

## Lettre d'information du GPSO

# GPSO

AGENCE  
GRAND PROJET DU SUD-OUEST



### Premières pierres

L'autorisation environnementale des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse délivrée le 9 février 2024 a permis au maître d'ouvrage et aux entreprises d'engager les travaux. Célébré le 7 mai dernier en présence du préfet de la région Occitanie, de la présidente de Région Occitanie et des présidents des autres collectivités partenaires, le chantier des AFNT marque symboliquement le démarrage des travaux du GPSO.

Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux vont maintenant suivre le même cheminement, avec l'engagement de l'enquête publique environnementale au mois de juin pour pouvoir débiter le chantier quelques mois plus tard une fois que celui-ci aura été autorisé.

Les études des lignes nouvelles s'accélèrent en parallèle avec la poursuite des inventaires écologiques, le lancement des reconnaissances géotechniques et des diagnostics archéologiques.

La réalisation concrète du GPSO franchit ainsi de nouvelles étapes. Une concrétisation particulièrement attendue de chaque côté des Pyrénées, comme l'ont souligné les sondages Odoxa publiés en avril et mai : près des trois quarts des Français (72% des habitants de l'ancienne région Aquitaine et 70% pour l'ancienne région Midi-Pyrénées), et plus de 9 Espagnols sur 10 sont convaincus des bénéfices du projet sur les échanges entre Toulouse et Bordeaux, ou entre l'Espagne et la France, mais aussi pour les villes moyennes du Sud-Ouest.

Christophe HUAU  
Directeur de l'Agence GPSO

### NOS ENGAGEMENTS

Humain

Territoires

Environnement

Innovation

[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

## LE GPSO AVANCE

# Au plus près des inventaires écologiques

avec Sébastien ROUÉ, directeur de l'Agence Sud-Ouest d'Écosphère

### En quoi consiste un diagnostic écologique ?

L'objectif d'un diagnostic écologique est de réaliser un état initial de la biodiversité existante (espèces protégées, patrimoniales et biodiversité ordinaire) et de comprendre le fonctionnement des écosystèmes pour identifier tous les éléments susceptibles d'orienter l'aménagement et la gestion de l'espace concerné. Réalisé sur un cycle écologique complet (d'une durée minimum d'un an), il permet d'avoir un état global sur les 4 saisons, afin de couvrir toute la saisonnalité des espèces. Le diagnostic écologique vise à préciser l'analyse des impacts de la future infrastructure sur les espèces animales et végétales et la définition des mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser ces effets.

### Comment est déterminé le statut d'espèces patrimoniales ?

Une espèce est considérée comme « patrimoniale » en fonction notamment de son niveau de rareté et de vulnérabilité. Ceux-ci sont déterminés en croisant trois critères principalement : le territoire sur lequel elle est observée, on parle d'aire de distribution, son effectif (le nombre de couples ou d'individus observés comparé aux chiffres au niveau régional) et enfin sa tendance qui va déterminer sa vulnérabilité (en croissance ou en déclin). Ces critères vont permettre de définir le niveau d'enjeu patrimonial d'une espèce selon 5 niveaux (majeur à faible).

### Qu'est-ce qu'un ingénieur écologue ? Comment travaille-t-il ?

Un ingénieur écologue prend en compte l'entièreté du fonctionnement des habitats dans



lesquels les espèces vivent. Il partage son temps entre son bureau et le terrain pour réaliser des inventaires d'espèces, rédiger des rapports avec des données scientifiques précises pour enfin élaborer une synthèse présentant les différents niveaux d'enjeux, les points de vigilance à avoir sur le fonctionnement des espèces au regard du projet. L'objectif de cette synthèse est d'être pédagogique afin de présenter quels vont être les impacts et quelles mesures doivent être mises en œuvre pour les diminuer (phasage des travaux, passages à faune...).

### Qu'étudie-il le long du tracé des futures lignes nouvelles ? À quoi s'intéresse-t-il particulièrement ?

Ils vont s'intéresser à tout ce que le projet va perturber/impacter : les espèces végétales, les insectes, les amphibiens, les reptiles, les mammifères, les oiseaux, les poissons... avec différents niveaux d'appréciation. Dans le cadre des lignes nouvelles, les phases de travaux et de fonctionnement vont avoir des effets sur les différentes populations recensées et leurs habitats. L'objectif pour les ingénieurs écologues va être d'assurer la continuité de la vie des espèces et la préservation de leurs lieux de reproduction, d'hibernation, de chasse et de déplacement.



## LE GPSO AVANCE...



# L'autorisation environnementale est délivrée

**Pierre-André Durand, préfet de la Haute-Garonne, a signé le 9 février l'arrêté délivrant l'autorisation environnementale nécessaire aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).**

Après une instruction approfondie et des compléments apportés à la suite des nombreux avis, dont celui de l'Autorité environnementale, le dossier de demande d'autorisation environnementale a fait l'objet d'une enquête publique fin 2023. Dans son rapport et ses conclusions, publiés le 4 janvier 2024, la commission d'enquête avait émis un avis favorable, assorti de quatre recommandations : "La commission a apprécié la qualité de l'étude d'impact et estimé que les mesures environnementales proposées sont suffisantes tant pour réduire l'impact du projet que pour en compenser les effets".

L'arrêté délivrant l'autorisation environnementale permet aujourd'hui à SNCF Réseau d'engager le chantier des AFNT (lire ci-contre).



# Programme des premiers travaux au nord de Toulouse

1<sup>er</sup> semestre 2024

### Depuis février :

- Travaux sur l'ouvrage du pont-route du Moulin à Lespinasse avec la création d'une passerelle provisoire
- Premières démolitions de bâtiments
- Préparation des travaux de signalisation et de déviation des réseaux
- Création des bases travaux (Castelnau, nord de Saint-Jory et Fenouillet)

### Depuis avril :

- Travaux de génie civil relatifs au remaniement caténaire sur les zones du pont-route de Saint-Jory, de Lacourtenourt puis sur le secteur de la halte de Launaguet

**SNCF Réseau a réalisé une opération nécessitant un arrêt temporaire des circulations de trains du 30 mars au 1<sup>er</sup> avril, dans le cadre des travaux du pont-route du Moulin à Lespinasse notamment. Une deuxième s'est déroulée du 8 au 12 mai, avec des démolitions de bâtiments et des terrassements impliquant des impacts sur les circulations ferroviaires que SNCF Réseau s'efforce chaque fois de minimiser.**



# 3084

consultations

L'enquête publique environnementale s'est tenue du 6 novembre au 5 décembre 2023, sur les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds, et en ligne grâce au registre numérique. La commission a recensé 3084 visiteurs du registre numérique, 1357 visualisations du dossier et 1656 téléchargements des documents mis à disposition du grand public.

## LE GPSO AVANCE...



### Les travaux préparatoires au sud de Bordeaux

**SNCF Réseau procède aux premières démolitions de biens acquis et gérés souvent depuis plusieurs années, dans le respect de la réglementation.**

Dans le cadre des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, les acquisitions foncières bâties anticipées ont débuté dès 2015 et sont en voie de finalisation. Au total, une trentaine de biens bâtis ont été ou sont en voie d'acquisition par SNCF Réseau, dont 85% dans le cadre d'une procédure amiable. Jusqu'en 2022, certaines des habitations, en état d'être louées, ont été mises à disposition des Centres communaux d'action sociale (CCAS) de Villenave-d'Ornon et de Cadaujac.

Tous ces biens appartiennent à SNCF Réseau qui doit en assurer la gestion, mais également éviter les occupations illégales et les dégradations qu'elles entraînent. C'est dans ce cadre qu'interviennent les premières démolitions réalisées fin 2022, puis fin 2023 et début 2024.

Une fois les biens libérés et l'ensemble des réseaux déconnectés, un diagnostic sur l'amiante et le plomb est réalisé. Si nécessaire, une procédure de désamiantage est mise en place selon les conditions réglementaires, afin de protéger l'environnement des travailleurs et des riverains. Ces démolitions font l'objet d'affichage et de déclarations d'urbanisme conformes à la réglementation de chaque commune. Elles vont se poursuivre jusqu'à fin 2024-début 2025.



**Le GPSO prévoit la création de 3 gares nouvelles, ce qui n'empêche pas SNCF Gares & Connexions de poursuivre la modernisation des gares existantes.**

Le mois de février marque ainsi le début des travaux de modernisation des quais de la gare de Montauban, afin d'améliorer l'accessibilité de la gare et d'apporter plus de confort et de sécurité aux 1,7 millions de voyageurs qui la fréquentent chaque année. Plusieurs opérations sont prévues, notamment la création d'une passerelle piétonne de 26 mètres, dotée de 2 ascenseurs, qui enjambera les voies ferrées, pour desservir les quais 1 et 2.



**L'Agence GPSO était présente aux Connecting Europe Days 2024, organisés du 2 au 5 avril à Bruxelles, par la Commission européenne.**

Ces journées visent à sensibiliser à l'importance des infrastructures de transport, à promouvoir les projets en cours et à encourager la coopération entre les États membres dans ces domaines. Elles ont offert aux participants (ministres, élus locaux, sociétés de gestion, maîtres d'ouvrage, associations...) une plateforme d'échanges d'expériences, de bonnes pratiques et de connaissances.

## LA PAROLE AUX PARTENAIRES

4 QUESTIONS À

### Christine BOST

Présidente de Bordeaux Métropole,  
Maire d'Eysines



trains, un réseau de car express avec deux lignes en service et même une gouvernance établie. Avec ce projet nous poursuivons deux objectifs. Réduire le trafic routier et donc la pollution car si les échanges entre Bordeaux Métropole et les territoires voisins ne constituent que 9 % des déplacements, ils représentent 36 % des kilomètres parcourus et 45 % des émissions de particules fines. Améliorer les échanges entre l'agglomération et l'ensemble des territoires voisins est primordial, pour évoluer ensemble et mieux répartir les richesses.

**Comment combinez-vous les deux projets, GPSO et SERM ?**

Les opposer n'a pas de sens, ils sont complémentaires. C'est une question d'échelle. Notre population a besoin de ces deux dimensions : une offre de déplacement de proximité permise par les réseaux urbains, le SERM ou les cars express ; et une offre longues distances pour faciliter les échanges et les coopérations interrégionales, nationales et internationales. Il faut tenir compte des réalités de la vie des gens et adapter notre aménagement du territoire pour permettre à chacun d'utiliser le moyen le plus adapté à son besoin en offrant le plus souvent possible une alternative à la voiture.

**Quelle place occupent les AFSB dans ce contexte ?**

C'est le verrou à faire sauter au Sud de Bordeaux, donc il est primordial. Bordeaux Métropole et la Région ont demandé à SNCF Réseau la réalisation d'études supplémentaires pour optimiser le fonctionnement en parallèle du SERM et de la LGV. Et cela a marché : les aménagements proposés dorénavant sont optimisés pour tenir compte des besoins du SERM. Sans les AFSB, nous ne pourrions pas faire la diamétralisation et desservir tous les arrêts sur Saint-Mariens / Langon à la demi-heure, et encore moins au ¼ d'heure ce qui est l'objectif ultime du projet.

**Quels sont les 3 principaux avantages du GPSO pour les habitants de la métropole ?**

Mode de transport décarboné, le train est aujourd'hui plébiscité et c'est tant mieux. Meilleure alternative au transport routier, il concurrence efficacement l'aérien sur de nombreuses destinations. Le second avantage, ce sont les fortes perspectives d'augmentation de trafic qui nécessitent de créer les conditions pour y faire face. Enfin, le rapprochement avec Toulouse, par le gain de temps, le confort d'usage et la régularité, ainsi que la concrétisation tant attendue d'une liaison rapide et efficace avec l'Espagne, et au-delà, le Portugal, sont des enjeux essentiels pour Bordeaux.

**Parallèlement, l'engagement de Bordeaux Métropole dans le développement du service express régional métropolitain est fort...**

Effectivement, nous sommes totalement engagés dans le projet de SERM et ce depuis 2018. Nous sommes considérés comme un des projets les plus avancés de France et à juste titre. Nous avons une feuille de route déjà en partie concrétisée avec la diamétralisation d'une première ligne entre Libourne et Arcachon, des crédits en investissement sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux, en fonctionnement pour augmenter le nombre de

## LA PAROLE AUX PARTENAIRES

### 3 QUESTIONS À

# Jean-Luc MOUDENC

Président de Toulouse Métropole,  
Maire de Toulouse

toulouse  
métropole



### Selon vous, quels sont les 3 principaux avantages du GPSO pour les habitants de la métropole toulousaine ?

L'arrivée de la grande vitesse à Toulouse constitue une alternative efficace et décarbonée à la voiture et l'avion pour rejoindre Bordeaux ou Paris depuis notre Métropole.

Plus moderne que tous les autres trains, le train à grande vitesse offre notamment des conditions de voyage confortables et propices au travail pour les personnes voyageant dans un cadre professionnel, par exemple.

La création de cette ligne permettra, grâce aux aménagements qu'elle implique, un bond en avant pour les trains du quotidien dans notre Métropole et le développement du fret ferroviaire.

### Certains affirment pourtant que ce projet est d'un autre temps, que leur répondez-vous ?

Ceux qui affirment cela méconnaissent manifestement l'impact positif réel du train qui reste le moyen de transport décarboné de

longue distance le plus fiable. Ses performances énergétiques inégalables en phase d'exploitation sont indéniables.

Le train permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre incomparable avec l'avion d'aujourd'hui ou la voiture individuelle.

En une dizaine d'années seulement, son bilan carbone sera neutre, garantissant ainsi un projet mobilité parmi les plus vertueux et les plus durables en cours de développement.

### La métropole toulousaine est au centre de la connexion entre les corridors atlantique et méditerranéen, cela souligne la dimension européenne de la ligne à grande vitesse...

Tout à fait, en reliant Toulouse à Bordeaux, GPSO retisse un lien, aujourd'hui laissé à l'abandon, ou presque, par le rail entre la Méditerranée et l'Atlantique. Je me bats depuis des années pour le

rétablissement de la liaison ferroviaire reliant Barcelone à Toulouse.

L'ouverture de notre ligne à grande vitesse est une étape cruciale dans ce combat.

Elle offre des

perspectives de coopérations nouvelles entre les grandes métropoles de l'axe pyrénéen que sont Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Barcelone.

Ce sujet est au cœur des préoccupations de nos territoires. Il en va du développement de notre industrie pharmaceutique, par exemple, mais également de la recherche notamment en matière de santé et de manière générale de la création de nouvelles opportunités pour nos étudiants du supérieur. C'est le sens des partenariats renouvelés et entretenus, notamment avec les métropoles de Montpellier et Barcelone.

Le GPSO offre des perspectives de coopérations nouvelles entre les grandes métropoles de l'axe pyrénéen que sont Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Barcelone.



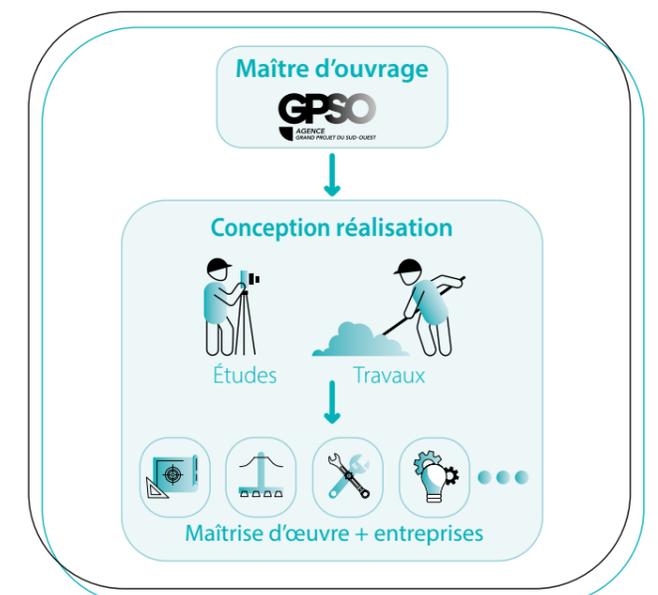
## #3 GRAND ANGLE

# Pour comprendre la méthode de conception-réalisation

La méthode de conception-réalisation a été préconisée par le maître d'ouvrage SNCF Réseau et retenue par les partenaires lors du Comité de pilotage du 4 décembre 2023, pour la conception et la construction des lignes nouvelles (hors gares). Derrière ce type de marché particulier, une volonté d'optimiser le projet, de maîtriser les coûts et le planning.

### Une conception-réalisation, c'est quoi ?

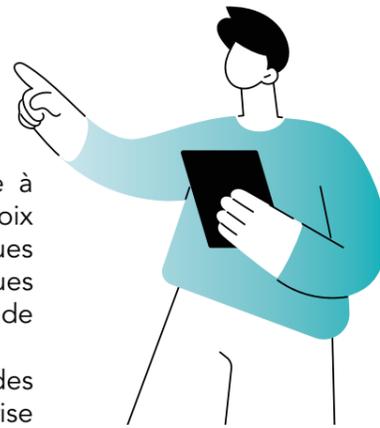
La conception-réalisation est un type particulier de schéma contractuel qui permet au maître d'ouvrage de confier à un seul opérateur économique (ou groupement d'opérateurs) une mission portant à la fois sur l'établissement des études détaillées (conception) et l'exécution des travaux (réalisation). Ce schéma permet donc d'associer les entrepreneurs à la conception de l'ouvrage et se différencie du modèle classique de réalisation des travaux où le maître d'ouvrage conclut des contrats séparés pour la maîtrise d'œuvre et l'exécution des travaux.



## Quels sont les avantages de la conception-réalisation ?

La méthode de conception-réalisation favorise une approche propice à l'innovation, à la réduction des coûts et à l'optimisation du projet. Le choix de la conception-réalisation s'explique également par les caractéristiques du projet dont les dimensions exceptionnelles et les difficultés techniques particulières appellent une mise en œuvre qui dépendent des moyens et de la technicité des entreprises.

La conception-réalisation permet de bénéficier de l'intégration des compétences du bureau d'études (le concepteur) et celles de l'entreprise de travaux publics (le réalisateur) sous la direction du maître d'ouvrage qui définit les cahiers des charges et pilote au plus près le bon déroulement des opérations.



### Qui fera quoi ?

SNCF Réseau reste maître d'ouvrage du GPSO pour la partie infrastructure, tout comme SNCF Gares & Connexions pour les gares nouvelles. Ils interviennent dans le cadre des accords financiers conclus avec les financeurs, l'État et les collectivités qu'ils consultent, et restent responsables de la réalisation du projet et de son pilotage. SNCF Réseau va organiser la consultation des entreprises ou groupements d'entreprise et désigner les attributaires des marchés de conception-réalisation. Ces derniers seront alors chargés, sous la responsabilité de l'Agence GPSO, de réaliser les études détaillées, puis d'engager les travaux.



### Des niveaux d'exigence et d'engagements maintenus

Le choix de la conception-réalisation n'efface en rien les engagements pris par le maître d'ouvrage. SNCF Réseau fixe le niveau de qualité attendu, déterminé par le dossier de consultation des entreprises (cahier des charges) et contrôlé par les comités de suivi.

### De nouveaux interlocuteurs

Le maître d'ouvrage reste bien présent, mais de nouveaux interlocuteurs apparaîtront sur le terrain, en lien avec les élus et acteurs des territoires.

## CONTINUITÉ

Cette concertation et ces échanges se feront dans la continuité de ce qui a été initié. Prenons l'exemple du foncier bâti : SNCF Réseau a anticipé les acquisitions foncières. À terme, celles-ci seront poursuivies par les titulaires de contrats, dans les mêmes conditions et selon le même cadre indemnitaire.

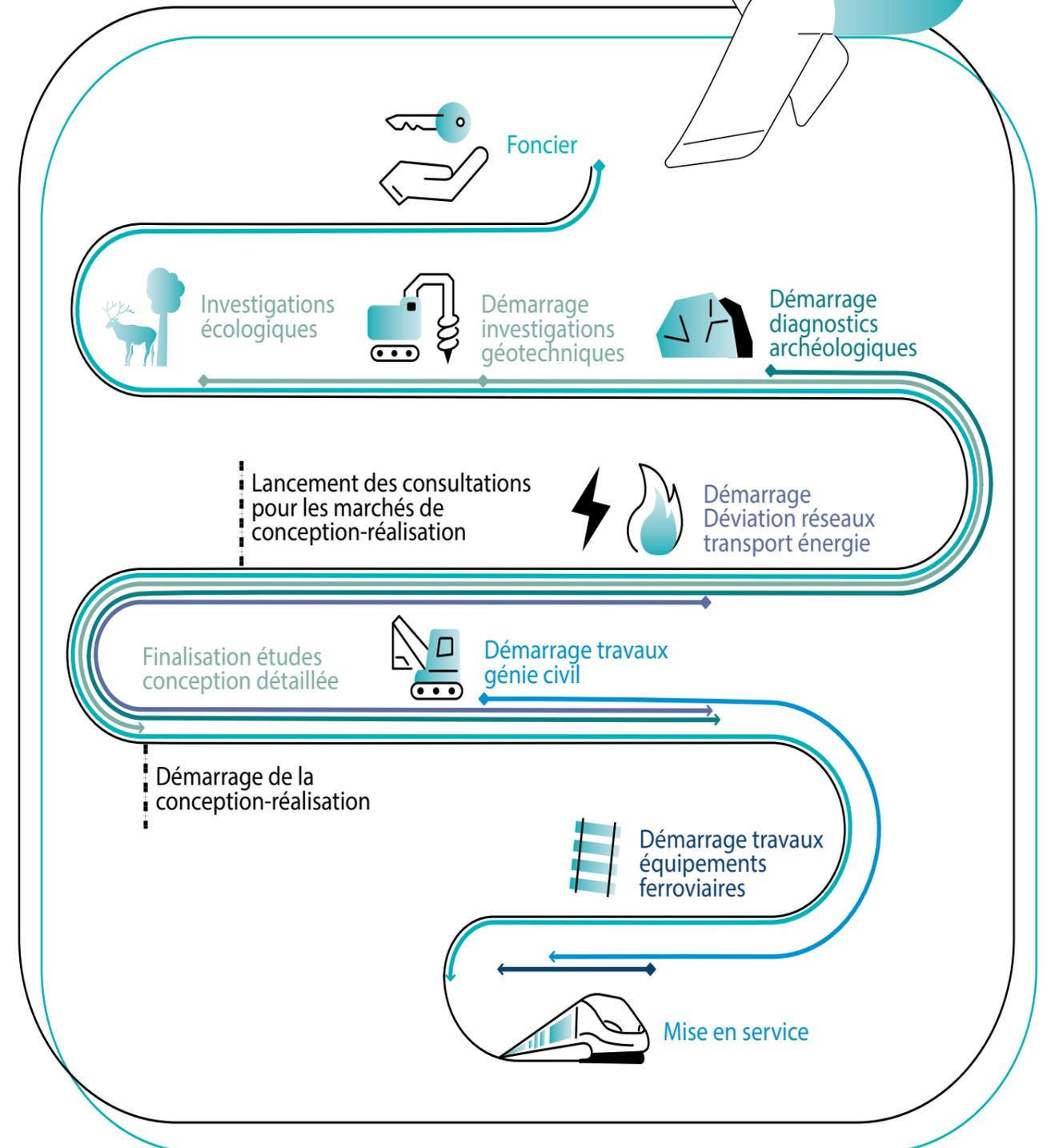
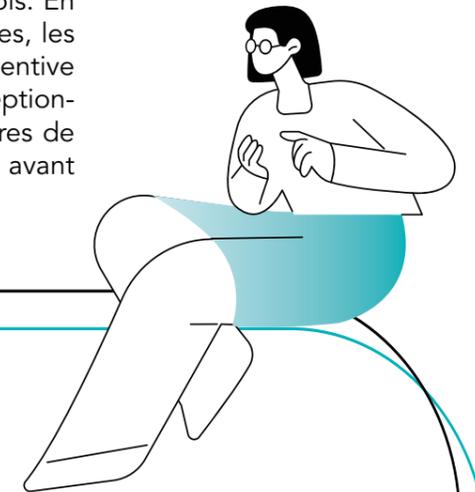
## ENGAGEMENT

Les engagements portés par l'Agence GPSO (Humain - Territoires - Environnement - Innovation) seront déclinés dans chacune des composantes du projet, l'Agence restant en première ligne dans le pilotage global des opérations.

*Les études réalisées par l'observatoire socio-économique pour la ligne Tours-Bordeaux montrent que la période de chantier de la LGV a été créatrice de richesse pour les territoires. Une valeur estimée à 763 millions d'euros 2017, soit 0,2 % du PIB des régions traversées.*

## Le planning général est maintenu

Le choix de la conception-réalisation ne modifie pas le calendrier général du GPSO. Les procédures relatives aux marchés de conception-réalisation seront initiées courant 2025 et dureront plusieurs mois. En parallèle, SNCF Réseau va poursuivre les inventaires écologiques, les sondages géotechniques, les opérations d'archéologie préventive et les acquisitions foncières. Une fois les marchés de conception-réalisation attribués, le maître d'ouvrage demandera aux titulaires de réaliser les études détaillées, de poursuivre les actions foncières, avant de commencer les travaux.





## ■ DÉCRYPTAGE

# Les données-clés du GPSO

## Une nouvelle rubrique pour s'y retrouver

Les données concernant le GPSO sont disponibles à travers les dossiers d'enquête publique, les futurs dossiers d'autorisation environnementale, le site Internet du projet ou les notes publiées par les maîtres d'ouvrage. Le grand public, les associations, la presse et les partenaires s'appuient sur ces chiffres pour se positionner, comprendre ou expliquer les enjeux du projet. Chacun peut donc se les approprier et les interprétations sont parfois confondantes. C'est pourquoi SO Connecté ouvre une nouvelle rubrique destinée à préciser certains sujets pouvant faire débat.

Une partie des données du GPSO évolue, la connaissance des enjeux également. Les données

d'entrée sont donc à affiner et compléter au fur et à mesure des études et de la conception du projet. C'est particulièrement vrai concernant les données environnementales. Les données chiffrées disponibles sont issues de l'étude d'impact réalisée en 2014 et publiée dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP). Cette étude d'impact est en cours d'actualisation pour les lignes nouvelles à travers de nouveaux inventaires écologiques (voir page 2) qui permettront d'affiner la conception du projet et les mesures d'évitement et de compensation. Elle sera également complétée par d'autres études thématiques (agricole, sylvicole, paysage, loi sur l'eau...) et approfondie dans les dossiers d'autorisation environnementale.

En dix ans, la conception du projet a été précisée, la réglementation environnementale s'est renforcée et les méthodes d'évaluation ont évolué. Le GPSO est aujourd'hui dans une phase d'études très active pour ainsi compléter et mettre à jour toutes ces données.

# Surface d'emprise et surface artificialisée

## Une emprise prévisionnelle de 4 800 ha

Dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage SNCF Réseau estime l'emprise ferroviaire prévisionnelle des 327 kilomètres de lignes nouvelles Bordeaux/Toulouse/Dax à 4 800 ha. Parmi ces surfaces d'emprises, sont concernées 1 240 ha de terres agricoles et 2 865 ha de terres sylvicoles, soit plus de 85 % de terres semi-naturelles. Les autres espaces se répartissent à hauteur de 668 ha au sein du parc naturel des Landes et 40 ha au sein de sites Natura 2000.

### Consommation d'espaces et artificialisation : quelles définitions ?

La loi "Climat et Résilience" du 22 août 2021 définit deux notions proches mais qui ne doivent pas être confondues, à savoir l'artificialisation et la consommation d'espaces.

- La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) est entendue comme "la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné". Il s'agit donc de la conversion d'espaces naturels, agricoles ou forestiers en espaces urbanisés.
- L'artificialisation est définie comme "l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage".

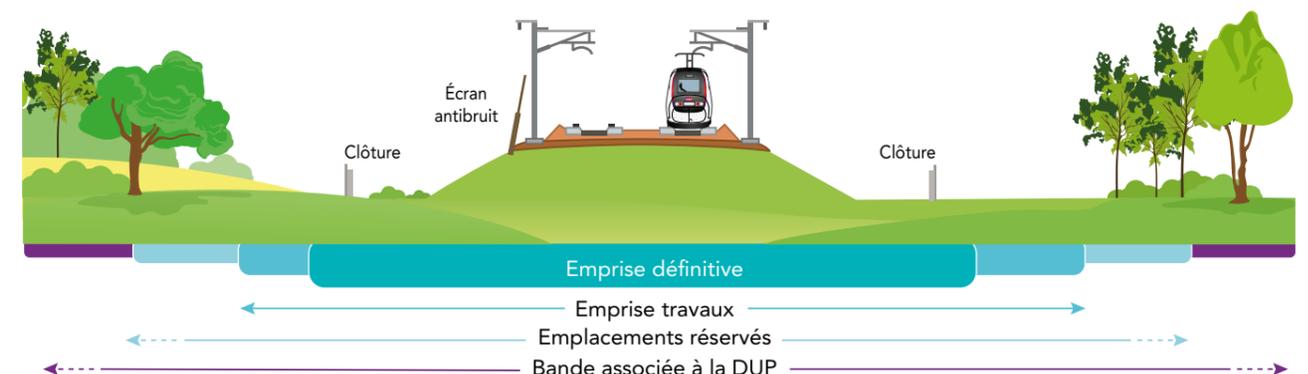
La loi du 22 août 2021 fixe l'objectif d'atteindre, en 2050, le "zéro artificialisation nette", avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2021-2031 par rapport à la décennie précédente.

## 740 ha d'espaces ENAF

La loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre du zéro artificialisation nette (ZAN) a permis d'apporter de la souplesse dans le dispositif. Le 12 avril, le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires a précisé les projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur dont la consommation d'espaces induite sera comptabilisée dans le cadre d'une enveloppe nationale de 12 500 hectares, de sorte de ne pas peser sur les trajectoires régionales et locales. Le GPSO fait partie des projets ainsi retenus. Dans ce cadre, l'État a également diffusé à titre indicatif une évaluation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF). Pour le GPSO, celle-ci est évaluée à 740 ha consommés pour la section Bordeaux -Toulouse (1<sup>re</sup> échéance).

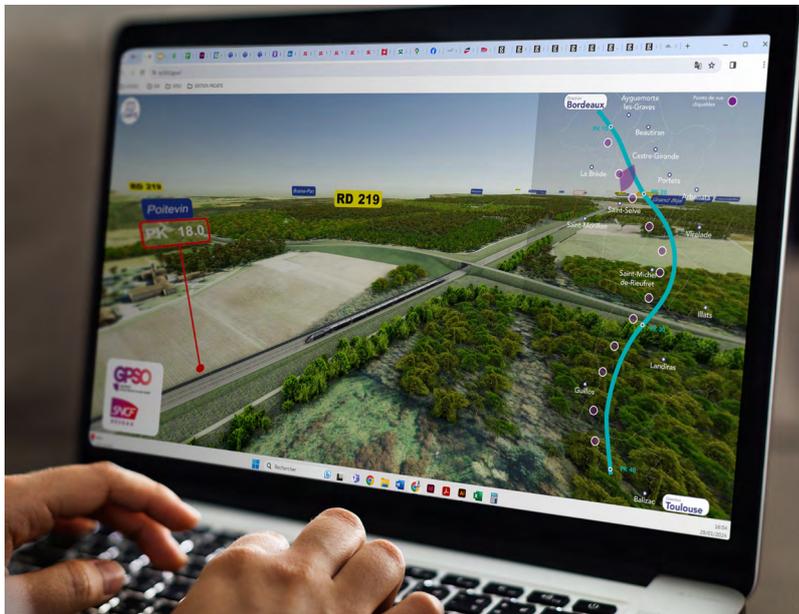
Il faut également préciser qu'une emprise de 4 800 hectares n'entraîne pas l'artificialisation de toute cette surface. Pour un projet d'infrastructure linéaire tel que le GPSO, l'imperméabilisation des sols, leur érosion et l'altération des milieux attenants sont en effet beaucoup plus réduits que l'emprise acquise (voir schéma ci-dessus). Elle correspond essentiellement aux ouvrages d'art, aux équipements ferroviaires et à la plateforme et talus qui supportera les rails. Elle est donc très sensiblement inférieure à l'emprise définitive qui correspond en grande partie à des abords et talus végétalisés, ayant une fonctionnalité écosystémique pour les milieux et les espèces.

Dans son prochain numéro, SO Connecté décryptera le sujet de la compensation.



## S'INFORMER

# De nouveaux outils pour connaître le GPSO et se projeter



**Pour permettre à chacun de mieux comprendre le GPSO et ses opérations, s'informer et visualiser comment les lignes nouvelles s'intégreront dans le paysage du Sud-Ouest, deux nouveaux outils sont mis à disposition sur [gpso.fr](https://gpso.fr).**

Une animation explique de façon pédagogique le projet en 2'30 chrono : les lignes et gares nouvelles, les AFNT, les AFSB, mais aussi les enjeux et les bénéfices attendus. Cette première

vidéo sera complétée prochainement de nouvelles capsules thématiques.

Grâce à un nouvel outil 3D, il est possible de se déplacer le long du tracé des lignes nouvelles, et de se rendre compte de l'intégration de l'infrastructure en tournant à 360° autour d'un point donné : près de 170 points de vue sont proposés, soit un tous les 2 kilomètres.

 **Posez vos questions à l'Agence GPSO par courriel : [gpso@reseau.sncf.fr](mailto:gpso@reseau.sncf.fr)**

## Le GPSO en bref

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) a pour ambition d'améliorer l'offre globale de services ferroviaires dans le Grand Sud-Ouest. Il répond aux enjeux de mobilités longues distances, de développement des transports du quotidien et du fret. Résolument engagé vers la transition écologique, avec des ambitions fortes en matière d'innovation et d'écoconstruction, le GPSO comprend la création de lignes et gares nouvelles sur les axes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax - Espagne (avec un tronçon commun et une section d'interconnexion permettant une liaison Toulouse - Espagne), ainsi que les aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

## Les partenaires du GPSO

