement](#). En tête de la contestation, les viticulteurs du secteur des Graves, près de Bordeaux, estiment que leurs vignes seront défigurées par la LGV.

Les oppositions vont plus loin encore. Le Pays-Basque est une autre zone de contestation. Les partisans anti-LGV basques remettent effectivement en question la pertinence même d'un tel projet. Le remède proposé à ces oppositions? Un projet d'enfouissement à "près de 60% de la ligne", jugé techniquement possible par l'Inspectrice générale de l'administration du développement durable, Marie-Line Meaux.

Les tracés souterrains ont été imposés sur d'autres projets. Le Pays Basque y voit une solution pour assurer l'acceptabilité de la LGV. Pourquoi le Frontonnais ne serait pas traité à l'identique.

Si les installations de St Jory triage doivent être préservées, la construction de raccordements dénivelés assure cet objectif. L'arbitrage sera uniquement économique.

Enfour la ligne de raccordement permet toute latitude de tracé. Certes cette souplesse demandera une étude de sols pour éviter les zones critiques, mais en contre partie cette technique offre une grande souplesse de branchement.

Le Cabinet précise toutefois que le fait de cacher une nuisance est très positif du point de vue visuel mais ne fait pas disparaître la nuisance.

La proposition de viaduc sur les voies du triage apportée par le collectif USV a un impact visuel plus important mais le schéma proposé s'inscrit particulièrement bien sur le site avec des rayons de raccordement aptes au 160km/h. Les concepteurs savent aujourd'hui s'accommoder de points d'appuis contraints par la géographie des sites.

De plus, cette greffe de raccordement est initiée en bordure des installations du triage, où une bande de quelques dizaines de mètres est récupérable sur presque toute la longueur vu le surdimensionnement notoire de l'installation de gare. Ce branchement aérien a un dénivelé favorisé par le fait que le triage est en léger contre bas des voies principales. Ce raccordement aurait l'avantage d'éloigner le tracé du site TOTAL classé SEVESO.



Toutefois, le Cabinet propose que soit étudié l'impact d'un raccordement sur un territoire encore plus au Nord pour optimiser l'utilité de l'investissement. **Circuler depuis Castelsarrasin sur voies classiques serait une démarche responsable** qui permettrait de n'engager des budgets importants que lorsque la LGV Toulouse – Narbonne sera intégralement programmée. Le différentiel en temps de parcours pour atteindre Montauban et Toulouse est provisoirement acceptable par tous. Cette solution économise à court terme un linéaire LGV conséquent, ainsi que la gare de Montauban. **En outre il permet de poser le débat public à venir sur son vrai périmètre dont l'intégralité de l'agglomération Toulousaine.**

Du point de vue économique, l'équilibre est encore à rechercher dans la question esquissée sur le volet « risques » :

« Quel sera le coût d'investissement à engager pour assurer un passage sécurisé dans une zone impactée par des risques naturels ? »

Approche foncière du raccordement au réseau classique

L'option D invoque des incompatibilités de raccordement sur les installations ferroviaires du triage de St Jory.

Ces incompatibilités sont liées à la fonctionnalité historique de l'installation qui était un élément traditionnel du plan de transport des marchandises.

Cette fonctionnalité n'a plus cours pour des raisons bien précises et connues de tous :

- ❖ Le trafic des wagons isolés demandant un tri est anecdotique au plan national et hors de portée de l'enveloppe de production de Fret SNCF qui l'arrête
- ❖ La Région Midi Pyrénées est génératrice de flux en trains complets sur uniquement trois secteurs : L'Agro alimentaire, les matériaux de carrière et les produits pétroliers. Ces trafics n'ont pas besoin de tri spécifique et sont gérés d'embranchement particulier à embranchement particulier.

Les autres composantes de trafic sont :

1. Le transport combiné qui reçoit directement sur ses chantiers
2. Le multi lot – multi client dont le trafic automobile qui ne supporte plus les chocs des triages par gravité.

Dès lors St Jory qui dispose de ses faisceaux traditionnels à pinceaux que sont les cellules arrivée, traitement pour recomposition et départ n'a plus besoin que d'un faisceau relai pour lequel chacun des trois faisceaux est surdimensionné.

Préserver l'installation actuelle revient à regarder l'avenir dans un rétroviseur.

Cette situation a été amplifiée du fait de la monopolisation de l'installation par la SNCF qui en a interdit l'accès à ses concurrents.

La conséquence est qu'ECR est installé à Castelnau d'Estretfonds et les autres entrants ne sont qu'en transit sur les voies principales.

Dans un tel contexte, les équipements des chargeurs installés dans les emprises de St Jory et en particulier les deux silos, ne trouvent plus avantage en la proximité du triage.

Même si leur implantation est stratégique par rapport à leur zone de récolte, leurs accès sont difficultés par un enfermement de plus en plus fort dans un réticulaire routier saturé aux heures de pointe.

Une réimplantation de ces silos dans la zone de Castelnau d'Estretfonds avec embranchement ferroviaire permettrait de regrouper les deux installations et de les optimiser. Un tel budget activé par le

projet d'infrastructure serait structurant pour la modernisation de l'agriculture locale qui verrait un accroissement de sa compétitivité par une optimisation de sa logistique.

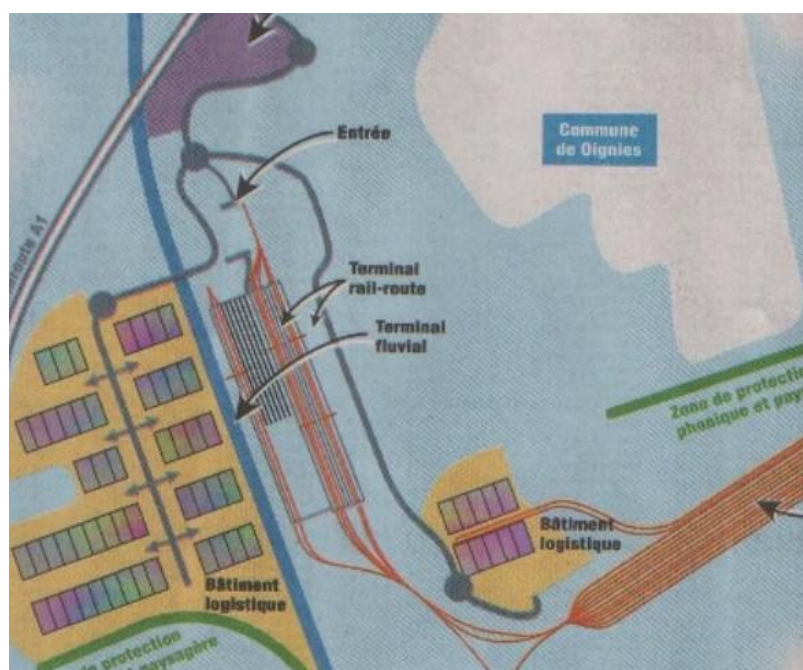
Nous percevons ainsi que les investissements liés à la LGV peuvent reconditionner des zones proches du centre urbain et les dégager pour une nouvelle affectation bien plus productive que la volonté affichée de conserver une friche ferroviaire.

Deux autres installations sont concernées, il s'agit des deux gares de transport combiné :

- ❖ Novatrans qui est enserré dans la zone commerciale de Fenouillet est une gare à voies courtes sans possibilité d'extension à 750 mètres. Son accès routier est de plus en plus contraint
- ❖ Naviland qui est inséré en bordure du chantier de St Jory et qui a refusé lors de cette installation de s'implanter sur Euro Centre et avait joué l'affaiblissement de la lisibilité d'Eurocentre.

Dès lors il est important de rattraper les erreurs du passé et de mobiliser des budgets sur le plan de relance du fret ferroviaire afin de moderniser l'économie régionale qui est créatrice de richesse. Il sera ainsi possible de démontrer que l'association de deux budgets peut s'avérer très efficace et financer un projet exemplaire en termes de réaménagement des territoires, de désenclavement et d'acceptation par les riverains.

Ces options devraient corriger les faiblesses affichées par la Région Midi Pyrénées qui éprouve de grandes difficultés à coordonner ses actions. Installer enfin un vrai pôle logistique Régional disposant d'un éventail de services dont une gare multimodale unique à voies longues, un accès autoroutier direct et la voie d'eau serait structurant pour la logistique Régionale.



Exemple de Dourges qui est le modèle Français actuel le plus aboutit.

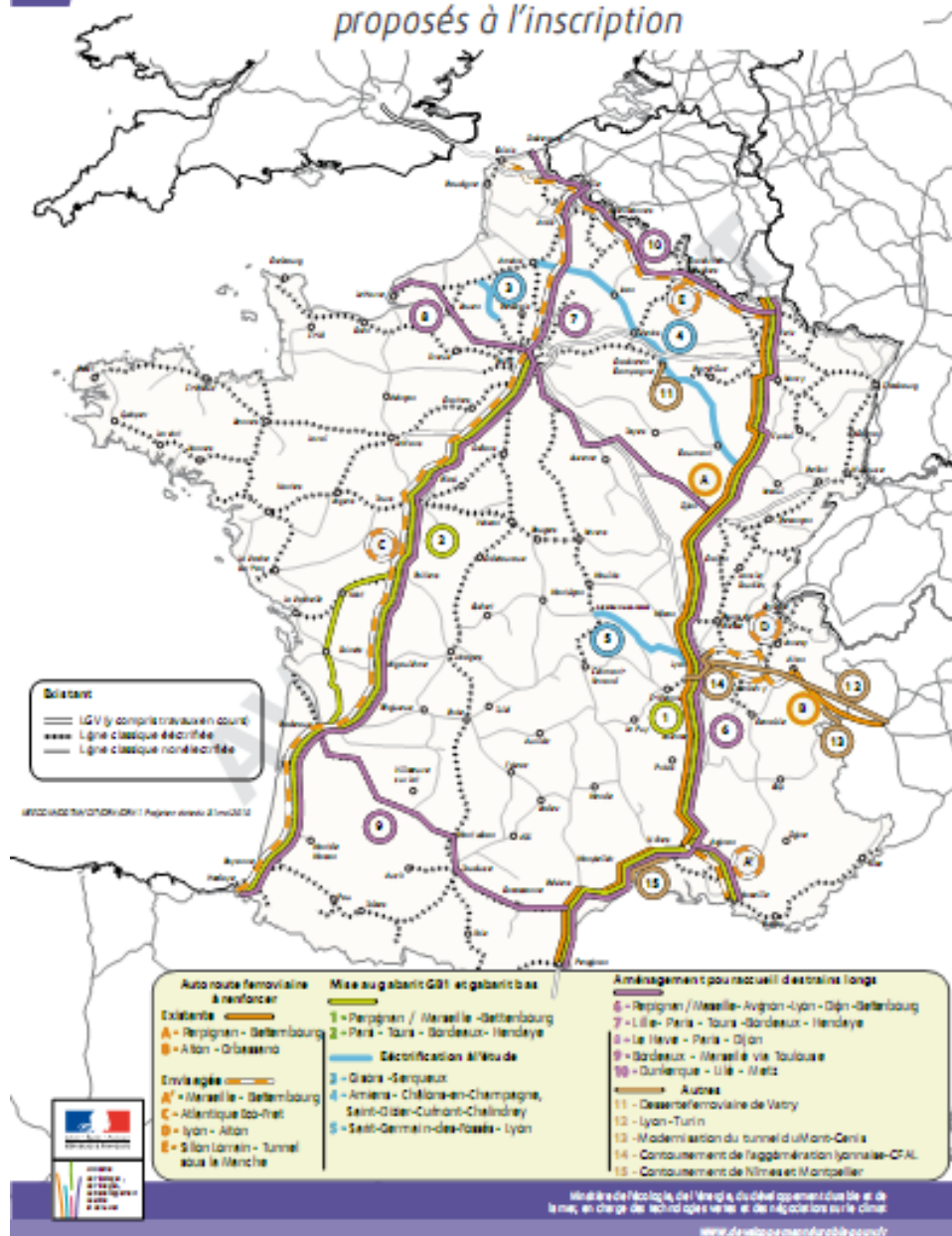
Aujourd'hui Midi Pyrénées a majoritairement perdu ses trafics et devient un territoire secondaire du point de vue de sa situation logistique. En outre s'il reste quelques flux en transit, la Région n'en bénéficie plus.

Cette situation est sanctionnée par les analystes Européens qui ont établi les priorités fret sur des corridors s'écartant de Midi Pyrénées.

La preuve des pertes de fonctionnalités ferroviaires pour le fret est apparente dans les trois pièces suivantes qui ne font de l'axe Bordeaux – Narbonne qu'une simple liaison de transit entre les axes fret Européens :

Schéma national des infrastructures de transports

Projets pour le développement du fret ferroviaire proposés à l'inscription



¹ Source MEEDDAT



2



3

² Source RFF

³ Source MEEDDAT

Analyse des propositions de l'USV de jumelage de la LGV et de l'Autoroute

Le grand chantier LGV est une opportunité pour coordonner les actions.

En particulier sur le ferroviaire Régional qui gère des dossiers aussi disparates que les zones logistiques, la future TCP et le dossier TGV sans y apporter de dénominateur commun.

Le TGV par exemple, c'est aussi CAREX et la messagerie rapide entre les plateformes aéroportuaires. Midi Pyrénées se prépare à y passer à côté.

A la lumière de ces incohérences, il semble dès lors, naturel que chaque acteur avance une stratégie exclusivement propre à ses intérêts.

Cette analyse basée sur les intérêts particuliers laisse apparaître une priorité pour une stratégie patrimoniale du propriétaire des sols sur la zone ferroviaire de St Jory.

Cette organisation parcellaire bien identifiée dispose, si elle conserve l'unité de ses superficies, d'une valorisation foncière latente importante à terme. RFF et la SNCF semblent vouloir conserver ce gisement de plus value.

Pour calibrer cette valorisation, les coopérateurs ont été contactés très récemment, afin qu'ils se portent acquéreurs des sols sur lesquels ils n'ont qu'un contrat d'occupation emphytéotique. Cette proposition très récente montre qu'au travers d'un ancrage définitif des chargeurs, le propriétaire foncier cherche à consolider son unité parcellaire.

De plus installer du ferroviaire dans une zone urbaine pour construire le raccordement permet à RFF de s'approprier d'autres emprises (Monopoly) qui auront une valeur foncière intéressante.

L'argumentaire visant à qualifier St Jory de chantier dédié à l'équipement n'est qu'une opportune affectation d'installation à moindre frais. Cette affectation est anecdotique en volume car Midi Pyrénées a engagé un plan Rail qui arrive à terme en 2013 et aura modernisé un réseau ne demandant plus d'entretien sur plusieurs décennies selon les sources RFF. Cette stratégie permet cependant de valoriser le site en vue de marchander le déplacement de l'activité (Syndrome de Pau ou le SERNAM devait fermer et a été maintenu dès annonce de l'intérêt de la ville pour ces surfaces. Même technique sur la gare fret de Toulouse St Cyprien maintenue pour valoriser la vente de la surface lotie aujourd'hui)...

L'autre affectation possible invoquée des surfaces du triage est une utilisation en base de redistribution de matériaux pour des carriers.

Cette implantation apporterait deux types de nuisances :

- ❖ Nuisances environnementales par les bruits et les poussières dans une zone insérée au milieu de résidentiel et de commerces
- ❖ Un trafic poids lourd sur un capillaire routier saturé.

Donc l'implantation du raccordement TGV dans les installations de l'ancien triage de St Jory est pertinente et possible techniquement sans dégrader les activités qui subsistent sur ce site.

Analyse des propositions de l'USV de jumelage de la LGV et de l'Autoroute

Effectivement vu les contraintes géométriques d'une bretelle accessible à 160 km/h, ce coût peut être pondéré par une libération des sols couplée à une aide au déplacement et à la modernisation des installations logistiques des chargeurs qui optimiseraient ainsi leur réimplantation. Ces coûts indirects (18 M€) sont compatibles avec l'économie des ouvrages permettant une cohabitation globale sur site.

Une telle coordination montrerait que le projet proposé n'est pas qu'un simple holdup sur les passagers aériens mais est l'une des pièces d'un projet global repensé dans la cohérence de remise en compétitivité du territoire.

L'agriculture déjà impactée inévitablement

Témoignage de Jean-Claude Labit

« Où est la préservation des territoires ? »

Pour la partie Pompignan/Saint-Jory, un relevé a mis en évidence qu'il n'y a que 7 ha de vignes, le long de l'autoroute, dont la disparition n'aurait pas d'impact majeur sur le territoire. Il faudrait donc faire passer la LGV à ras de cette autoroute, pour y concentrer les nuisances. Au lieu de cela, le tracé prévoit de quitter l'autoroute au niveau de Fronton, avec un tunnel plein sud qui débouche à Pompignan. Puis il franchit, par un pont, le canal latéral d'Est en Ouest, au niveau de Saint-Rustice. Et comme les Voies Navigables de France ne veulent pas que la ligne passe le long du canal, celle-ci serait déplacée sur la plaine de la Garonne, pour rejoindre Saint-Jory. Or il y a 2 jeunes agriculteurs dans cette plaine de la Garonne qui feront les frais de cette décision : Sébastien Rey et François Andorno. François, qui est aussi mon associé, est le plus menacé. La LGV passerait au milieu de ses pivots et couperait l'exploitation en deux. Autant dire que, dans ce cas de figure, c'est fini pour lui.

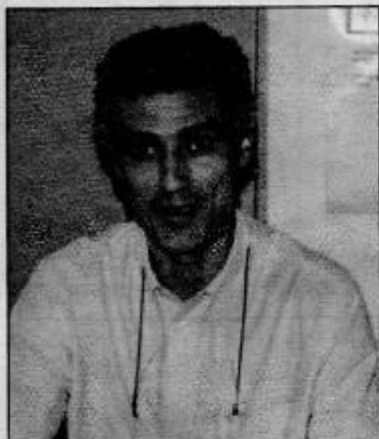
C'est pourquoi notre proposition est de suivre l'autoroute (où il n'y a pas d'agriculture, seulement des friches) et de faire partir le tunnel d'avant Castelnaud d'Estrètefonds pour le faire ressortir après Saint-Jory. Nous ne sommes pas contre la LGV. Mais au moins, qu'on essaie d'en limiter les inconvénients. Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas question de suivre l'autoroute, ce qui, à notre avis, occasionnera le moins de dégâts. Sans compter que la partie en tunnel préserverait les riverains des énormes nuisances sonores de la LGV. Je rappelle que, dans le projet « D », la voie serait surélevée de 5m, pour cause de zone inondable. Toute la zone de coteaux de Pompignan à Castelnaud en souffrirait. Parfois, je doute vraiment du sérieux des personnes qui nous parlent de préservation des territoires et de développement local ■



Jean-Claude Labit, agriculteur à Castelnaud d'Estrètefonds

Propos recueillis par S.G.

« Il n’y a pas que la LGV ! »



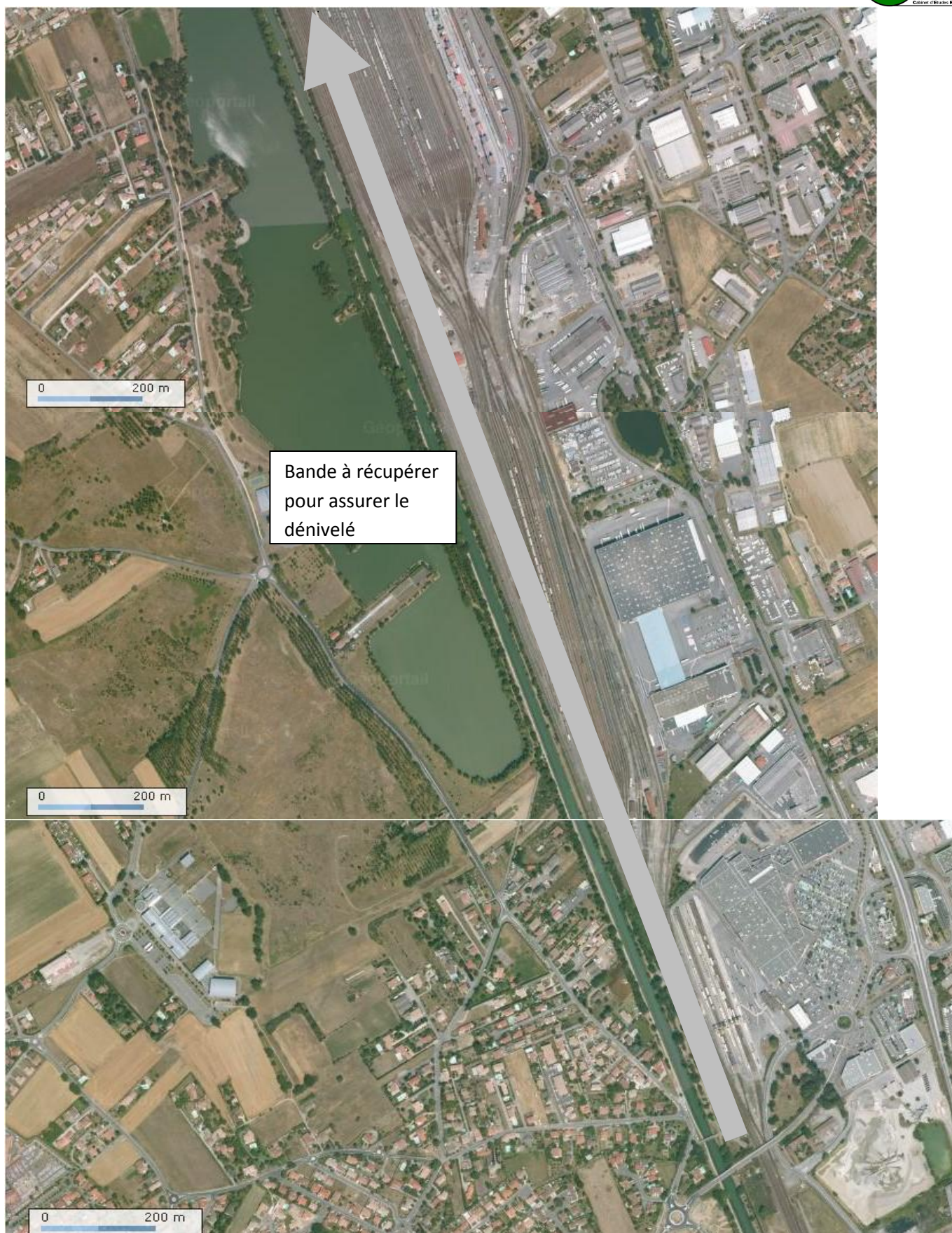
Pour Charles Tapie, Directeur de la Chambre d’Agriculture 31, il ne faut pas uniquement se focaliser sur le projet de ligne à grande vitesse : « Entre 2010 et 2020, il y a en tout 4 chantiers qui vont consommer du foncier agricole sur le Nord Toulousain ! La LGV, bien sûr, mais aussi la construction du « Pont Garonne », l’extension de la zone Eurocentre et des gravières. Si nous faisons une estimation globale, ce sont plus de 1.000 hectares, sur des secteurs de productions à fortes valeurs ajoutées (viticulture, maraîchage, vergers, céréales irriguées), qui partiront à l’artificialisation (voir tableau ci-dessous). » En tant qu’organisme consulair, la Chambre d’Agriculture est consultée sur chacun de ces projets, sur lesquels elle doit émettre un avis. « Le problème est que nous voudrions raisonner globalement, en terme de territoires, sur ces 4 projets simultanément », poursuit Charles Tapie. « Or, les différents porteurs de projets n’ont pas de liens entre eux. Ils ne connaissent que les enjeux liés à leur seul chantier, alors qu’ils se superposent et se cumulent avec les autres. Pris séparément, on peut croire que les problèmes soulevés par ces ouvrages peuvent avoir des solutions relativement simples. Mais quand on a une vue d’ensemble, comme c’est notre rôle, le constat est criant. L’impact cumulé de ces projets sur l’agriculture de ce secteur est énorme » ■

LGV	40* hectares de vigne en AOC 200* hectares de surfaces cultivées 40* exploitations agricoles impactées
« Pont Garonne »	70* hectares de surfaces cultivées environ 30 exploitations impactées, dont la majorité en maraîchage

Esquisse sommaire de la proposition USV

Cette esquisse n’a pas vocation à tracé mais montre l’inscription possible d’un profil 160 km/h.

Analyse des propositions de l’USV de jumelage de la LGV et de l’Autoroute







Analyse des propositions de l'USV de jumelage de la LGV et de l'Autoroute

Cette proposition du cabinet qui prend en compte la géométrie d'un tracé apte à 160 km/h est à rapprocher du schéma USV proposé dans le dossier à analyser qui est reprise ci-dessous.

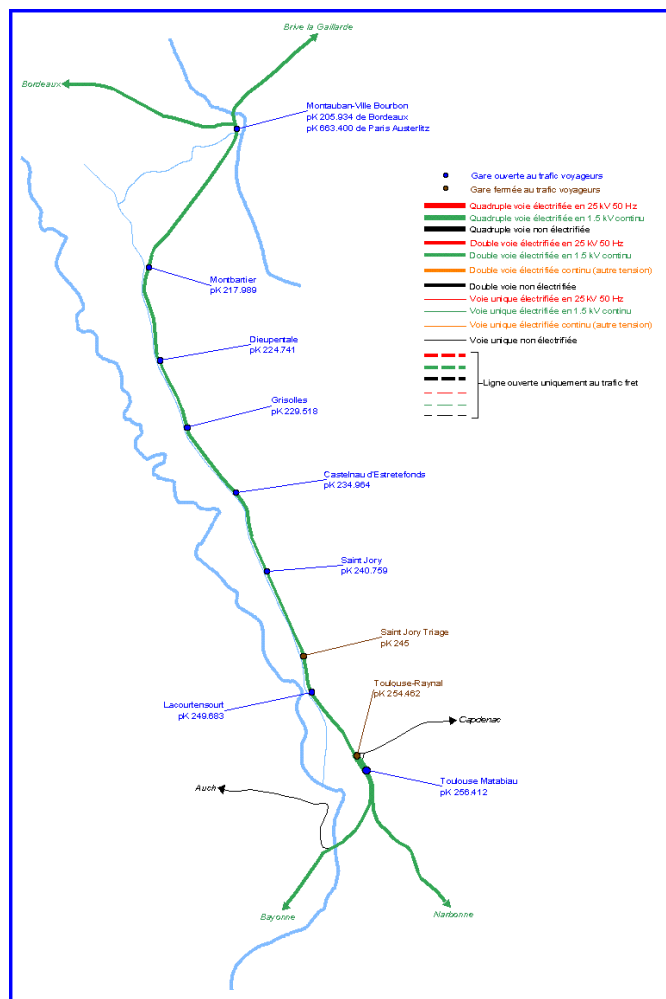


L'étude d'impact qui était annexée précise :

- Passage à gauche du 1° lac (aucun impact direct habitation et 1 impact en fond de terrain d'une entreprise)
- Passage au dessus du 2° lac (aucun impact habitation ni entreprise)
- Passage au dessus de la RD820 en s'appuyant sur la structure existante autoroutière avec transformation de la bretelle en rond point 5 (1 impact habitation et 1 entreprise)
- Raccord au niveau de la zone Euralys et Arteris
- On rejoint au niveau du pont le tracé RFF pour rejoindre la 2° partie du triage

Volumétrie capacitaire du tronçon Montauban - St Jory - Matabiau

Configuration géographique



Le tronçon Toulouse Matabiau - St Jory est le plus chargé du tronc commun aux lignes Toulouse – Paris et Toulouse – Bordeaux.

Cet état de fait était du à l'unicité du dépôt traction de Toulouse qui gérait les locomotives affectées au fret et dont les mises en escales étaient effectuées à St Jory.

Aujourd'hui St Jory dispose d'une annexe traction et les mouvements parasites entre Matabiau et St Jory qui ont justifié la troisième voie, dite voie banale ont disparu. Cette troisième voie est donc largement sous utilisée.

La fonctionnalité de relai fret de St Jory Triage occasionne encore des mouvements non justifiés et pour exemple, un train de céréales partant de Castelnaudary pour Marseille, remonte à St Jory empruntant deux fois le transit de Matabiau et le segment Toulouse St Jory inutilement.

De plus la disparition du régime accéléré des marchandises a aboutit à la fermeture du triage de Raynal qui générant des mouvements parasites inter triages Raynal – St Jory. L'installation de Naviland à St Jory a aussi que de Novatrans à Fenouillet à déchargé le segment St Jory – Toulouse des trains de transport combiné.

Au niveau des débits de ce tronçon, un investissement de confort pour la gestion des circulations serait d'établir une troisième voie continue de Montauban à Toulouse. De St Jory à Toulouse la configuration géographique d'accès à ces voies afin de les banaliser (Circulables dans les deux sens) devrait être modifiée mais les trois voies suffisent.

Vitesses limites

DE	À	AGC	X 72500	Autorails	Z 21500	Z2	Automotrices	TGV	V200	V160	V140	V120	ME140	ME120	ME100	MA100
Montauban-Ville Bourbon	Castelnau d'Estretfonds	160	160	140	160	160	140	160	160	160	140	120	140	120	100	100
Castelnau d'Estretfonds	pK 249.1	160	160	140	160	160	140	160	160	160	140	120	120	120	100	100
pK 249.1	Toulouse Poste 1	160	160	140	160	160	140	160	150	150	140	120	120	120	100	100
Toulouse Poste 1	Toulouse Matabiau	130	130	120	130	130	120	130	130	130	120	120	90	90	90	90

DE	À	AGC	X 72500	Autorails	Z 21500	Z 7300	Automotrices	TGV	V200	V160	V140	V120	ME140	ME120	ME100	MA100
Toulouse Matabiau	pK 249.1	160	160	140	160	160	140	160	150	150	140	120	120	120	100	100
pK 249.1	Castelnau d'Estretfonds	160	160	140	160	160	140	160	160	160	140	120	120	120	100	100
Castelnau d'Estretfonds	Montauban-Ville Bourbon	160	160	140	160	160	140	160	160	160	140	120	140	120	100	100

Le profil de l'itinéraire est très plat et les vitesses autorisées sont convenables.

Il faut noter qu'une quatrième voie existe déjà entre Toulouse Raynal et Lalande.

De fait ce tronçon reste très capacitaire malgré les nouvelles contraintes imposées par les équipements de sécurité renforcés.

Temps de parcours

Les temps de transit entre Toulouse et Montauban de quai à quai s'établissent aujourd'hui entre 26 et 41 minutes.

Cela représente, pour la majorité des trains une vitesse moyenne de l'ordre de 100 km/h pour une ligne dont la vitesse de fond est à 160 km/h en pleine ligne. **Nous verrons plus loin dans les documents techniques présentés que le 220 km/h est accessible depuis Toulouse, jusqu'à Castelsarrasin.**

TOULOUSE MATABIAU (31) - MONTAUBAN VILLE BOURBON (82)						
Le 10/08 entre 16h56 et 18h30						
Départ à	16h56	17h13	17h36	17h53	18h09	18h30
Durée	00h26	00h40	00h25	00h33	00h26	00h41
Voyagez avec	ter	ter	TGV	ter	TÉOZ	ter

Approche du marché

Segments et volumes

A ce jour le trafic voyageur dispose de 4 composantes :

- ❖ Les TER qui assurent essentiellement des services domicile – travail avec un chargement fort en pointe vers Toulouse
- ❖ Un trafic Intercités TEOZ vers Paris par le POLT et en TGV via Bordeaux
- ❖ Un trafic Intercités TEOZ sur le pendule Bordeaux – Toulouse – Marseille



Sur Bordeaux – Marseille, les « Grand Sud » sont des trains à haute capacité dont la substitution TGV imposera un dédoublement de sillon et donc un renchérissement de coût de production.

La relation Toulouse – Bordeaux est chargée et participe fortement à l'équilibre de remplissage des TGV Toulouse – Bordeaux – Paris. Elle est aussi servie par un service TEOZ en matériel conventionnel dont les rames disposent de capacités très importantes qui ont des équivalences complexes y compris en rames TGV Duplex...

En remarque il faut noter que le POLT conserve sa fonction de caboteur d'aménagement du territoire.



Le marché TGV conservera une structure sensiblement équivalente sur Toulouse – Bordeaux où la voiture disposera toujours de son avantage de Porte à Porte.

Par contre la cible du TGV est l’avion sur Toulouse - Paris alors que sur les autres relations la concurrence n’existe plus.

Dès lors la demande fera augmenter les capacités à mettre à disposition sur l’origine destination Paris – Toulouse pure.

Sur ce segment il est à noter que soir et matin cette demande se situe en contre pointe des TER et trouve donc sa capacité.

En outre les matériels gros porteurs ne sont pas encore engagés sur cette mission de sorte que le maillon faible St Jory – Toulouse est encore en l’état capable de répondre à la demande.

Evolutions

Les évolutions de ces segments de marché sont liées au temps de parcours mais aussi au prix.

Notre connaissance de la clientèle au travers de nos clients aériens nous amène aux constatations suivantes et à leurs conséquences :

- ❖ Le vrai prix de marché est le tarif aérien
- ❖ Les clients potentiels du TGV (Avion sur rail) attendent la performance de l'avion au prix social du train
- ❖ Leur motivation principale est de transporter en bagage à main leurs achats de consommation à forte valeur ajoutée sans payer le vrai prix de ce transport, toujours couplé à l'agrément d'un temps d'oisiveté

Ces comportements sont fortement étudiés en aérien car l'avion est soumis à des contraintes de sureté incomparablement plus strictes que le ferroviaire.

L'observation du marché TGV sur Marseille n'a pas tranché les comportements aussi franchement que le souhaitait la SNCF dont le service TGV s'apparente à un « Low Coast ».

Cette observation peut se retranscrire sur Paris – Toulouse dans les formules de pondération gravitaire qui prennent en compte les populations des deux points origine et destination de la mission.

De plus l'attraction Marseille est d'un poids pondérateur très nettement supérieure pour les Parisiens que la destination Toulouse.

Donc sur les futurs volumes espérés, on ne peut pas trouver une demande symétrique sur l'OD Toulouse – Paris. Ce déséquilibre est déjà effectif sur l'OD Paris – Bordeaux qui rentre déjà dans le critère des 3 heures de parcours.

A cette pondération d'ardeur, il faut ajouter le fait que l'analyse des coûts réels conduit RFF à majorer le prix des sillons à grande vitesse sur ligne nouvelle.

Cette nouvelle donne qui aborde un lissage des coûts entre aérien et ferroviaire entraine la SNCF en catastrophe vers de nouvelles approches.

Le calcul du prix des sillons par rapport au coût réel a révélé une nouvelle orientation qui vise à panacher un début de parcours sur LGV pour obtenir un gain réel de significatif, suivi de sillons plus économiques sur ligne classique.

Le Président de la SNCF en a fait état en se montrant moins empressé à l'égard des lignes nouvelles à grande vitesse.

LGV, le doute s'installe. La légitimité de la rénovation de l'axe le Mans-Rennes va l'emporter

Publié le

RENNES/ROAZHON — A quelques mois du Schéma National des infrastructures de transport, la légitimité du doute sur la LGV Bretagne-Pays de la Loire est enfin en passe de l'emporter.

A quelques mois d'une large consultation sur le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de nouvelles orientations sur le réseau ferroviaire du grand ouest semblent se dessiner.

C'est enfin une reconnaissance de l'alternative proposée par la Fédération Alto qui semble faire son chemin, en tout cas aux yeux du président de la SNCF, Guillaume Pépy.

En effet il vient clairement de donner l'orientation de la SNCF en matière de construction de lignes à grande vitesse en précisant que **« il valait mieux faire une ligne à grande vitesse en moins et avoir un bon renouvellement du réseau existant... »**

Ce revirement de la stratégie de la SNCF n'étonne guère, et c'est clairement le projet de ligne LGV Bretagne – Pays de la Loire qui est visé.

4

Ceci vaut double reconnaissance pour le Cabinet Claraco qui a proposé en 2008 le schéma fonctionnel d'ALTRO.

Dès lors il sera intéressant d'évaluer la pertinence d'une alternative à la ligne TGV entre Montauban et Toulouse. Cette modernisation pour circulation à 220 km/h bénéficiera bien sur au POLT mais aussi aux TER Montauban – Toulouse. Ce confort est très utile aux déplacements quotidiens domicile – travail.

⁴ ABP 10 Août 2010

Estimation des performances de l'itinéraire classique

Desservir les gares des villes et éviter les gares des champs

En fait ce dispositif évite de reporter sur l'utilisateur l'acheminement vers la gare de départ. Cet acheminement ainsi que le coût des structures de liaisons nécessaires sont souvent sous estimés dans le bilan TGV. Enfin, faire transiter toutes les missions par Montauban Ville et peut être Agen Ville optimise l'infrastructure et les services collectifs en place. Montauban dispose dans sa friche industrielle ferroviaire des surfaces nécessaires à positionner un shunt pour les missions sans arrêt. De plus l'optimisation de Toulouse – Montauban bénéficierait au POLT.

L'évaluation des performances de la voie classique

Cette performance peut être évaluée par les essais effectués par l'ETR 460.

Le Cabinet Claraco qui collaborait avec Fiat Ferroviaria dispose du moniteur de marche de cet essai. De cet enregistrement vont découler des révélations scientifiques intéressantes.

Moyennant certains aménagements la ligne peut être parcourue à 220 km/h sur des sections intéressantes.

Le temps de parcours brut serait de moins de 19 minutes entre le départ à quai de Toulouse Matabiau et l'arrêt à Montauban.

Sur l'itinéraire conventionnel actuel de 50.5 km, 19 kms seront en tout état de cause utilisés comme raccordement par les TGV à l'entrée de Toulouse.

Dès lors les questions à se poser sont les suivantes :

Est-ce que les Toulousains peuvent accepter de perdre quelques minutes en poursuivant sur ligne classique jusqu' à Montauban pour desservir équitablement Montauban Ville ?

Dans la première phase de construction est ce que pour quelques minutes, le débat Montauban – Toulouse reste utile ?

Peut- on volontairement éclipser le débat de la traversée de Toulouse par confort électoral sur un projet dont l'unité est Bordeaux – Narbonne ?

Maintenant les chiffres

PK (km)	PK référence	Distance	Observations	R (mm/m)	V.lim (km/h)	V (km/h)	T (mn:s)	G (m/s/s)	F (kdan)	Passage (avec détente)
256.400	256,400			0.0			00:00		Toulouse	D > 0:00:00
256.396				0.0	60	5.0	00:05	0.26	22500	limit. accélération
256.389				0.0	60	10.0	00:09	0.38	22500	limit. accélération
256.378				0.0	60	15.0	00:12	0.44	22500	
256.362				0.0	60	20.0	00:15	0.44	22500	
256.318				0.0	60	30.0	00:22	0.44	22500	
256.256				0.0	60	40.0	00:28	0.44	22500	
256.176				0.0	60	50.0	00:35	0.43	22500	
256.077				0.0	60	60.0	00:41	0.43	22500	
255.800				0.0	60		00:58			
255.800	255,800	0,600		0.0	130	60.0	00:58	0.00	1333	
255.600				-2.0	130		01:10			
255.563	255,563	0,837		-2.0	160	60.0	01:12	0.00		-82 freinage maintien
255.453				-2.0	160	70.0	01:18	0.46	22500	
255.363				-2.0	160	77.3	01:22	0.46	22500	
255.217				-2.0	160	87.3	01:29	0.44	21616	
255.035				-2.0	160	97.3	01:36	0.39	19631	
254.808				-2.0	160	107.3	01:44	0.35	17638	
254.530				-2.0	160	117.3	01:53	0.31	16008	
254.400				-2.0	160	121.3	01:57	0.29	14650	
254.200				-4.8	160		02:02			
254.068	254,068	2,332		-4.8	200	131.3	02:06	0.29	14164	
253.963				-4.8	200	134.1	02:09	0.28	13087	
253.552				-4.8	200	144.1	02:20	0.26	12810	
253.069				-4.8	200	154.1	02:31	0.24	11920	
252.600	252,600	3,800	160 Km/h	-4.8	200	162.5	02:42	0.22	11144	
252.000				0.0	200	169.9	02:55	0.16	10566	
251.231				-3.5	200	179.9	03:11	0.18	10102	
250.600				-3.5	200	187.1	03:23	0.16	9537	
249.700	249,700	6,700				194.7	03:40		Lacourtensourt	P > 0:03:50
249.414				-1.2	200	197.1	03:45	0.12	9169	
249.100				-1.2	200		03:51			
249.025				-1.2	220	200.0	03:52	0.11	8855	
248.863				-1.2	220	200.0	03:55	0.00	3248	
247.900				-1.2	220	206.6	04:12	0.11	8572	
246.100				0.0	220	215.9	04:43	0.08	8296	
245.315	245,315	11,085	220 km/h	-1.5	220	220.0	04:56	0.09	8042	
242.220				-1.5	220	220.0	05:47	0.00		3756 Début freinage
241.500				-1.5	220	200.0	05:59	-0.45	-18414	Fin freinage
240.700	240,700	15,700				200.0	06:13		St.Jory	P > 0:06:40
237.800				-1.5	200	200.0	07:06	0.00	3113	
237.400	237,400	19,000	Limite d'utilisation voie actuelle		19 Kms sur 50.5					
237.000				-3.5	200	200.0	07:13	0.00	5421	
237.000				-3.5	200	200.0	07:20	0.00	2190	
234.900	234,900	21,500				200.0	07:58		Castelnau d'Estrétefonds	P > 0:08:33
231.900				-1.3	200	200.0	08:52	0.00	3205	
231.900				-1.3	200	200.0	08:52	0.00	3205	
231.000				0.0	200	200.0	09:08	0.00	3805	
229.500	229,500	26,900				200.0	09:35		Grisolles	P > 0:10:15
228.500				2.0	200	200.0	09:53	0.00	4729	
223.900				0.0	200	200.0	11:16	0.00	3805	
222.500				2.5	200	200.0	11:41	0.00	4959	
221.600				-3.0	200	200.0	11:57	0.00	2421	
221.400				0.0	200		12:01			
221.163				0.0	210	200.0	12:05	0.00	3805	
219.471				0.0	210	210.0	12:35	0.09	8572	
218.400				0.0	210		12:53			
218.163				0.0	220	210.0	12:57	0.00	4120	
217.900	217,900	38,500				211.3	13:02		Montbartier	P > 0:13:58
216.900				0.0	220	216.2	13:19	0.08	8159	
216.200				3.0	220	218.2	13:30	0.05	8035	
215.899				-3.0	220	220.0	13:35	0.10	7997	
213.600				-3.0	220	220.0	14:13	0.00	3064	
209.830	209,800	46,600	Début freinage	-4.0	220	220.0	15:14	0.00	2602	Début freinage
208.900				-4.0	220	193.8	15:31	-0.45	-19758	
207.875				-0.5	220	160.0	15:51	-0.45	-19082	
207.000				-0.5	220	119.4	16:14	-0.50	-22361	
207.000				-0.5	220		16:14			
206.600				-0.5	120	95.2	16:27	-0.50	-22805	
205.900	205,900	50,500		0.0	120	0.0	17:20	-0.50	-23550	Fin freinage
Temps brut					17:20 (174.8 Km/h)				Montauban	A > 0:18:33
Temps net					18:33 (163.4 Km/h)				50.50 Km	

Analyse des propositions de l'USV de jumelage de la LGV et de l'Autoroute

Les options qui sont présentes

1- La modernisation de la ligne actuelle

Le moniteur de marche d'essai en a donné les performances.

2- L'accès à la LGV par un raccordement autour de Lacourtenourt ou St Jory Sud

Le 160km/h est suffisant. Passé l'embranchement deux transitions sont à gérer :

- ❖ **Changement de signalisation pour passer d'une signalisation latérale vers un dispositif de signalisation en cabine ERTMS ou TVM430 conservée.**
- ❖ **Changement de tension pour passer d'une alimentation 1.500 volts à une alimentation sous 25.000 volts. Cette manœuvre nécessite une annonce sur le tronçon de raccordement et une coupure de courant sur la rame dès le signal d'exécution. La remise sous tension de la rame devant s'effectuer après dégagement par la queue de celle-ci du point signalant le réarmement. Les distances parcourues sur l'erre sont donc importantes de sorte que la sortie de la zone de transition où la traction pourra être reprise coïncidera sensiblement avec l'accès sur la vraie LGV. La performance sur ce raccordement sera donc de 160 km/h et moins.**

Les séquences suivantes vont s'enchaîner :

Montée en vitesse de 160 à 300 km/h.

Cette séquence demande 16 kilomètre de sorte que la vitesse de 300 km/h soit atteinte au kilomètre 37 sur les 50.50 kms que comporte le tronçon. Il est pris en compte 2 km de raccordement depuis St Jory sud, alors que les courbes qu'impose le 160 km/h en feront un raccordement bien plus long qui serait raccordé au sillon autoroutier entre le péage de St Jory et le péage autoroutier de Castelnaud d'Estretefonds.

La décélération demandera ensuite 3.350 km pour se présenter au bout du quai de Montauban à une vitesse normale pour gérer l'arrêt. Donc on estimera la zone de décélération plus l'ajustement de l'arrêt à un minimum de 3.5 km. Dès lors la décélération s'amorcera au kilomètre 47 depuis le départ de Toulouse. La vitesse de 300 km/h sera donc exploitée au mieux pour une pointe à 300 km/h sur 10 kilomètres.

Cette vitesse offre donc un gain de temps de : moins de 3 minutes par rapport à la marche du train d'essai sur voie classique.

Peut-on envisager un tel investissement pour trois minutes brutes de gain de temps dans la première tranche du Bordeaux – Narbonne ?

Les vitesses hautes par rapport à la grande vitesse respectent FACTEUR4

Cette contribution montrera clairement la réalité énergétique de la grande vitesse.

Certes parfois indispensable, un déplacement rapide doit se réfléchir.

Il sera donc intéressant de comprendre comment gagner deux heures sans multiplier par 4 l'énergie nécessaire.

Un bon déplacement est bien celui qu'on économise mais trop souvent l'usager à le temps et il ne le valorise pas. Pourquoi ne pas déjeuner dans « Le Capitole » et arriver à Paris pour un rendez vous d'après midi, plutôt que de gagner deux heures en TGV et être obligé de chercher une brasserie pour se faire servir rapidement ?

Pourquoi ne pas valoriser un voyage dans un vrai train hôtel et être dispos dès 8h à Paris, ce que ne garantit pas un TGV ?



Contribution <http://www.intermodalite.com>

Le financement du TGV Paris - Bordeaux et son antenne vers Toulouse viennent d'être consolidés

Une mise en service pour 2019 est même annoncée bien que 2022 paraisse plus réaliste. .
Aujourd'hui l'avenir des transports en Région Midi Pyrénées apparaît clairement et il sera durablement impacté par ces décisions. .

Tout d'abord la décision est courageuse :

Forcer la décision pour qu'un TGV relie Toulouse à Paris en trois heures est un acte de courage héroïque qui est à saluer. En effet Toulouse est la CAPITALE EUROPEENNE DE L'AERONAUTIQUE et une telle décision montre un choix clair contre ce mode de transport qui semble peu protecteur de l'environnement. Pour preuve, l'Aéroport de Blagnac qui est parfaitement desservi par les réseaux routiers et prochainement par un tramway, n'est même pas relié au chemin de fer alors qu'il pouvait être le pôle multimodal majeur de Midi Pyrénées. .

Son gestionnaire, la Chambre de Commerce et d'Industrie a également soutenu les options de la Région Midi Pyrénées en faveur du TGV. Blagnac risque de réduire sa voilure et représenter un bon aéroport de province comme Montpellier par exemple. .

Les conséquences économiques à terme ne seront pas neutre : Air France devra impérativement réduire sa voilure et ce faisant, ses commandes d'Airbus chez EADS. Mais un

Analyse des propositions de l'USV de jumelage de la LGV et de l'Autoroute

constructeur de TGV pourrait s'installer dans les hangars géants d'EADS pour produire ses grandes séries de TGV qu'il n'arrive pas à imposer à l'exportation. .
Cependant il faut bien avoir le courage de ses opinions et bien que moteur de l'économie Toulousaine, l'aérien, est comme le souligne l'ADEME un moyen de transport très dispendieux en énergie et malgré les efforts des constructeurs, très polluant.

Cette politique a été orchestrée magistralement :
Tout d'abord un emprunt de 500 millions d'Euros pour pérenniser et concentrer les dessertes TER vers Toulouse afin d'assurer un bon remplissage du TGV. .
Ensuite un désengagement progressif de la Région de l'itinéraire Paris - Toulouse par Limoges afin d'effacer à terme cette alternative. .
Toulouse est bien maintenant au centre de sa poire qui est orientée vers Bordeaux et confère à l'Aquitaine une position hégémonique sur le Sud Ouest de la France.



Les futures étapes :
Tout d'abord, la montée en puissance du TGV Barcelone - Montpellier va priver POLT des Cerbères - Toulouse - Limoges - Paris.

Ensuite dès l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Angoulême, c'est une heure qui sera gagnée sur Paris - Toulouse.

L'annonce pourrait être la suivante: « Grâce à l'accélération du TGV Toulouse - Paris, la desserte de Cahors est effectuée par une correspondance à Montauban, la desserte de Limoges sera assurée par une correspondance à Poitiers ».

Le tronçonnage de POLT serait enfin achevé.

Pourtant :

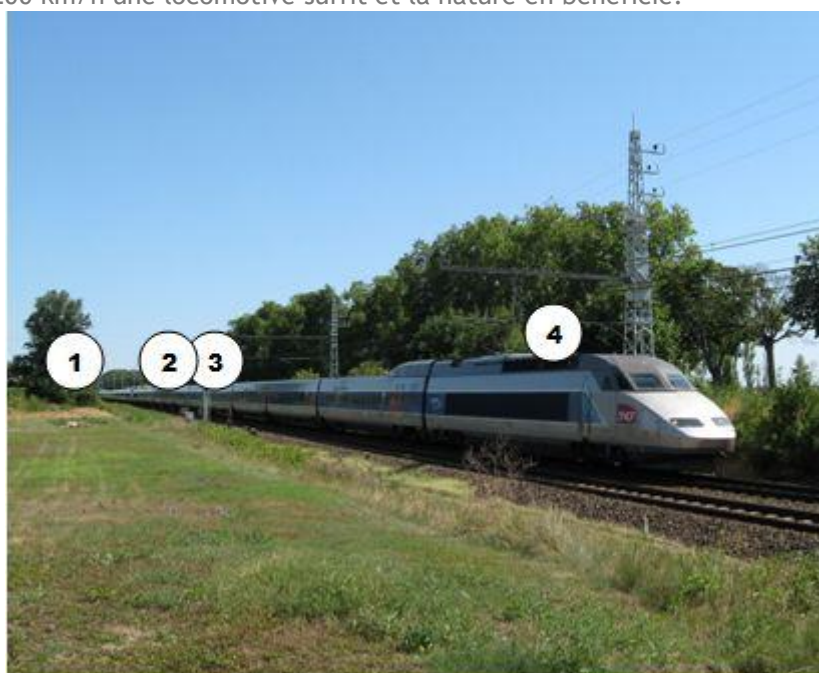
Le chemin le plus court est le plus évident en termes d'environnement. POLT c'est 150 kilomètres de moins.

Pour des performances presque identiques, il faut rouler à 300 km/h par Bordeaux alors que le POLT se suffit de 200 km/h sur une faible partie de son parcours.

Cet écart de vitesse ; c'est 4 fois plus de puissance imposée au TGV, donc 4 fois plus de consommation.

Pour simplifier la comparaison entre le TGV Paris - Toulouse et POLT aujourd'hui, à capacité égale et pour 20 minutes d'écart théorique possible, un TGV ce sont 4 motrices :

Par POLT et à 200 km/h une locomotive suffit et la nature en bénéficie.



Tiens, tiens, l'éco-comparateur SNCF-ADEME n'en dit rien ?



Alors pour quelques années, ces deux concepts vont cohabiter.

Il est à noter que dans la guerre des images qui soulignent la communication, tout n'a pas encore été exploré pour ne pas dénaturer le concept TGV. .
Pourtant les deux motrices des vues précédentes sont très voisines.

Les locomotives BB 22200 et les motrices TGV ne sont différentes que par la carrosserie et les rapports d'engrenages limitant l'une à 200 km/h et permettant à celle des TGV de rouler à 300 km/h.

D'où la petite extrapolation :



Certes les SYBIC ont supplanté les BB 22200, mais pour les nostalgiques du TGV, nous vous apportons deux bonus qui pourraient circuler sur POLT:



Alors avec l'énergie du TGV Paris - Bordeaux - Toulouse, un TEOZ serait arrivé au moins à.....AMSTERDAM ou DUSSELDORFF.

Ce qu'il faut retenir

L'option D fait fi des contraintes liées aux risques naturels. En outre elle impacte gravement dans son concept le bâti et les zones protégées.

La sécurisation de ces contraintes équivaut à un investissement raisonné nécessaire à l'option jumelée à l'autoroute. Le raccordement sur St Jory triage est concevable, si tant est qu'une infrastructure nouvelle se justifie dans la première tranche de la LGV Atlantique – Méditerranée.

Un ouvrage adapté respectueux de l'environnement peut solidement être ancré sur l'itinéraire autoroutier.

Dans le cadre du projet global Bordeaux – Narbonne, le foncier qui est déjà réservé le long de la rocade donne une pertinence à l'association LGV Autoroute sur l'approche de Toulouse.

Il est urgent d'inviter les acteurs sur un dispositif fonctionnel plus global épargnant les afflux de circulations vers le centre de Toulouse.

Une cohérence entre les futures gares et les habitudes actuelles de déplacements en particulier en transport collectif est à considérer. Les habitudes des Montalbanais ne sauraient être perturbées par des exigences de performances Toulousaines. Il s'agit ici d'un principe d'équité.

Il est important de calibrer l'ambition régionale et en particulier il sera nécessaire de prendre en compte une cohabitation Air – Fer et de valoriser les synergies par respect pour le secteur économique qui tire l'activité de Toulouse.