

Association

« Urgence Ligne  **POLT** »



Promotion et développement
de la ligne et des dessertes
ferroviaires de l'axe

[Paris-Orléans-Limoges-Toulouse]

actualisé en mars 2013

Mémoire

Promotion et développement de la ligne et des dessertes ferroviaires de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse



Table des matières

Le statut de la ligne et les moyens de son développement p. 6

Les actions d'amélioration et de modernisation du service p. 8

A l'immédiat p. 9

B Propositions pour effet à court et très moyen terme
(échéance à 2/3 ans)

B 1 _ Le matériel p. 11

B 2 _ L'infrastructure p. 12

B 3 _ Conditions d'exploitation des dessertes de voyageurs
et leur organisation sur l'axe p. 13

B 4 _ Le transport de marchandises Fret p. 15

C La perspective, l'échéance 10-15 ans

C 1 _ Le matériel p. 17

C 2 _ L'infrastructure p. 17

Annexes // / / / /

Annexe 1 Carte des travaux (source RFF) p. 22

Annexe 2 Cartes de la ligne (source RFF)

Annexe 2.1 > Réseau ferré en Région Centre p. 23

Annexe 2.2 > Réseau ferré en Limousin p. 24

Annexe 2.3 > Réseau ferré en Midi-Pyrénées p. 25

Annexe 3 Cartes des vitesses p. 26



○ Préambule

« Urgence Ligne POLT » est une association qui fédère les initiatives et les diverses organisations locales impliquées dans les actions de préservation ainsi que l'amélioration du service et des dessertes.

« Urgence Ligne POLT » ne se substitue pas aux associations locales porteuses des besoins de proximité. Elle s'attache à mettre les diverses actions en cohérence et en synergie.

Partant de là, « Urgence Ligne POLT » entend faire valoir les grands principes fondamentaux qui touchent au matériel, à l'infrastructure et au statut de gestion de cet axe majeur pour l'aménagement du territoire (responsabilité de l'Etat, Service Public, etc.). Ces grands principes de base forment le cadre indispensable à une capacité de réponse adéquate et positive aux revendications des associations constituées tout au long de la ligne.

En conséquence, ce mémorandum ne s'évertue pas à reprendre toutes les attentes exprimées par les associations qui continuent à les porter mais propose une démarche globale, plus structurée.

Ce faisant, «*Urgence Ligne POLT*»
veut leur donner de la **force**

○ Le statut de la ligne et les moyens de son développement

Elle contribue à desservir **32 départements, 7 grandes métropoles et plus de 5 millions d'habitants** qui en dépendent (cohésion territoriale et sociale).

Elle comporte **8 carrefours ferroviaires et 4 transversales**.

- **Affirmer la mixité** (voyageur et fret) de l'axe ; reconnaître la pertinence majeure de cette ligne pour **l'aménagement du territoire et son maillage** au réseau ferroviaire.
- **Affirmer l'intérêt environnemental, social et économique** de cette ligne, à caractère national et européen, pour les 5 millions d'habitants qu'elle dessert et auxquels elle doit garantir l'accessibilité, dans le cadre d'un droit au transport pour tous inscrit dans la loi (LOTI), et une égalité de traitement due à tous les citoyens de notre république (Constitution). En outre, le chemin de fer est un moyen de transport reconnu économe en énergie et il émet 10 fois moins d'émission de gaz à effet de serre que la route, sachant que 80% du fret est routier sur cet axe. Il permet, de surcroît, une amélioration significative de la sécurité globale des transports, réduit les risques d'accidents généralement gravissimes impliquant des poids-lourds, dont les conséquences humaines, sociales et écologiques sont désastreuses. Enfin, cette ligne permet la connexion avec les transversales qui relient la façade atlantique à la région lyonnaise et bientôt à l'Italie vers l'est de l'Europe. Elle permet d'assurer des interconnexions remarquables entre Nord/Sud et Ouest/Est notamment sur le fret intercontinental depuis ou vers les ports de l'Atlantique.

○ Les actions d'amélioration du service et de modernisation

Agir dès aujourd'hui pour répondre aux besoins immédiats et pour demain, inscrire chaque action dans une vision prospective à court et moyen terme. Notre action s'inscrit dans une progressivité de la mise à niveau de cette ligne jusqu'à ses jonctions avec les LGV actuelles et futures.

Cela se justifie

- En terme de coût : peu élevé, avec une grande rapidité d'exécution dans la mise en œuvre de la modernisation.
- Par la saturation des deux autres radiales : Paris-Lyon et la LGV Sud Europe Atlantique.
- Pour permettre au POLT une connexion au réseau national et européen à grande vitesse existant et futur au travers de toutes ses extensions.

A l'immédiat

- Confirmer, voire augmenter, le nombre de dessertes actuelles.
- **Rétablir, confirmer et préserver les arrêts** dans les gares intermédiaires, caractérisant leur connexion à l'espace national du réseau et améliorant leur vocation intermodale.
- **Regagner une qualité de service, source d'amélioration de la fréquentation :**
 - Régularité, cadencement et ponctualité,
 - Propreté du matériel TéoZ et fonctionnement de ses équipements (toilettes, portes, prises électriques, chauffage, etc.). Le seuil de délabrement et de salissure auquel nous sommes confrontés aujourd'hui, pour impensable qu'il soit, est totalement inacceptable.
 - Redonner un réel confort aux usagers.
- **Remédier aux problèmes techniques incessants** du matériel et de l'équipement. Faire de la gare d'Austerlitz et de ses activités de maintenance et de nettoyage des trains, un centre à la performance jugée sur la qualité attendue par les usagers, ce qui suppose moyens techniques et humains dédiés aux trains POLT.
- Donner **les moyens humains nécessaires aux fins d'obtention d'un service public de qualité** tant dans les gares que dans les trains.

- **Remettre à niveau et fiabiliser la chaîne de production** du service, fragilisée par les innombrables suppressions d'effectifs et de moyens matériels.
- **Instaurer une réelle transparence tarifaire.**
- **Apporter davantage d'attention et d'humanité dans l'accueil des voyageurs** que ce soit dans les gares ou à bord des trains
- Mettre l'accessibilité des installations et des trains aux normes de la loi sur le handicap et garantir la sécurité des voyageurs.
- **Revenir sur l'abandon du fret de proximité** par la SNCF et réactivation de ce trafic sur l'axe. **Déclarer d'intérêt général**, au regard des enjeux environnementaux et climatiques, **l'usage et le développement du fret ferroviaire et conférer à la SNCF une mission de service public** à même de garantir cette activité en proximité.

B Propositions pour effet à court et très moyen terme (échéance à 2/3 ans)

B1_Le matériel

Les rames Corail-Teoz , qui assurent ces trains intercités, sont à bout de souffle, elles sont de toutes manières utilisées à l'extrême limite de leur capacité (vitesse, confort, etc).

> Il convient donc d'engager un plan de renouvellement du matériel en faisant preuve d'innovation (y compris sur le confort lié au service à bord, espace famille, restauration, bornes informatiques, qualité du voyage...), avec le double objectif : répondre à l'urgence et s'équiper de trains compatibles avec une future infrastructure (cohérence avec point C ci-dessous)

- **Aller vers l'utilisation de rames automotrices à grande vitesse** (rames TGV)
- Utiliser les savoir-faire techniques (pendulation) pour des gains de vitesse sur l'infrastructure classique et garantir une aptitude à 300 km/heure, voire plus, sur les tronçons de LGV actuels et futurs.
- Entre Argenton sur Creuse et Caussade, la pendulation doit permettre de relever la vitesse maximum,
- Entre Etampes et Argenton sur Creuse, des rames automotrices permettront d'atteindre 220 km/heure,
- Sur ligne LGV, sans pendulation, les rames seraient adaptées à une vitesse de 300 km/heure, soit la vitesse commerciale sur ces lignes.

Il faut donc concevoir des trains mixtes neufs, à pendulation neutralisable et interopérables sur l'ensemble du réseau.

- Nous proposons la mise en place, immédiate, d'un groupe de travail piloté par la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) et composé des ingénieries de la SNCF et de l'industrie de construction du matériel ferroviaire, d'élus locaux, de représentants des associations de la ligne.

B2_L'infrastructure

Accélérer et compléter les modernisations engagées

dont la plupart sont issues du contenu du projet POLT abandonné en 2003.

- 1_Finaliser les suppressions des passages à niveau entre Vierzon et Argenton S/ Creuse, comme prévue à l'article 7.3 du Contrat de Projet Etat Région Centre signé le 8 mars 2007.
- 2_Procéder à la rectification de courbes sur la même section de ligne.
- 3_Rectifier, également sur la même portion, le gabarit d'ouvrages d'arts supérieurs (ponts).
- 4_Installer le système de signalisation à « pré-annonce » et équiper toute la ligne d'installations permanentes de contre sens (IPCS) télécommandées permettant d'utiliser les deux voies dans les deux sens de circulation.

Ces 4 éléments doivent permettre d'ici à un an de porter la vitesse maximum pour les trains de voyageurs actuels à 200 km/h entre Vierzon et Argenton sur Creuse (actuellement 160 Km/h, 6 minutes de gain possible) et à 220 km/h avec de futures rames d'ici 2 à 3 ans (9 minutes de gain supplémentaire car le 220 devient exploitable au Nord de Vierzon déjà à 200 km/h, donc exploitable d'Etampes à Argenton sur Creuse, s'y ajoute une mise en vitesse plus rapide de ce nouveau matériel automoteur).

5_ Engager les travaux de façon à rendre la ligne compatible avec les futurs matériels évoqués ci dessus.

6_ Accélérer la mise au gabarit B+ de l'ensemble de la ligne pour permettre le passage des trains fret de transport combiné et d'autoroutes ferroviaires sans contraintes.

Toutes ces actions de modernisation doivent s'opérer, et ainsi permettre au trafic ferroviaire croissant qui en découlera d'évoluer, dans le respect des nouvelles normes environnementales de protection de la qualité de vie des riverains et de la biodiversité.

B3_Conditions d'exploitation des dessertes de voyageurs et leur organisation sur l'axe

Engager, dans le cadre du schéma directeur, la construction d'un schéma national d'organisation des dessertes sur l'ensemble de la ligne.



- Il doit faire l'objet d'un processus démocratique, méthodique et exemplaire impliquant tous les acteurs sociaux, économiques, associatifs, les élus et les assemblées consultatives (CESR, etc.)
- Il doit se fixer pour objectif la mise en synergie de tous les niveaux de desserte ;
- Il doit comporter des trains nationaux de cabotage qui garantissent la desserte des villes moyennes, et de tous les départements au Nord de Brive ;
- Il doit comporter des trains plus directs desservant les gares principales, permettant ainsi un gain de temps entre

Paris et Brive qui bénéficiera aux correspondances des étoiles de Limoges (vers la Dordogne et la Haute Corrèze) de Brive (vers Tulle et la haute Corrèze, le Cantal, l'Aveyron, etc.) mais aussi au Sud vers Cahors-Montauban et Toulouse en desservant, là, les gares intermédiaires ;

- Il doit comporter un rétablissement de dessertes par trains directs intercités de Rodez via Capdenac, Figeac, Gramat, d'Aurillac via Bretenoux-Biars et de Périgueux via Limoges vers Paris et retour, d'où la réflexion à engager sur la pertinence de trains bi-mode (traction électrique et diesel) évitant les ruptures de charges et pertes de temps ;
- Il doit comporter l'accès direct des populations du LOT à Roissy-Charles De Gaulle, Lille et Bruxelles, **par la prolongation de la liaison actuelle Brive-Lille A/R par rame TGV à Cahors**, avec dessertes de Gourdon et Souillac ; assurer des correspondances à Brive pour l'est du Lot et l'Aveyron. Redonner à cette liaison une périodicité quotidienne ;
- Il devra enfin comporter une articulation optimisée avec les réseaux TER qui garantissent la desserte des petites gares et assurent un cabotage complémentaire ;
- Le principe de ce schéma gardera valeur, au fur et à mesure des évolutions de modernisation du matériel et de l'infrastructure.

B4_Le transport de marchandises Fret

> La SNCF doit :

- rétablir l'activité liée au trafic diffus (wagon isolé) sur la ligne et les zones d'influences des étoiles ferroviaires de l'axe. Elle doit être responsabilisée pour s'engager vers un report modal et contribuer sensiblement à la réduction de 20% des gaz à effet de serre des transports en France d'ici 2020.
- conserver en état d'exploitation et entretenir toutes les installations existantes susceptibles de permettre une réponse ferroviaire aux changements de comportements que la Société impulse à l'égard des chargeurs, cela conformément à l'article 11. Il avant dernier alinéa de la loi grenelle 1.
- engager la mise en œuvre de l'organisation intermodale rail-route (plates-formes aux connexions multimodales d'infrastructures fer/route et avec les transversales ferroviaires entre la façade atlantique (accès maritime mondial) et la vallée du Rhône, port sec de Vierzon, etc.). De ce point de vue, le carré logistique Orléans Vierzon Bourges Saint-Pierre-des-Corps constitue un espace stratégique majeur venant conforter l'ensemble de la ligne POLT et permettant de dispatcher les marchandises du nord au sud de cette ligne, et sur les transversales qui s'y rattachent.

○ La perspective, l'échéance 10-15 ans

Les propositions précédentes créent les conditions pour mettre Limoges à 2h30 de Paris très rapidement.

Notre démarche est ambitieuse mais elle est fondée sur deux logiques cohérentes :

- répondre aux besoins d'aménagement du territoire et de cohésion sociale,
- engager une modernisation progressive de l'axe POLT et donc concevoir toute mesure immédiate compatible avec celles aux échéances plus lointaines mais incontournables.

Cette approche se veut soucieuse d'une bonne utilisation des financements publics. Les investissements d'aujourd'hui participent, graduellement, à la réalisation finale de demain. De ce fait, la partie LGV du réseau devient complémentaire de celle classique pour former un seul réseau maillé et unifié.

Le POLT doit être connecté au réseau européen à grande vitesse, au gré des évolutions de ce dernier. La modernisation progressive de cette ligne que nous proposons doit donc, à chaque étape, être pensée compatible avec ces connexions.

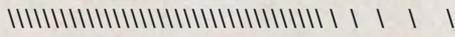
- **Le doublement, aujourd'hui envisagé, de l'axe LGV- sud est** (appelé POCL : Paris Orléans Clermont Lyon) relèvera d'une réelle intelligence d'aménagement du territoire et d'investissement de la collectivité si le POLT est connecté sur son itinéraire. Il serait absurde que les deux se retrouvent en parallèle sans jonction. L'opportunité de cette connexion a été intégrée aux réflexions du débat public portant sur cette future LGV dont la première phase s'est terminée en avril 2012. Elle doit être retenue avec le tracé en conséquence, soit le plus à l'ouest possible.
- **Ainsi, le « Y » renversé, que ce doublement LGV- sud-est (POCL) formera, deviendra un maillon à part entière de l'axe POLT** ouvrant un nouvel avenir aux dessertes voyageurs, il libérera des sillons utilisables pour le fret sur la ligne classique ;
- Il permettra d'utiliser, harmonieusement, tout le potentiel infrastructure de Paris, avec notamment les sites de Bercy et Austerlitz –plein centre de la capitale – pour dé-saturer les gares de Lyon et Montparnasse, assurera la connexion vers le Nord et l'Europe (le succès de la relation Brive/Lille est une démonstration du besoin).



➤ Cette infrastructure à grande vitesse pourrait traverser la Beauce, la Sologne sans impacter gravement l'environnement en suivant les tracés actuels ferroviaires ou autoroutiers. Au Sud de Vierzon, elle devrait, alors, se raccorder sur le réseau classique actuel de POLT d'une part et d'autre part poursuivre son tracé via l'Auvergne vers Lyon et le Sud-Est.

➤ **Réviser le cahier des charges des études RFF demandées par l'Etat sur POCL**, afin qu'elles intègrent les flux potentiels, donc les populations, et l'aménagement du territoire sur tout l'axe POLT et son raccordement ;

L'axe POLT verrait, dans cette hypothèse, s'ajouter aux gains de temps de la modernisation évoqués au point « b2 » ceux de la circulation sur LGV qui mettra Limoges à près de deux heures de Paris, Brive en dessous de 3 heures et Cahors en dessous de 4 heures. La Dordogne, desservie en correspondance depuis Limoges, le Cantal et l'Aveyron desservis en correspondance depuis Brive bénéficient des mêmes avantages. Le Nord de la Haute Vienne, la Creuse, le Berry et l'Indre se voient encore plus rapprochés.





○ Annexes

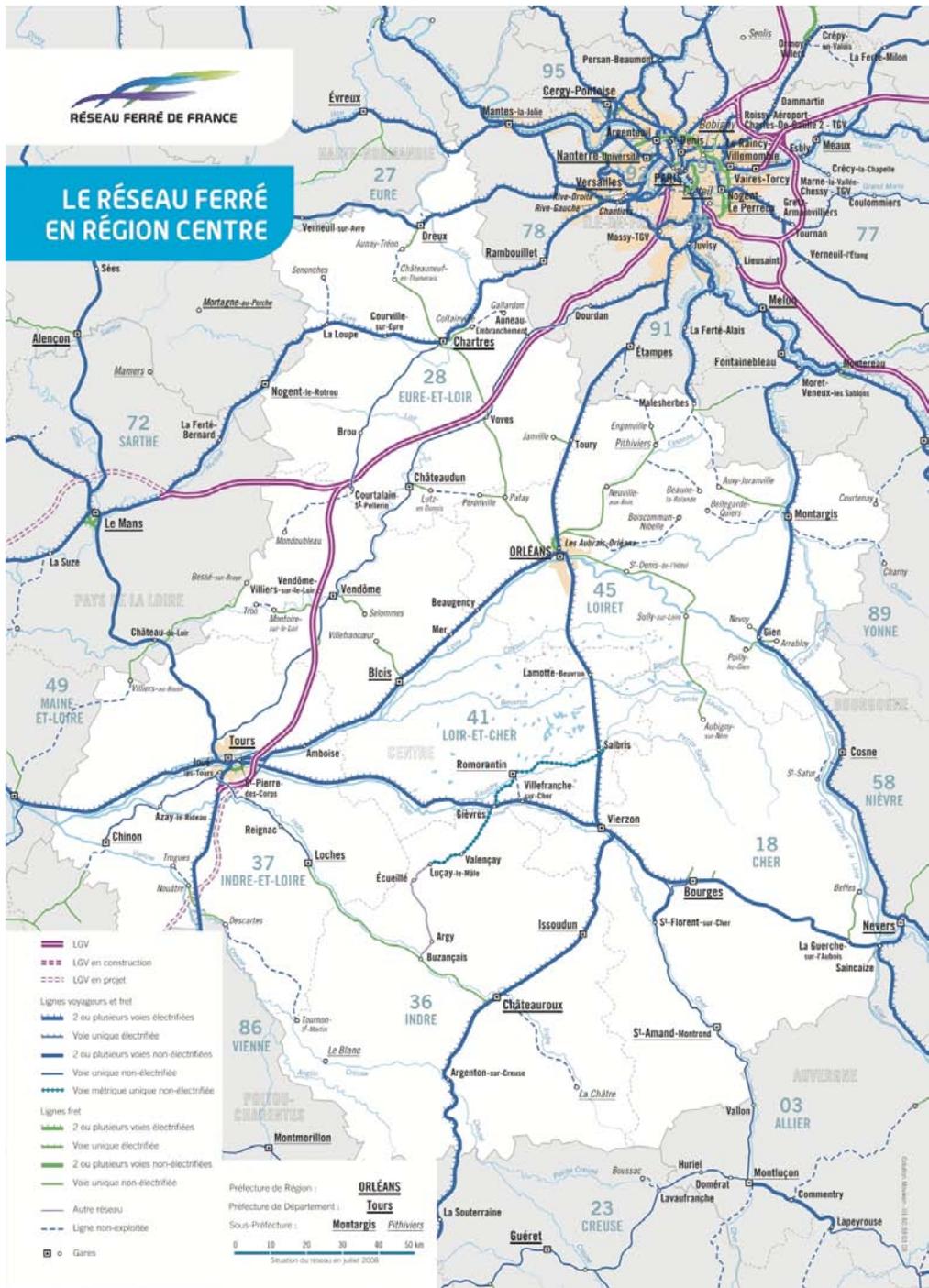
Annexe_1 Carte des travaux

Annexe_2 : Cartes de la ligne (source RFF)

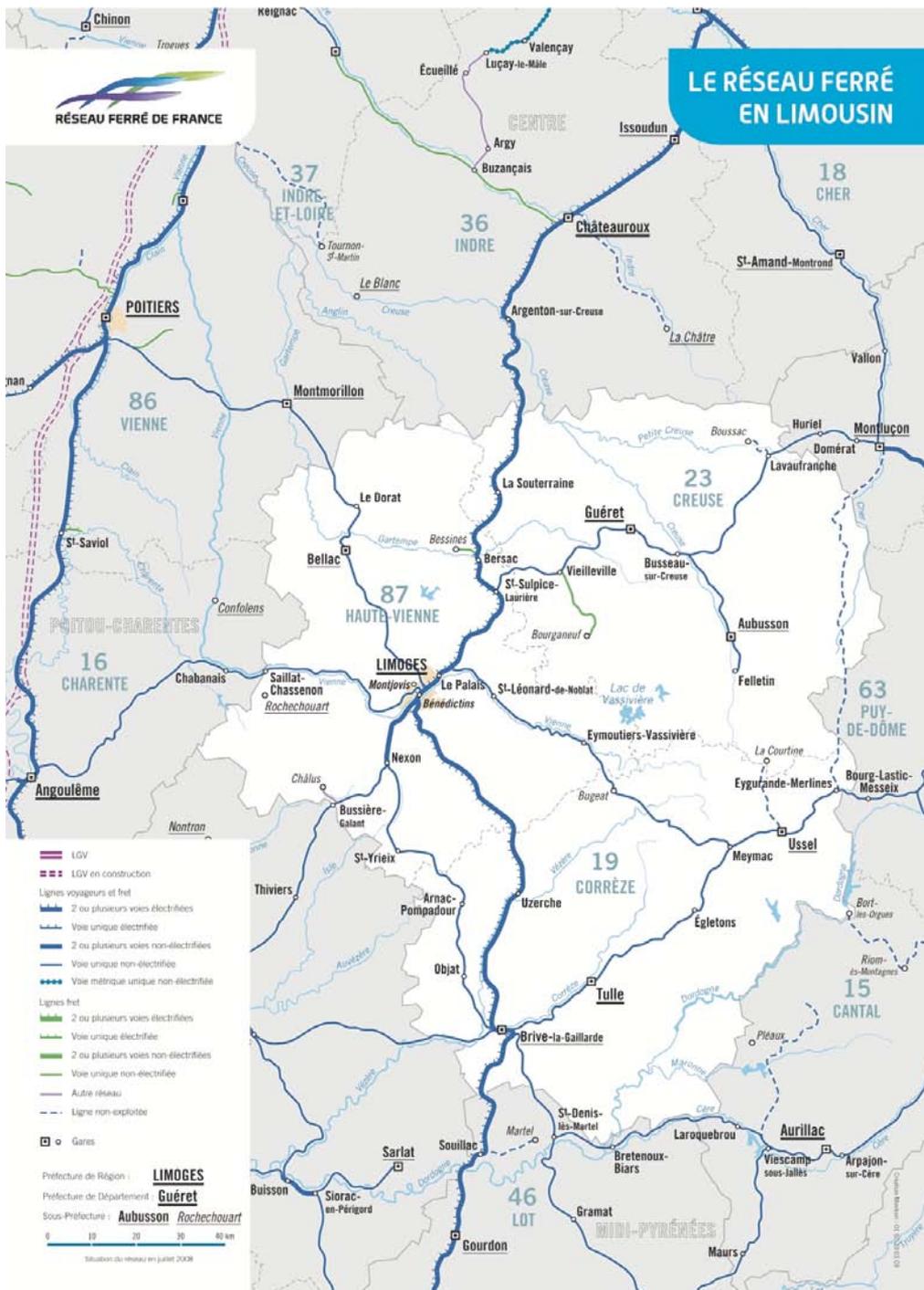
Annexe_3 : Cartes des vitesses

Annexe_2 Cartes de la ligne (source RFF)

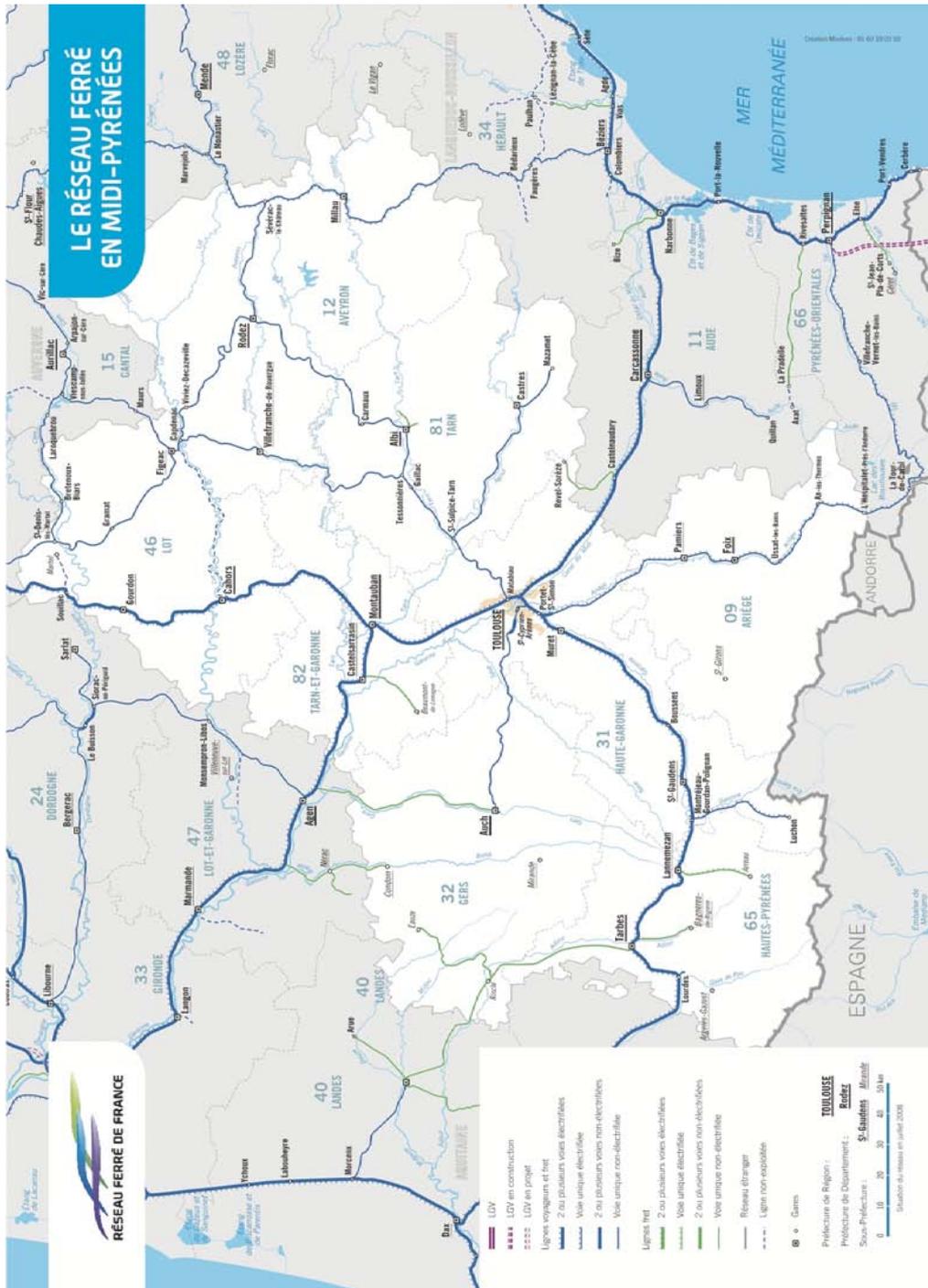
Annexe 1.1 > réseau ferré en Région Centre



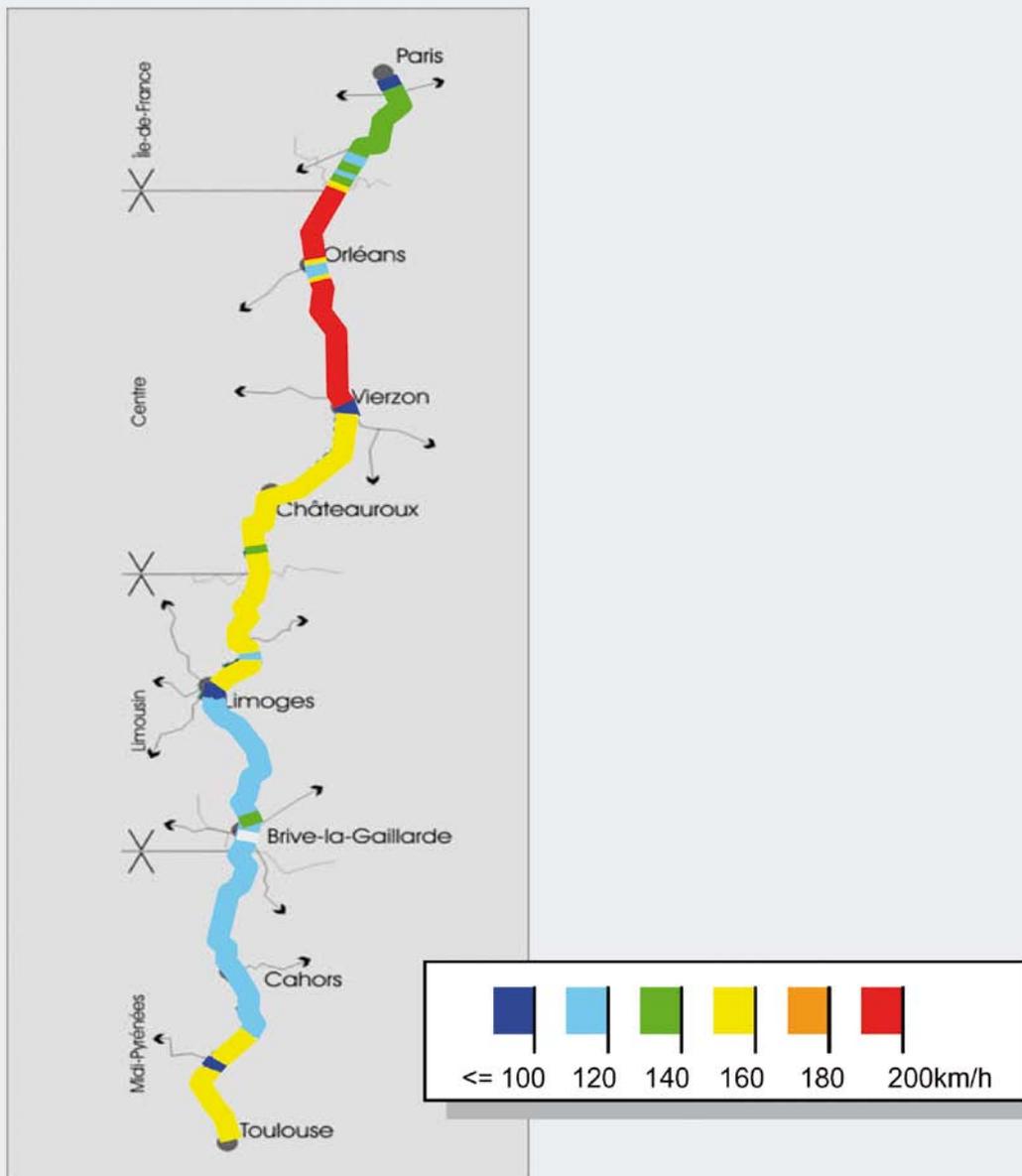
Annexe 1.2 > réseau ferré en Limousin



Annexe 1.3 > en Midi-Pyrénées



Annexe_3 Cartes des vitesses



Devenir de la ligne ferroviaire Toulouse - Paris par Limoges

