

Pour un axe européen

Paris-Toulouse-Barcelone

Modernisation du POLT et train pendulaire

Alternative écologique, économique et aménagement du territoire

Le plus court parcours de Barcelone à Paris par Toulouse

Le POLT (Paris-Orleans-Limoges-Toulouse) est une ligne classique dont le prolongement vers l'Espagne par l'Ariège en fait l'itinéraire le plus court de Barcelone à Paris par Toulouse.

Sept territoires sont concernés

L'axe d'aménagement du territoire concerne : La Catalogne Espagnole, Le Languedoc Roussillon en Cerdagne, L'Andorre limitrophe desservie par la gare d'Andorre l'Hospitalet, Midi Pyrénées, Limousin, Centre, et le sud de l'Île de France.

Une ligne délaissée plein de potentialités.

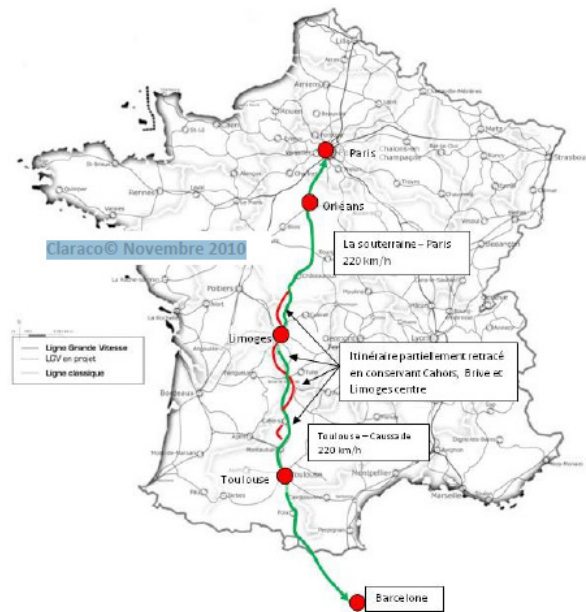
En termes de services, cet axe supporte encore (pour peu de temps ?) les trains TEOZ et LUNEA du service Paris - Port Bou et Paris - Latour de Carol.

Pourtant ce fut le premier axe Français à avoir vu des trains circuler à 200 km/h, le Capitole reliait déjà en 1968 Toulouse à Paris en 6 heures. Depuis la mise en service du TGV Toulouse - Paris par Bordeaux, cet axe est délaissé.

Il est pourtant l'axe le plus court et le plus économe en énergie pour relier Toulouse à Paris.

Des études ont validé une possible accélération des trains pour assurer un service Toulouse - Paris en 5h 25. Des essais ont validé le temps net de 4 h 22. (Source : **Claraco© Novembre 2010**). Une modernisation progressive à minima est toujours en cours mais très retardée par les contraintes budgétaires.

Selon Claraco, un investissement progressif allant de la simple modernisation à une adaptation plus profonde de tracé est envisageable. La carte suivante montre des possibilités par tranches d'engager des améliorations ponctuelles d'itinéraires sans modifier les dessertes, notamment : Orléans, Limoges, Brive, Cahors, Pamiers/Foix qui sont délaissées par le projet LGV Paris-Bordeaux-Toulouse.



Une possible utilisation du train pendulaire.

Les trains pendulaires, qui s'inclinent dans les virages pour aller plus vite, sont adaptés pour améliorer la rapidité et le confort sur des lignes existantes sinueuses.

Le train pendulaire (injustement nommé « TGV du pauvre » par les promoteurs des LGV) est une technique abandonnée en France. La SNCF a bien essayé de faire penduler quelques trains dès les années 1960, mais sans trop de succès, préférant s'engager dans la construction de LGV. « On n'avait pas eu l'astuce des Italiens, qui ont commencé à maîtriser la technologie au début des années 1970 », reconnaît François Lacôte, directeur technique chez Alstom transport et ancien de la SNCF. C'est Fiat Ferroviaria, une filiale du célèbre groupe automobile, qui a mis au point le système déclenchant l'inclinaison des wagons à l'entrée de la courbe, ce qui évite aux passagers d'être malades, tout en augmentant la vitesse. Fiat Ferroviaria ayant été rachetée par Alstom en 2000, le groupe français est aujourd'hui le numéro un mondial de la pendulation. Ses concurrents Siemens et Bombardier s'y sont aussi essayés, de même que l'Espagnol Talgo ou encore les constructeurs japonais.

Aujourd'hui, des trains se penchent dans les virages dans de nombreux pays, des États-Unis à la Finlande en passant par l'Italie et l'Australie.

Le train pendulaire : une alternative à la LGV Paris – Toulouse

Si la liaison Paris-Toulouse via Limoges et Brive, par train pendulaire, n'est plus d'actualité, les difficultés pour financer de nouvelles lignes TGV pourraient relancer cette technique largement utilisée dans le monde.

Voilà une idée à relancer pour une gestion intelligente des fonds publics ! Il serait plus sage de faire penduler quelques trains plutôt que de construire les milliers de kilomètres de lignes à grande vitesse que l'on ne sait pas bien comment financer.

Cela permettrait de desservir aussi les villes d'Orléans, Limoges, Brive, Cahors, Pamiers/Foix qui sont délaissées par le projet LGV Paris-Bordeaux-Toulouse.

Un Talgo pendulaire et à pas variable entre Paris et Barcelone ?

La ligne française et la ligne catalane se rejoignent à la gare internationale de Latour de Carol (66), mais le pas des voies (écartement entre les rails) n'est pas le même !¹



Le train jaune et une rame espagnole à quai, un convoi SNCF approche.

Un Talgo à pas variable existe (essieux à écartement variable pour pouvoir passer de France en Catalogne sans changer de train). Il pourrait, dans sa version pendulaire relier Paris à Barcelone.

Talgo TXXI



Le Talgo TXXI est à pas variable. Sa suspension pendulaire de grand confort dans les essieux intermédiaires, avec inclinaison naturelle des caisses vers l'intérieur de la courbe, lui permet d'attendre 220 Km/h sur des voies ferrées existantes.

¹ La gare se situe à la jonction de trois lignes de chemin de fer :

- au nord-ouest : liaison vers Toulouse par la vallée de l'Ariège . Écartement 1435mm - tension 1,5 kV DC.
- à l'est : liaison vers Villefranche de Conflent puis Perpignan par la ligne de Cerdagne (Train jaune). Écartement 1000mm - tension 750 V DC.
- au sud : liaison vers Barcelone. Écartement 1668 mm - tension 3 kV DC.