

Note concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse

Lors du CIADT qui s'est terminé en décembre 2003, il a été décidé d'inscrire dans le schéma directeur une LGV entre Bordeaux et Toulouse selon le souhait de Mr Douste-Blazy. Le schéma directeur des LGV, publié en 1990 et modifié en 1991, avait déjà projeté cette ligne mais, en 1996, suite à l'Audit de Mr Rouvillois cette dernière avait été abandonnée. Le débat public pour cette ligne s'est ouvert en juin 2005.

L'intérêt principal de cette ligne est de relier Paris à Toulouse en un peu plus de 3 heures (3 h 14 minutes avec un seul arrêt à Bordeaux), ceci suppose que la LGV Tours-Bordeaux soit entièrement réalisée.

A l'heure actuelle, il faut deux heures pour faire Bordeaux-Toulouse sans arrêt par la voie classique à une vitesse maximale de 160 km/h sur la majeure partie du trajet. Un train classique ayant 3 minutes de détente aux 100 km et avec deux arrêts (Agen et Montauban) peut mettre deux heures rondes entre Bordeaux et Toulouse. Sur cette relation, les déplacements se font en très grande majorité en voiture particulière.

En premier lieu, il a été question d'améliorer l'infrastructure de cette ligne mais il fallait faire les travaux suivants :

- ✓ Revoir l'alimentation électrique, car elle avait été conçue trop justement en 1979-1980 lors de son électrification (section Bordeaux-Montauban), de plus la caténaire est à refaire entre Montauban et Toulouse car elle date.
- ✓ Porter certaines sections suffisamment rectilignes de cette ligne à 200/220 km/h au lieu de 160 km/h, autorisant de ce fait un gain de temps total de l'ordre de 10 à 15 minutes pour un train classique.

Du fait de la saturation prévisible à terme de cette ligne et des faibles gains de temps procurés, cette dernière solution est écartée. De plus, les conflits d'horaires auraient explosé dus aux différentiels de vitesse des différents types de train circulant sur cette ligne. De ce fait le débit aurait diminué, ce qui aurait nui au développement des TER et des trains de Fret.

La conclusion des études engagées est qu'il vaut mieux construire une ligne nouvelle, raccordée éventuellement aux gares d'Agen et de Montauban. Cette ligne mettrait Bordeaux à 1 heure de Toulouse sans arrêt. Ce projet de ligne nouvelle permet de gagner beaucoup plus de clientèle interrégionale que l'amélioration pure et simple de la ligne classique.

Quel scénario choisir ?

Suivant les différentes configurations de desserte possible, a il été retenu 4 scénarios différents.

Le seul scénario intéressant est le 1^{er} ou le A. Ce scénario permet la desserte des centres villes (Agen et Montauban) par les TGV ayant la mission de desservir ces villes malgré un léger allongement des temps de parcours. (3 heures 47 minutes entre Bordeaux et Toulouse avec deux arrêts). La partie Montauban-Toulouse s'effectuant sur la voie classique. Avec une moindre mesure le scénario B pourrait être accepté à condition que la gare nouvelle de Montauban ne soit pas très éloignée du centre ville et au-dessus de la ligne actuelle et que la ligne classique soit aussi raccordée à la LGV au sud de Montauban. Les scénarios C et D sont à éviter tout simplement car les centres villes ne sont point desservis.

La desserte des centres villes permet de multiplier les correspondances avec le réseau classique notamment au départ d'Agen :

- ✓ Auch si la ligne Bon-Encontre Auch est rouverte et cela permettrait de désenclaver Auch.
- ✓ Périgueux, cela permettrait à Périgueux d'avoir un second accès vers le Grand sud.
- ✓ Villeneuve sur Lot.

Il faut dire qu'entre Bordeaux et Toulouse, tout comme sur la transversale sud (lien Atlantique-Méditerranée), la très grande majorité des déplacements se fait en voiture, cette dernière s'amenuisant au fil des distances parcourues. Cette transversale est constituée de 4 villes majeures : Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille. Les autres villes (Agen, Montauban, Castelnaudary, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Nîmes, Arles) disposées sur cette transversale sont plus petites mais dépendent plus ou moins des 4 grandes villes suivant leur position sur cet axe. Ces villes méritent une desserte correcte entre elles de même qu'au long cours.

A titre indicatif le temps de parcours entre Nîmes et Marseille est le même par la LGV et par la voie classique.

Il est néanmoins projeté de construire un raccordement au sud de Montauban afin de rejoindre ou de sortir de la LGV. Ce dernier serait utile afin de soulager la ligne actuelle et de faire passer sur la LGV tous les trains classiques ayant une vitesse supérieure ou égale à 160 km/h. Le gain de temps serait certes minime au vu de la faible distance entre Montauban et Toulouse (51 km), mais cela permettrait de réserver la ligne actuelle aux trains de fret et à la desserte des villes périurbaines entre Toulouse et Montauban. Montauban étant la limite Nord-Ouest de la banlieue Toulousaine.

Conclusion

1) Il ne faudra pas que cette ligne nuise à la desserte de Toulouse au départ de Paris par la ligne de Limoges, desserte qui est très mauvaise actuellement.

2) Le projet de desserte des gares centrales d'Agen et de Montauban est le meilleur choix possible même si le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse avec deux arrêts est légèrement allongé.

3) Le raccordement sud de Montauban doit être construit, cela permettra de mieux optimiser la capacité de la ligne actuelle entre St-Jory et Montauban.

4) Malgré un surcoût éventuel, cette ligne devra être capable de recevoir des rames tractées limitées à 200 km/h.

5) C'est surtout un projet à valoriser dans le domaine de l'interrégional et du transversal.