



GPSO, UNE AMBITION À L'ÉCHELLE DU SUD-OUEST

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) a pour objectif d'apporter une amélioration majeure pour les déplacements ferroviaires dans le Grand Sud-Ouest. Considéré comme un enjeu stratégique pour les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, ce programme porte à la fois sur la création de lignes nouvelles sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et sur la modernisation de la ligne existante au Sud de Bordeaux (12km) et au Nord de Toulouse (19 km). Il vise plusieurs objectifs :

► **faciliter les déplacements sur les longues distances** : avec le GPSO, Toulouse sera à 3h10* de Paris (gain de temps de près d'une heure) ; Bayonne sera à 3h15* de Paris avec le programme complet (gain de temps d'1/2 heure) et à 3h25* avec la première phase (20 mn gagnées vers le Sud de la Nouvelle-Aquitaine et au-delà vers l'Espagne). Ces gains s'ajoutent à l'heure gagnée en 2017 avec la LGV Tours-Bordeaux. Les relations entre Atlantique et Méditerranée seront également améliorées grâce au gain de temps d'une heure entre Bordeaux et Toulouse ;

*meilleur temps de parcours

- **rendre le Sud-Ouest plus accessible** et donc plus attractif, avec l'irrigation de l'ensemble des territoires par la complémentarité TGV/TER ;
- **créer de nouvelles capacités pour le développement du fret ferroviaire transpyrénéen** ;
- **améliorer les transports du quotidien** grâce aux aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

Un programme figurant parmi les priorités dans les politiques nationales et européennes des transports

Suite aux travaux de la Commission Mobilité 21 et aux orientations gouvernementales de l'été 2013, les décisions ministérielles d'octobre 2013 et juin 2014 ont acté un schéma de réalisation en deux phases, Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax en phase 1, puis Dax-Espagne en phase 2. Les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne font également partie du « réseau central »⁽¹⁾ du réseau transeuropéen de transport fixé par l'Union Européenne (RTE-T, décembre 2013), Bordeaux-Espagne étant une composante du corridor prioritaire « Atlantique ».

⁽¹⁾ réseau prévu pour être réalisé en 2030



Des services ferroviaires performants au bénéfice des territoires

4H DE TRAJET :
50% des voyageurs prennent le train

3H DE TRAJET :
66% des voyageurs prennent le train

La grande vitesse : une solution efficace et durable sur longue distance

Les gains de temps de parcours obtenus renforceront la place du ferroviaire dans les déplacements longue distance⁽¹⁾, qui représentent 40% des enjeux de mobilité à l'échelle nationale⁽²⁾, avec tous les bénéfices que cela comporte pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En 30 ans, la grande vitesse a pris une place importante au niveau national⁽²⁾ : les trajets en TGV représentent plus de 60% des voyages en train. Plusieurs générations de matériel roulant se sont succédées et la mise au point d'un « TGV du futur » fait partie du programme d'investissement d'avenir.

Des territoires qui se rapprochent

La grande vitesse ferroviaire rapproche les territoires. Les gains de temps (d'1/2 heure à plus d'1 heure selon les relations entre Bordeaux, Toulouse et l'Espagne) faciliteront les échanges. Les relations entre Nouvelle-Aquitaine et Occitanie seront renforcées. Cette dynamique concernera bien sûr le volet économique, mais également la coopération universitaire, la culture, les relations sociales, le tourisme, les loisirs...

Le GPSO s'inscrit pleinement dans le renforcement du maillage du réseau national, avec un axe Paris-Bordeaux-Toulouse dont l'importance est comparable à celle de l'axe Paris-Lyon-Marseille.

Des déplacements quotidiens facilités

Les aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse permettront aux Régions Nouvelle-Aquitaine

et Occitanie de poursuivre l'évolution des services TER (trains régionaux). L'objectif à terme est d'augmenter la fréquence des dessertes périurbaines jusqu'à quatre trains par heure et par sens. Parce que les trains à grande vitesse emprunteront les lignes nouvelles, le GPSO libèrera de la capacité sur les lignes existantes les plus chargées comme Bordeaux-Arcachon, avec un meilleur équilibre au Sud du nœud ferroviaire bordelais. Il permettra également le développement de Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV)⁽³⁾.

L'enjeu du développement du fret ferroviaire sur la façade atlantique

La mise aux normes européennes progressive du réseau espagnol renforcera à l'horizon 2025 la compétitivité du ferroviaire et permettra une meilleure répartition modale du transport transpyrénéen de marchandises (43 millions de tonnes en 2014 à l'ouest des Pyrénées acheminées par la route). Du fait de la diversité des circulations sur la ligne existante Bordeaux-Hendaye (trains longue distance, TER et fret), sa capacité sera à terme insuffisante et nécessitera une nouvelle infrastructure, prioritairement entre Dax et l'Espagne. L'observatoire des trafics mis en place par l'État en 2011 permettra d'éclairer les choix sur le lancement de la phase 2 du GPSO.

⁽¹⁾ longue distance : plus de 80 km

⁽²⁾ en voyageur-km : unité de mesure qui équivaut au transport d'1 voyageur sur 1 km. 1 voyageur qui parcourt 100 km équivaut à 10 voyageurs qui parcourent 10 km.

⁽³⁾ trains régionaux circulant sur ligne nouvelle à une vitesse intermédiaire, par exemple 250 km/h.



De nombreuses mesures pour l'environnement humain et naturel

Dès les premières réflexions sur la conception du tracé du GPSO, la priorité a été de limiter au maximum les impacts du projet. Cette démarche responsable peut se résumer ainsi :

- ▶ **d'abord éviter les zones les plus sensibles**
- ▶ **puis réduire les effets en adaptant le projet**
- ▶ **enfin compenser s'il reste des impacts résiduels significatifs**

Pour les lignes nouvelles, le projet élaboré, après analyse comparative des enjeux pour les hommes et les territoires, constitue la solution de moindre impact. Il intègre les mesures permettant d'assurer son insertion dans l'environnement : rétablissement des réseaux, aménagements paysagers, protections acoustiques, ouvrages permettant d'assurer la protection des eaux superficielles et souterraines...

52 km de protections acoustiques à la source, dont 34,5 km pour les lignes nouvelles



Extrait de la maquette 3D du projet

Pour les 5 départements concernés par la phase 1 jusqu'à Dax, l'emprise prévisionnelle est de 4 800 ha, pour l'essentiel constituée de terrains sylvicoles (2 780 ha) et agricoles (1 240 ha). La réalisation nécessitera l'acquisition de biens bâtis et de terrains. Pour répondre aux attentes locales et permettre de régler des situations d'urgence, les partenaires du GPSO (État, collectivités, SNCF Réseau) ont mis en place un dispositif d'acquisitions anticipées dès 2013. Un premier fonds d'intervention de 16,5 millions d'€ a ainsi été débloqué. Cette action est poursuivie après la DUP. Pour les projets de LGV, la quasi-totalité des acquisitions intervient dans un cadre amiable.



Un atout pour le développement des territoires en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie

En augmentant le nombre et la qualité des liaisons ferroviaires au sein des deux régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie et des six départements directement concernés (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques en phase 2, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne), le GPSO rendra plus accessibles les territoires (y compris pour les départements voisins), ce qui améliorera leur attractivité et constituera un facteur de compétitivité. Outre les métropoles, les territoires intermédiaires en bénéficieront également: la complémentarité TGV/TER, l'implantation de gares nouvelles (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan) et de haltes SRGV permettront la diffusion de l'effet de la grande vitesse.

Avec ce gain en matière de mobilité, le GPSO est ainsi un catalyseur pour le développement des territoires ; du fait des dynamiques territoriales dans le Sud-Ouest ainsi que des anticipations déjà en cours de la part des acteurs, les lignes nouvelles permettront un développement territorial équilibré.

Pendant la phase travaux, les retombées économiques directes et indirectes seront également importantes. Quel que soit le mode de réalisation retenu, la présence dans les contrats ou marchés de travaux de clauses spécifiques permettra de favoriser l'emploi local et l'insertion.



Écouter, dialoguer, échanger : la concertation au cœur des études

10 000 emplois générés par les travaux (phase 1) :

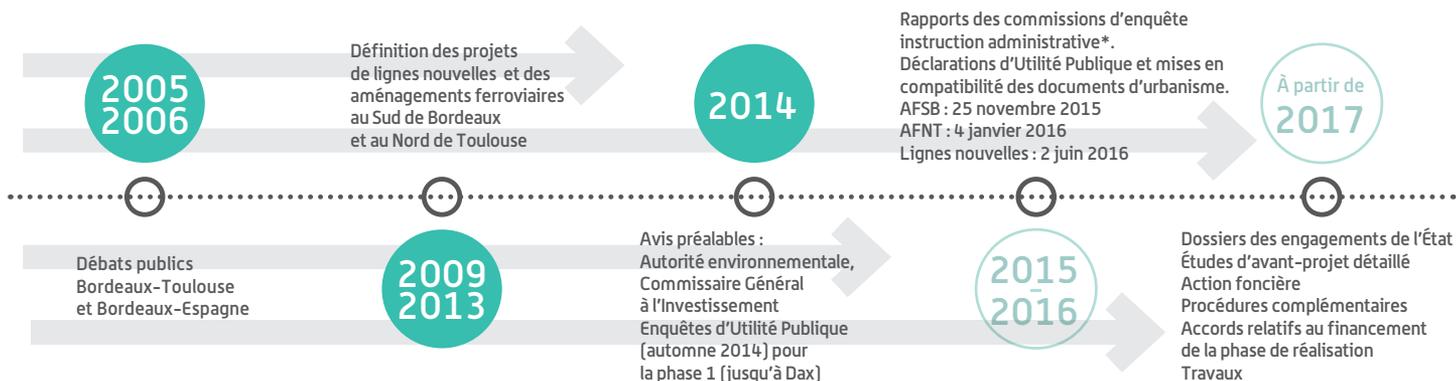
4 000 emplois directs,
4 000 emplois indirects (fournisseurs),
2 000 emplois induits (activités de services sur les territoires concernés)

L'élaboration du projet s'est accompagnée d'une large concertation avec les acteurs concernés (élus, riverains, associations...). Cette concertation a été menée dans le respect des principes consignés dans une charte, sous l'égide de garants proposés par SNCF Réseau en accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), à l'issue des débats publics de 2005 et 2006 menés sur l'opportunité des aménagements.

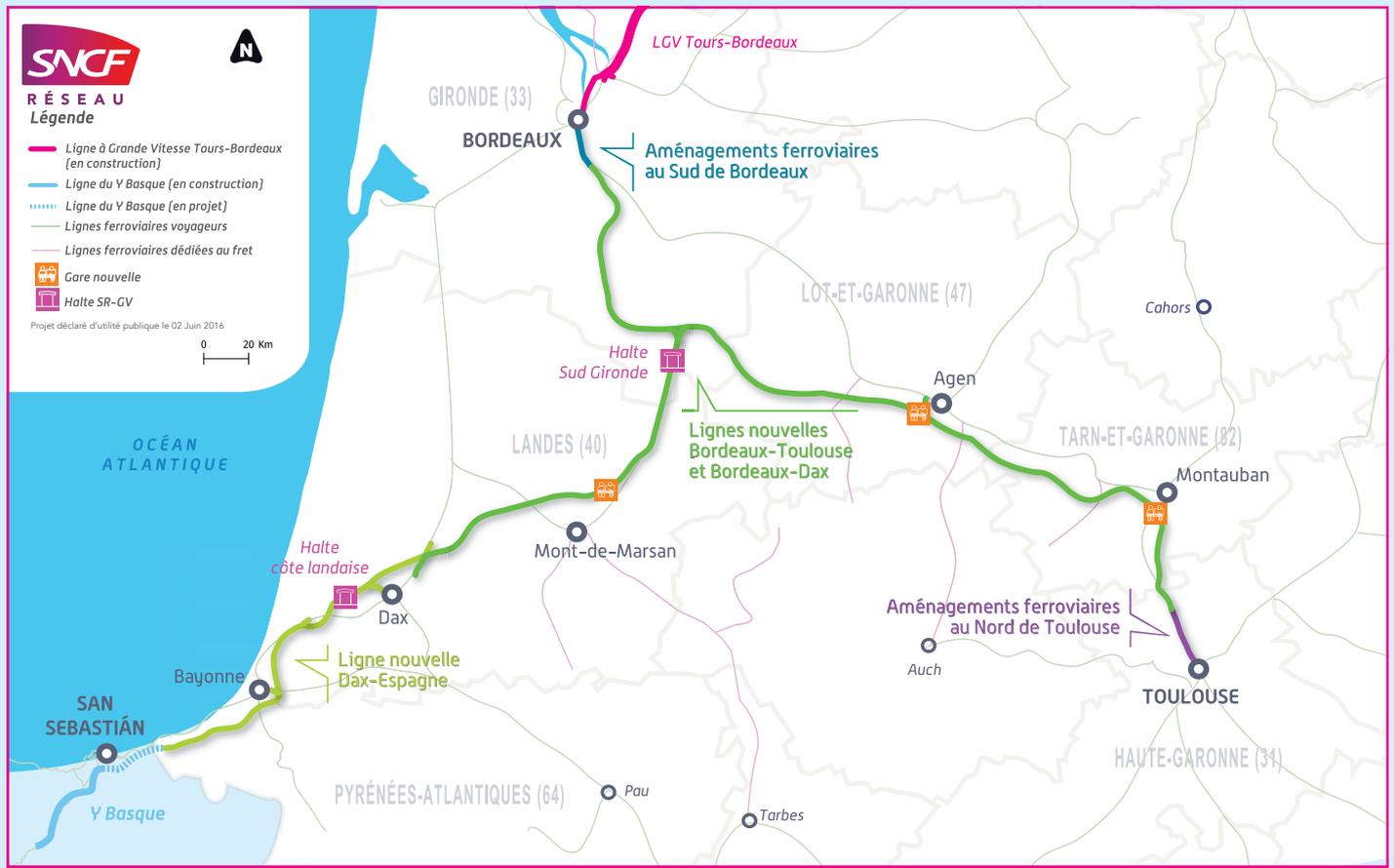
L'apport de la concertation a été continu : lors de la définition des fonctionnalités du projet, de l'élaboration du fuseau de passage, puis du choix du tracé. Près de la moitié du tracé des lignes nouvelles présentées à l'enquête publique est directement issue de cette « co-construction ».

Cette concertation sera poursuivie dans la suite de la mise au point des projets.

1 500 acteurs réunis autour du projet plus de 300 réunions avec élus et acteurs socio-économiques plus de 900 réunions de proximité



*Mémoires en réponse et rapports complémentaires disponibles sur www.gpso.fr



Un programme qui s'inscrit dans les priorités nationales et européennes

Phase 1

Présentée à l'enquête publique en 2014

► **Aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Sud de Bordeaux**, pour augmenter la fréquence et la régularité des trains du quotidien

- création d'une 3^{ème} voie (12 km)
- réaménagement intermodal d'1 gare (Bègles) et de 3 haltes (Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint Médard d'Eyrans)
- 4 communes concernées (dont 1 en interface avec le projet de lignes nouvelles)

► **Aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Nord de Toulouse**, pour augmenter la fréquence et la régularité des trains du quotidien

- création de 2 voies nouvelles (19 km)
- réaménagement des gares et haltes (Castelnaud d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/St-Alban, Lacourtenours, Lalande-Eglise, Route de Launaguet et Toulouse-Matabiau)
- 5 communes concernées (dont 2 en interface avec le projet de lignes nouvelles)

► **Création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax** (grande vitesse pour les voyageurs, 320 km/h)

- tronçon commun Sud Bordeaux-Sud Gironde (55 km) permettant d'optimiser les investissements, la consommation d'espace et d'assurer des fonctionnalités supplémentaires.
- section Sud Gironde-Nord Toulouse (167 km)
 - 2 gares nouvelles (Agen, Montauban)
- section Sud Gironde-Nord de Dax (105 km)
 - 1 gare nouvelle (Mont-de-Marsan)
 - 1 halte SRGV
 - 1 liaison Sud-Sud (pour des relations Sud Aquitaine-Toulouse sans passer par Bordeaux)

- 327 km de lignes nouvelles (section courante)
 - 100 km en Gironde
 - 78 km dans les Landes
 - 71 km dans le Lot-et-Garonne
 - 67 km dans le Tarn-et-Garonne
 - 11 km en Haute-Garonne

- 105 communes concernées
 - 24 communes en Gironde
 - 23 communes dans les Landes
 - 24 communes dans le Lot-et-Garonne
 - 29 communes dans le Tarn-et-Garonne
 - 5 communes en Haute-Garonne

- 15 km de raccordements au réseau existant

Objectifs de mise en service : 2024 pour Bordeaux-Toulouse ; 2027 pour Bordeaux-Dax

Coût d'investissement (valeur août 2013) : 9,5 milliards d'€

- 8,3 milliards d'€ pour les lignes nouvelles
- 613 millions d'€ pour les aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux
- 566 millions d'€ pour les aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse

Phase 2

► **Création de la ligne nouvelle Dax-Espagne** (ligne mixte : 220 km/h pour les voyageurs et 100 km/h pour le fret)

Objectif de mise en service : 2032

L'observatoire des trafics mis en place par l'État en 2011 permettra d'apprécier l'évolution des trafics transfrontaliers, en particulier ferroviaires, dans les prochaines années en vue d'une enquête d'utilité publique ultérieure.

Dans cette attente, le projet sera qualifié en « projet d'intérêt général » (PIG).

Coût d'investissement (valeur août 2013) : 4 milliards d'€

MEILLEURS TEMPS DE PARCOURS POUR DES LIAISONS DIRECTES

AVEC BORDEAUX-TOULOUSE/
BORDEAUX-DAX (PHASE 1)

	TEMPS DE PARCOURS		GAINS DE TEMPS
Paris	3 h 10	Toulouse*	1 h
Paris	3 h 25	Bayonne	20 min
Paris	7 h 05	Madrid	20 min
Bordeaux	4 h 55	Madrid	20 min
Bordeaux	2 h 55	Bilbao	20 min
Toulouse	2 h 15	Bayonne	1 h 35
Toulouse	3 h 50	Bilbao	1 h 40
Bordeaux	4 h 20	Marseille	1 h
Bordeaux	3 h 50	Barcelone	1 h

Trafic voyageurs sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax
+5 millions de voyageurs/an⁽¹⁾

Trafic voyageurs TER
+3,5 millions de voyageurs/an⁽¹⁾

⁽¹⁾ Prévisions de trafic RFF (scénario central)

AVEC DAX-ESPAGNE
(PHASE 2)

	TEMPS DE PARCOURS		GAINS DE TEMPS
Paris	3 h 10	Toulouse*	1 h
Paris	3 h 15	Bayonne	30 min
Paris	6 h 05	Madrid	1 h 20
Bordeaux	3 h 55	Madrid	1 h 20
Bordeaux	1 h 55	Bilbao	1 h 20
Toulouse	2 h 05	Bayonne	1 h 45
Toulouse	3 h 10	Bilbao	2 h 20
Bordeaux	4 h 20	Marseille	1 h
Bordeaux	3 h 50	Barcelone	1 h

*à comparer à 5 h 10 aujourd'hui et 4 h 10 à la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017.

L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT : UNE RECHERCHE PERMANENTE

Tout au long de la conception du tracé des lignes nouvelles, un effort tout particulier est porté à l'insertion du projet dans son environnement :

- recherche du tracé de moindre impact avec analyses multicritères ;
- aménagements paysagers pour une meilleure intégration (avec un schéma directeur d'aménagement paysager) ;
- choix du profil en long pour limiter la visibilité de l'ouvrage aux abords des zones habitées ;
- recherche de jumelage avec les infrastructures existantes (autoroutes) pour éviter de créer de nouvelles coupures ;
- rétablissement du réseau de pistes DFCI (Défense de la Forêt Contre l'Incendie) ;
- intégration des enjeux de la trame verte et bleue et du maintien de la biodiversité lors de la conception du tracé, maintien de la transparence hydraulique et écologique, préservation

des corridors faune (avec plus d'une centaine d'ouvrages pour la grande faune, dont 15 spécifiques en phase 1) ;

- limitation des emprises sur les ZNIEFF, les zones humides, à la traversée des sites Natura 2000.

Les mesures environnementales prévues (protections acoustiques, aménagements paysagers, ouvrages, reconstitution de milieux...) représentent 12 % du coût des investissements.

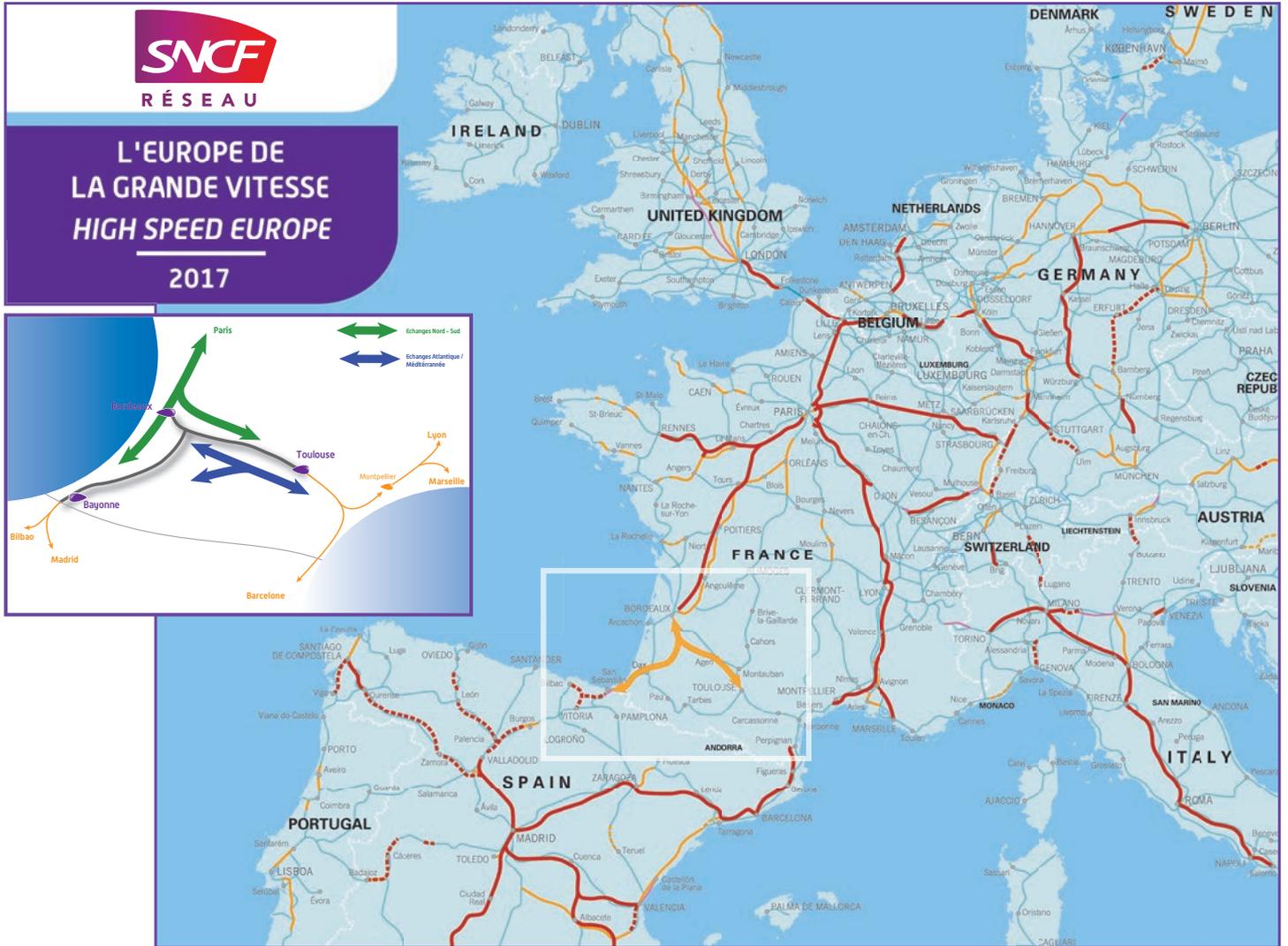


Le franchissement des cours d'eau est un enjeu fort auquel le projet répond par de nombreuses mesures. Les études complémentaires menées en 2015/2016 ont confirmé l'absence d'impact du projet sur le régime des eaux du Ciron (Gironde).

Développer le réseau pour améliorer les performances et offrir un meilleur niveau de service

Même modernisées, les lignes existantes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye ne peuvent apporter les mêmes services qu'une ligne nouvelle. Une expertise confiée en 2015 à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), valide les études du maître d'ouvrage concernant les temps de parcours possibles dans les différents scénarios de modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse. Elle conforte ainsi les conclusions selon lesquelles la modernisation de cette ligne ne peut constituer une alternative efficace à la réalisation d'une ligne nouvelle. Le rapport de la FNAUT de mai 2016 sur la faisabilité de relèvement de vitesse sur le réseau existant conclut dans le même sens. Sur la branche Bordeaux-Hendaye, outre le gain de temps pour les voyageurs, la capacité et les caractéristiques de la ligne existante limitent la possibilité pour le ferroviaire de prendre une part significative dans l'acheminement des flux de marchandises transpyrénéens.

Le programme du GPSO est ainsi en cohérence avec la stratégie nationale pour le ferroviaire : en priorité, rénover et moderniser le réseau existant (avec le Grand Plan de Modernisation du Réseau) ; développer le réseau lorsque c'est nécessaire et justifié du point de vue socio-économique.



LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ÉTUDES



www.gpso.fr

SNCF Réseau - Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

17, rue Cabanac - Immeuble Le Spinnaker - CS 61926 - 33081 BORDEAUX Cedex - Tél. 05 24 73 68 54

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse - Tél. 05 34 44 10 60

www.saintjory-toulouse.fr

Juin 2017