

5 Pages PDF

## 6a- La POIRE Midi-Pyrénées

Posté le : 03/08/2009

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

### 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 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 :

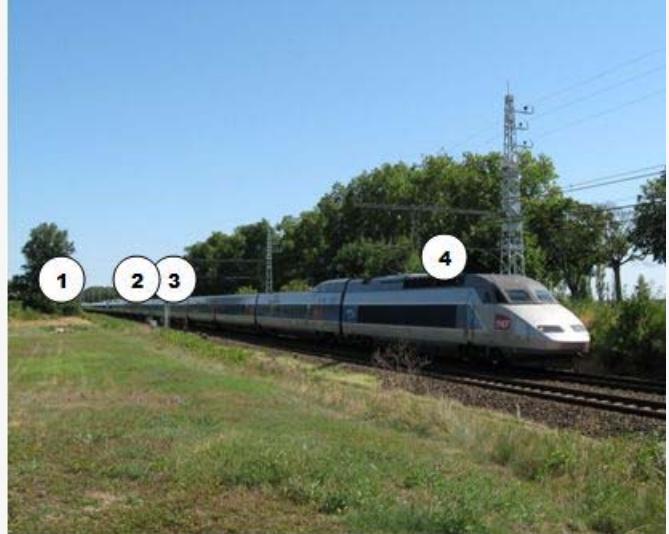
Le chemin le plus court est le plus évident en termes d'environnement. POLT c'est 150 kilomètres de moins.

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.  
Et si par POLT on pouvait atteindre une autre qualité de vie et rapprocher les hommes :



Peut être, continuer à relier Barcelone à Paris par Puigcerdá et Limoges...Une vraie croisière de rêve. Mais là nous alors polluer le dossier de TGV Eurosud Toulouse – Narbonne, comme c'était déjà le cas en 1990.

Midi Pyrénées dans ses largesses a déjà payé à Languedoc Roussillon la voie depuis Andorre – L'Hospitalet à Latour de Carol, peut être accepteront –ils de se faire offrir un TGV de Toulouse à Narbonne. Les finances de la Région Midi Pyrénées seront alors dans le sable pour au moins plus d'un siècle....

Alors TGV EUROSUD ?



Peut être que tout compte fait POLT n'est pas si mort que ça...et félicitations aux Girondins : Aquitaine 1 – Midi Pyrénées 0.