

La Ligne nouvelle du Sud-Ouest, vers une mobilité plus durable



Sommaire

03

ÉDITO

04

LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST,
VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

05 → 07

L'ESSENTIEL DU PROJET

08

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU SUD DE BORDEAUX (AFSB)
ET AU NORD DE TOULOUSE (AFNT),
MAILLONS ESSENTIELS POUR
LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN
ET LA LIGNE NOUVELLE

09

UN PROJET DE TERRITOIRES

10 → 11

L'ENVIRONNEMENT
AU CŒUR DE LA LNSO

12

UNE RÉALISATION
AUX ENJEUX MULTIPLES

13

UN PROJET EUROPÉEN
QUI RELIE LES CORRIDORS
ATLANTIQUE ET MÉDITERRANÉEN

14

LES PORTEURS DE PROJET
ET LE COÛT

15

INFORMER ET RESTER À L'ÉCOUTE

La Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) avance. Ce projet d'envergure, porté par l'État, les collectivités territoriales et l'Union européenne s'inscrit dans l'ambition nationale de décarbonation. Il facilitera et développera la mobilité entre Bordeaux, Toulouse et Dax tout en renforçant les liaisons nationales et européennes.

La LNSO répond aux défis d'aujourd'hui et de demain en proposant l'offre de mobilité la plus décarbonée pour le Sud-Ouest. Elle permettra de réduire les temps de trajet entre les grandes métropoles et d'améliorer les déplacements du quotidien grâce à des infrastructures modernisées et des services ferroviaires renforcés. Elle est aussi essentielle pour le développement du transport de marchandises décarboné tout au long du corridor Atlantique entre la France et l'Espagne. C'est enfin un jalon décisif dans l'achèvement d'un véritable réseau européen de grande vitesse ferroviaire.

Les premiers travaux sont désormais engagés depuis 2024, pour les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux, et les investigations se poursuivent sur le tracé des lignes nouvelles afin d'affiner la conception du projet et de préparer les futures infrastructures.

Alors que la LNSO se concrétise sur le terrain avec des chantiers de plus en plus visibles, notre volonté est d'associer l'ensemble des parties prenantes à cette dynamique : habitants, voyageurs, collectivités, entreprises, agriculteurs... Cela passe par le déploiement d'un large dispositif d'information pour accompagner les prochaines étapes du projet. L'objectif est de partager les avancées concrètes et de donner des clés pour comprendre les différents enjeux tout en restant à l'écoute du territoire.



Christophe HUAU
Directeur de
l'Agence GPSO

La Ligne nouvelle du Sud-Ouest, vers une mobilité plus durable

La Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) a pour ambition de moderniser l'offre ferroviaire dans le Grand Sud-Ouest. Projet stratégique à l'échelle nationale et européenne, il répond aux besoins croissants de mobilité locale d'un territoire dynamique.

Pour renforcer les capacités du réseau, la LNSO prévoit de nouvelles lignes sur les axes Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Dax, Bordeaux-Dax et Dax-Espagne. Des aménagements d'envergure au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse moderniseront les infrastructures pour faciliter le développement de l'offre de trains du quotidien : l'augmentation du nombre de TER et d'Intercités et la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains.

En favorisant des déplacements plus rapides, fréquents et durables, la LNSO contribue à l'attractivité du Sud-Ouest et à son intégration aux grands réseaux ferroviaires européens, tout en soutenant la transition écologique grâce à une mobilité moins polluante et un transfert progressif des flux aériens et de marchandises vers le rail.

LA LNSO, UN PROJET POUR :

- améliorer les déplacements quotidiens et faciliter le déploiement des SERM ;
- favoriser le report modal pour les liaisons Nord-Sud et Atlantique-Méditerranée ;
- renforcer le maillage aux niveaux local, national et européen ;
- développer le fret ferroviaire ;
- encourager une mobilité plus durable dans le cadre de la transition écologique.



DES GAINS DE TEMPS SUR TOUTE LA LIGNE !

-1H

pour Paris-Toulouse, Toulouse-Bordeaux, Bordeaux-Marseille, Bordeaux-Barcelone

-20 MIN

pour Paris-Dax et au-delà (Bayonne, Pau, Béarn-Bigorre), Bordeaux-Madrid...

-1H40

pour Toulouse-Bilbao

LE RAIL, UN CHOIX PARTAGÉ PAR LES HABITANTS DU SUD-OUEST, LES FRANÇAIS ET LES ESPAGNOLS

La LNSO est largement soutenue par les Français comme par les Espagnols. Un sondage réalisé par l'institut ODOXA révèle qu'une forte majorité des personnes interrogées est convaincue par les bénéfices apportés par le projet en termes d'environnement, de déplacement du quotidien et d'économie.

- PRÈS DE 8/10 FRANÇAIS*
- PLUS DE 8/10 HABITANTS DU SUD-OUEST*
- PLUS DE 9/10 ESPAGNOLS*



APPROUVENT LA LNSO

* Sondage réalisé par Odoxa en mars-avril 2024.

L'essentiel du projet

DEUX PHASES* POUR CONNECTER LES TERRITOIRES DU SUD-OUEST ET LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

1 327 KM DE LIGNES NOUVELLES POUR LA PHASE 1 DÉJÀ ENGAGÉE

- 55 km de tronc commun entre le sud de Bordeaux et le Sud-Gironde.
- 167 km entre le Sud-Gironde et le nord de Toulouse.
- 105 km entre le Sud-Gironde et le nord de Dax.
- 15 km de raccordement au réseau existant.
- 31 km d'aménagements ferroviaires (19 km au nord de Toulouse et 12 km au sud de Bordeaux).
- Une liaison Sud-Sud pour faciliter les relations entre le sud de la Nouvelle-Aquitaine et Toulouse sans passer par Bordeaux.

2 LA PHASE 2 POUR POURSUIVRE VERS L'ESPAGNE

- 91 km entre Dax et l'Espagne, infrastructure mixte fret/voyageurs.

5 départements desservis

111 communes concernées

+5 MILLIONS

de voyageurs/an pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax

+3,5 MILLIONS

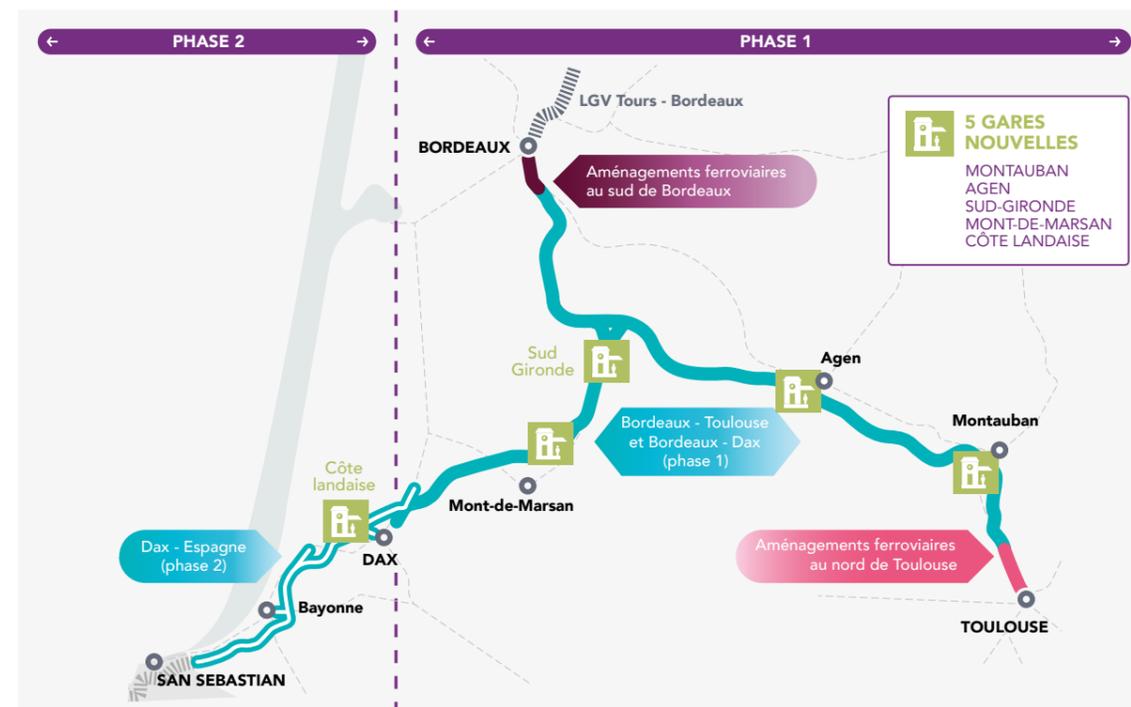
de voyageurs/an pour les trains du quotidien

DES GARES AU CARREFOUR DES TERRITOIRES

Cinq gares nouvelles seront créées et certaines gares seront modernisées.

Gares & Connexions est le maître d'ouvrage des gares nouvelles et assure, en lien étroit avec les autres partenaires du projet, la conception et la réalisation de ces gares, ainsi que leur exploitation à l'issue du projet.

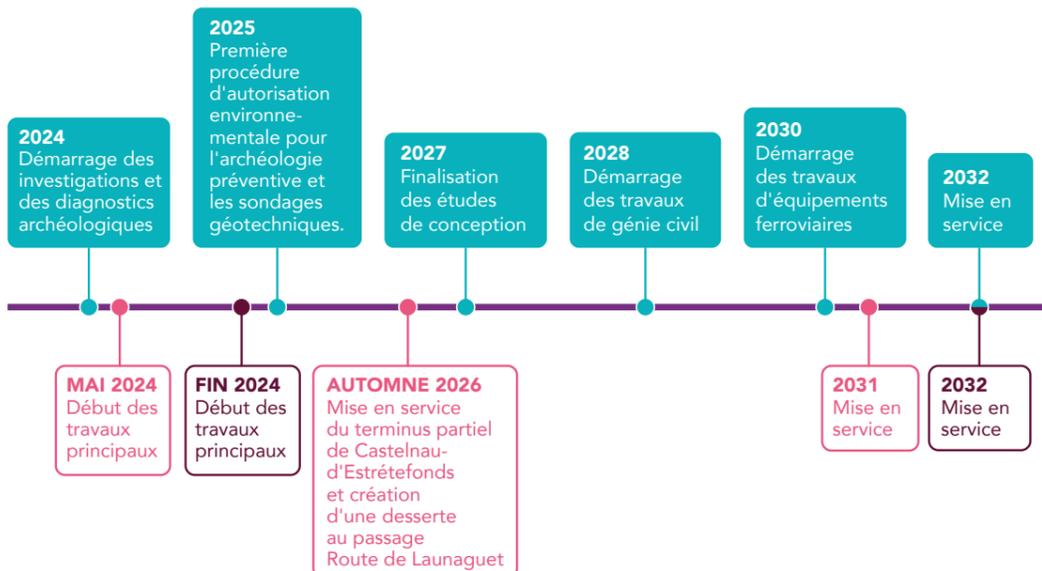
* À la suite de la décision ministérielle de 2013, la réalisation de la ligne nouvelle a été phasée en deux.





CALENDRIER DE LA LIGNE NOUVELLE BORDEAUX-TOULOUSE

LIGNE NOUVELLE BORDEAUX-TOULOUSE
AFSB
AFNT



FOCUS ENGAGEMENT

L'innovation, un enjeu majeur pour la LNSO

L'innovation vise à concevoir une infrastructure performante tout en faisant des lignes nouvelles une vitrine d'excellence pour la filière ferroviaire française. Elle se déploie à plusieurs niveaux : contractuel, technique et environnemental. Sur le plan contractuel, le recours à des contrats globaux de conception-réalisation, une première sur le réseau ferré national, permet d'intégrer dès la conception les principes industriels de construction, comme la standardisation et la préfabrication des ouvrages. D'un point de vue technique, le projet prévoit également d'embarquer des

équipements de dernière génération : le poste de signalisation Argos, le système européen de gestion du trafic des trains ERTMS et la future radiocommunication ferroviaire FRMCS, qui succédera au GSM-R. Sur le plan environnemental, la LNSO fera l'objet d'un pilotage inédit et rigoureux de son empreinte carbone, avec des indicateurs de suivi poste par poste, assortis d'objectifs de moyens et de résultats. Cette approche globale de l'innovation renforce l'ambition du projet : concevoir une infrastructure exemplaire, tournée vers l'avenir, au service des territoires et des transitions à venir.



Les lignes à grande vitesse

POINT D'ÉTAPE 2025 SUR LES LIGNES NOUVELLES

Sur le terrain, les interventions préparatoires aux travaux de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest se poursuivent. Autant d'actions indispensables pour concevoir une infrastructure qui allie performance et respect de l'environnement. Après une première phase d'études sur l'ensemble du tracé dans le cadre de l'enquête publique de 2014, les données sur les milieux naturels sont régulièrement actualisées pour identifier les enjeux d'insertion afin d'éviter les impacts environnementaux, atténuer ceux qui ne peuvent être évités et compenser les effets résiduels sur les milieux naturels.

Trois types d'investigations sont en cours :

- les inventaires écologiques, réalisés par des écologues spécialisés, servent à recenser les espèces animales et végétales dans le respect des milieux naturels ;
- les sondages géotechniques caractérisent le sous-sol (forages, tests de résistance, mesures géophysiques) pour adapter les fondations et évaluer les matériaux réutilisables ;
- les diagnostics archéologiques permettent de repérer d'éventuels vestiges. Depuis l'été 2023, ils sont menés en lien avec les DRAC, l'Inrap et l'Agence GPSO.

Début 2025, les inventaires écologiques ont été lancés en Gironde et dans les Landes pour actualiser les données de l'enquête publique. La première phase des sondages, menée entre Bordeaux et Toulouse, s'est achevée après plus de 1300 sondages en Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne et Lot-et-Garonne. Les premiers résultats des diagnostics archéologiques sont attendus prochainement.

LES TEMPS FORTS FIN 2025 - DÉBUT 2026

Une demande d'autorisation environnementale a été adressée aux services de l'État afin de pouvoir poursuivre l'archéologie préventive et l'étude des sols sur les secteurs sensibles des emprises de la LGV Bordeaux-Toulouse. Conformément à la réglementation, cette démarche inclura une participation du public par voie électronique, prévue au 4^e trimestre 2025, pour permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer.

AFSB et AFNT : deux maillons essentiels pour les transports du quotidien et la ligne nouvelle



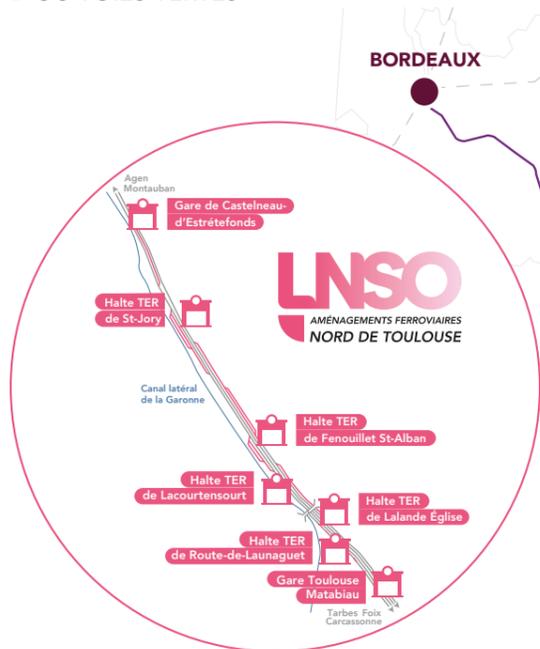
Préalables aux déploiements des nouveaux services express régionaux métropolitains (SERM) des agglomérations de Bordeaux et Toulouse, ces aménagements répondent aux enjeux de desserte locale face à l'augmentation du trafic voyageurs et fret, tout en permettant la connexion avec la future ligne à grande vitesse. Ils visent notamment à accueillir dans de bonnes conditions la hausse de fréquence des TER.

LES TEMPS FORTS DU CHANTIER EN 2025

Sur le terrain, les travaux ont désormais atteint leur rythme de croisière sur l'ensemble du tracé, avec la mobilisation des différents corps de métier : terrassement, génie civil, caténaïres, etc. Des ouvrages d'art sont notamment en cours de construction à Cadaujac (AFSB), et à Lespinasse (AFNT). Pour limiter l'impact, des interventions ciblées ont lieu les week-ends.

LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX (AFSB)

- 12 KM DE VOIE NOUVELLE ENTRE BÈGLES ET SAINT-MÉDARD-D'EYRANS
- 4 GARES MODERNISÉES EN PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX
- 6 PASSAGES À NIVEAU SUPPRIMÉS
- 9,6 KM DE PROTECTIONS ACOUSTIQUES
- 6,8 KM DE PISTES CYCLABLES OU VOIES VERTES



LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE (AFNT)

- 19 KM DE VOIES NOUVELLES DE TOULOUSE À SAINT-JORY
- 6 GARES MODERNISÉES EN PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX
- 7,7 KM DE PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Un projet de territoires

AFSB ET AFNT : DEUX BRIQUES MAJEURES POUR LES FUTURS SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (SERM) DE BORDEAUX ET TOULOUSE

Améliorer la qualité de vie des habitants, faciliter les déplacements du quotidien et répondre aux enjeux climatiques : c'est l'objectif des futurs SERM.

Leur création dans les principales métropoles de France permettra une évolution profonde des mobilités et proposera un choc d'offres de transports. Les SERM permettront de répondre à la saturation grandissante des infrastructures existantes et accompagneront la croissance des territoires tout en contribuant à leur nécessaire décarbonation.



Les AFSB et les AFNT jouent un rôle crucial dans leur mise en place à Bordeaux et Toulouse. Avec la création de voies supplémentaires pour faire circuler plus de trains, et en séparant les flux lents des flux rapides, la LNSO améliore la capacité des lignes et offre une souplesse d'exploitation, permettant le développement des services de transport du quotidien.



FOCUS ENGAGEMENT

Des bénéfices concrets pour l'économie et l'emploi locaux

La LNSO représente une véritable opportunité économique pour les territoires traversés, avec des retombées à court et long termes.

PENDANT LES TRAVAUX

- Jusqu'à 10 000 emplois directs* et indirects seront mobilisés, couvrant une grande diversité de métiers : ouvriers, mécaniciens, grutiers, topographes, écologues...
- L'insertion professionnelle est un engagement fort de SNCF Réseau, avec une partie des heures travaillées qui sera réalisée par des personnes en insertion.

* Données issues du dossier d'enquête publique, pour la phase 1, et 5000 emplois supplémentaires sont attendus pour la phase 2.

➤ Les entreprises locales seront sollicitées pour fournir matériaux, hébergement, transport, alimentation et autres services.

➤ Ce chantier permettra la création de richesse durable au bénéfice de l'économie locale.

APRÈS LA MISE EN SERVICE

Les nouvelles lignes et les aménagements ferroviaires rapprocheront les territoires, facilitant les mobilités en Nouvelle-Aquitaine, en Occitanie, et au-delà. Cette dynamique profitera à l'économie, au tourisme, à la culture, à l'enseignement supérieur et à la coopération européenne.

L'environnement au cœur de la LNSO

UNE STRATÉGIE CARBONE AMBITIEUSE POUR LA LNSO

La Ligne nouvelle du Sud-Ouest s'inscrit dans les objectifs de décarbonation portés par la Stratégie nationale bas carbone et l'Accord de Paris sur le climat. En réduisant les temps de trajet, elle vise à encourager un report massif de l'avion vers le train, bien moins émetteur de gaz à effet de serre.

Mais construire une ligne à grande vitesse génère aussi des émissions importantes : environ 2,4 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (CO₂e : unité harmonisée de mesure de tous les gaz à effet de serre) sont estimés pour les lignes nouvelles, soit chaque année, en moyenne, moins de 0,1 % des émissions françaises de 2024.

Pour répondre à cet enjeu, une stratégie carbone spécifique est en cours d'élaboration avec le cabinet Carbone 4.

Elle s'articule en trois temps :

01 | [fixer des objectifs concrets de réduction d'émissions ;](#)

02 | [intégrer ces exigences dans les marchés de conception-réalisation ;](#)

03 | [mettre en place un dispositif de suivi rigoureux de l'empreinte tout au long du chantier.](#)

Une démarche inédite dans le ferroviaire, pour faire de la LNSO un projet bas carbone, de la conception à la livraison.

L'ÉCOCONCEPTION, QU'EST-CE QUE C'EST ?



Aujourd'hui, l'écoconception est une des caractéristiques essentielles dans l'élaboration d'un grand projet d'infrastructure. Véritable feuille de route, elle analyse l'ensemble de ses composantes pour en réduire les impacts environnementaux : consommation de ressources non renouvelables, nuisances sur l'environnement, dépenses énergétiques, artificialisation d'espaces naturels, économie circulaire, etc. L'ensemble du cycle de vie est concerné : de l'extraction des matières premières

à la déconstruction, en passant par l'exploitation et la maintenance. L'ambition du projet est de répondre aux plus hauts standards de prise en compte des enjeux de développement durable.

Des inventaires écologiques actualisés et des partenariats territoriaux permettent notamment de cibler les mesures les plus adaptées avec l'ambition d'un gain net de biodiversité, notamment dans des secteurs sensibles comme la vallée du Ciron.

LA VALLÉE DU CIRON, UN EXEMPLE DE SUIVI RENFORCÉ POUR UNE MEILLEURE PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

Entre Bordeaux et Toulouse et sur le secteur Sud-Gironde-Dax, la ligne nouvelle traversera le bassin versant du Ciron, vaste territoire de 1500 km² reconnu pour sa diversité écologique et paysagère exceptionnelle.

Ce site est soumis à de nombreuses pressions qui menacent les espèces et les habitats et entravent le bon fonctionnement du cycle de l'eau : activité agricole en déclin, coupe rase des exploitations sylvicoles favorisant l'augmentation des températures, urbanisation perturbant les corridors écologiques, pollutions...

À la suite des débats publics de 2005 et 2006 sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, le projet a poursuivi son processus d'élaboration en concertation avec les acteurs locaux, pour définir le tracé tout en préservant au mieux les équilibres environnementaux. Le tracé retenu évite au maximum les réservoirs de biodiversité de cette zone : les zones humides associées de la vallée du Ciron, le massif des Landes de Gascogne...

De plus, SNCF Réseau a fait le choix d'une conception qui permette de limiter au maximum la modification de l'écoulement des cours d'eau, notamment en ayant recours à de nombreux ouvrages permettant leur franchissement. Par ailleurs, les expertises spécialisées sur les domaines climatiques et hydrologiques ont confirmé l'absence d'impact prévisible du projet.

Dans le cadre du projet de ligne nouvelle, des mesures de compensation environnementale sont élaborées en étroite collaboration avec les acteurs locaux de la Safer et du Conservatoire des espaces naturels de Nouvelle-Aquitaine et en cohérence avec les démarches d'aires protégées en cours de définition pour renforcer leur efficacité. La mise en gestion et le suivi de sites jusque-là non préservés permettront l'accueil des espèces protégées et des zones humides qui seraient interceptées par le projet, pour atteindre à minima une absence de perte nette de biodiversité, avec l'ambition d'un gain significatif en matière de conservation. Des surfaces actuellement exploitées par diverses activités seront ainsi redonnées à la nature.



FOCUS ENGAGEMENT

Un observatoire pour suivre et partager les effets de la LNSO

En 2025, un observatoire socio-économique et environnemental sera mis en place pour réaliser le suivi du projet, dans toutes ses dimensions. Outil scientifique indépendant, il analysera les effets du projet tout au long de sa réalisation et après sa mise en service, sur des thématiques variées : économie locale, emploi, aménagement du territoire, biodiversité, qualité de vie, urbanisme... L'observatoire produira des données fiables et actualisées, partagées avec les acteurs du territoire. Elles permettront d'objectiver les débats, d'alimenter les politiques publiques et de favoriser un dialogue continu avec les parties prenantes.

Une réalisation aux enjeux multiples

AGRICULTURE ET FORÊTS : L'AGENCE GPSO À L'ÉCOUTE DES TERRITOIRES RURAUX

Traversant un territoire à forte vocation agricole, la LNSO impacte des terres cultivées et des forêts privées. Depuis l'origine, ces enjeux sont rigoureusement pris en compte et des mesures concrètes sont prévues :

- ▀ préservation de la cohérence parcellaire, en limitant les découpages et réalisant des aménagements fonciers ;
- ▀ maintien et rétablissement des cheminements agricoles ;
- ▀ constitution de réserves foncières via les Safer pour compenser les pertes de surfaces agricoles ;
- ▀ prise en compte des spécificités forestières et viticoles.

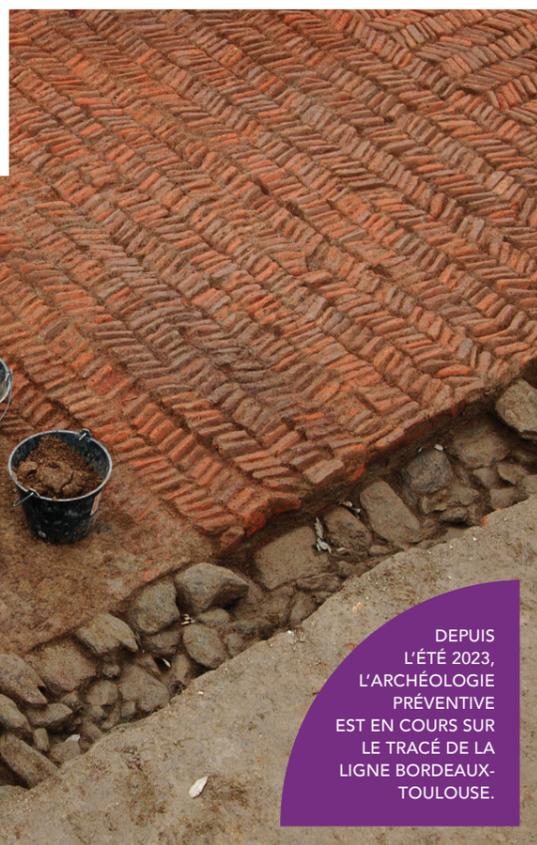
L'objectif est clair : concilier projet ferroviaire et maintien des équilibres agricoles, en construisant avec les acteurs du terrain.

PRÉSERVER ET VALORISER LE PATRIMOINE

La LNSO traverse un territoire riche d'une forte identité culturelle, avec plus de 300 sites archéologiques recensés et une vingtaine de monuments historiques à proximité du tracé.

Pour préserver ce patrimoine, une démarche d'archéologie préventive est engagée depuis l'été 2023 : elle est menée en partenariat avec les DRAC, l'Inrap et l'Agence GPSO afin de concilier sauvegarde des vestiges et réalisation du projet.

Des mesures d'insertion paysagère seront également mises en œuvre au cas par cas pour protéger les monuments historiques, les sites inscrits et le patrimoine remarquable, en lien étroit avec les propriétaires et les partenaires locaux.



Un projet européen qui relie les corridors atlantique et méditerranéen



Inscrite dans les priorités nationales et européennes, la LNSO inclut la création d'une ligne de 91 km entre Dax et la frontière espagnole. Conçue pour accueillir les trains de voyageurs et de fret, cette infrastructure renforcera les liaisons transfrontalières et soutiendra le développement d'une mobilité plus durable à l'échelle européenne.

Connectée au « Y basque » réalisé côté espagnol, elle permettra la création d'un corridor ferroviaire performant entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord.

Un observatoire des trafics accompagne déjà la montée en puissance des flux pour éclairer les décisions de planification.

VOYAGEURS

Des temps de trajet réduits,
une Europe plus proche

Cette nouvelle section permettra :

- ▀ d'améliorer les liaisons entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique, ainsi qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne ;
- ▀ de favoriser une mobilité transfrontalière et régionale plus durable et accessible ;
- ▀ de renforcer le maillage national et européen, avec des temps de parcours Paris-Toulouse comparables à ceux de Paris-Marseille.

Des gares nouvelles viendront structurer ce réseau : Mont-de-Marsan, Agen, Montauban, Sud-Gironde et Dax, pour une meilleure intermodalité.

MARCHANDISES

Le fret ferroviaire à grande échelle

La LNSO contribuera aussi à :

- ▀ développer le fret sur la façade atlantique ;
- ▀ rééquilibrer les flux à travers les Pyrénées, aujourd'hui largement dominés par la route ;
- ▀ participer à l'objectif national de 25 % de part modale ferroviaire pour les marchandises d'ici 2050.

DES GAINS DE TEMPS SUR LES TRAJETS EUROPÉENS

- 1H pour Bordeaux-Barcelone

- 20 MIN pour Paris-Espagne, Bordeaux-Madrid

- 1H40 pour Toulouse-Bilbao

Un projet porté par les collectivités, l'État et l'Union européenne

L'ÉTAT

Il mène la politique nationale de transports ferroviaires. Il assure la cohérence du système et fixe les priorités stratégiques nationales. Il veille à la programmation des investissements de développement du réseau. L'État est co-financeur du projet. Le préfet de la région Occitanie est préfet coordonnateur de la LNSO.

LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine co-financent le projet et composent la Société GPSO, établissement public créé en 2023.

LES MAÎTRES D'OUVRAGE

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maîtres d'ouvrage de la LNSO (respectivement pour l'infrastructure et les gares nouvelles), c'est-à-dire les entités responsables de la réalisation du projet et de son pilotage depuis la conception jusqu'à la réception finale.

L'Agence GPSO, engagée pour une maîtrise d'ouvrage exemplaire du projet

Créée en avril 2023, l'Agence GPSO est l'entité de référence pour la maîtrise d'ouvrage du projet. Sa mission principale est de piloter et de coordonner l'ensemble du projet avec une vision d'optimisation globale.

En rassemblant toutes les ressources et expertises nécessaires, elle traduit les engagements des financeurs et de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'un projet exemplaire.

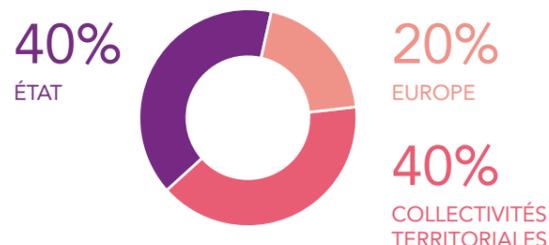
Le coût et le financement

24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ont signé aux côtés de l'État, de l'Union européenne, de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, le plan de financement de la phase 1 de la LNSO déclarée d'utilité publique (AFNT, AFSB, lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Sud-Gironde-Dax).

Ce plan prévoit un financement à parité entre l'État et les collectivités, à hauteur de 40% chacun, les 20% restants seront apportés par l'Union européenne.

L'estimation des coûts d'investissement est de 14 milliards d'euros courants pour cette phase 1.

14 MILLIARDS D'EUROS COURANTS



En mars 2025, les partenaires ont validé une deuxième convention de financement de 267 millions d'euros pour les acquisitions foncières et la poursuite des travaux, confirmant la bonne tenue du calendrier et la montée en puissance du chantier sur l'ensemble du tracé.

Le coût d'investissement de la phase 2, ligne nouvelle Dax-Espagne, s'élève à environ 4 milliards d'euros (valeur 2013).



FOCUS ENGAGEMENT

Un dialogue permanent avec les territoires

La réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) s'appuie sur une gouvernance structurée pour garantir un dialogue permanent avec les territoires. Au cœur de ce dispositif, les comités départementaux de suivi mis en place par les préfets dans chacun des cinq départements concernés incarnent cette concertation de proximité. Ils veillent à la bonne insertion du projet, au respect des engagements — notamment environnementaux — et assurent que chaque enjeu territorial soit entendu et pris en compte. Ce dialogue est renforcé par plusieurs instances : un comité de pilotage qui coordonne l'ensemble du projet, un comité Gares chargé des aménagements ferroviaires, et un futur comité environnemental dédié aux mesures compensatoires.



Deux médiateurs à la disposition des riverains et des élus

Afin de renforcer le dialogue dans les communes concernées par les travaux, l'Agence GPSO a recruté des médiateurs pour assurer un lien quotidien entre les ingénieries et les entreprises de travaux publics, d'une part, et les habitants et les élus locaux, d'autre part. Véritables interlocuteurs de proximité, leur mission est d'informer, d'être à l'écoute des riverains et de leur apporter des réponses aux questions soulevées par la réalisation des chantiers.



Charles Aboud et Pierre Potin interviennent respectivement sur les AFSB et les AFNT.



Charles ABOUD - AFSB
ext.charles.aboud@reseau.sncf.fr



Pierre POTIN - AFNT
ext.pierre.potin@reseau.sncf.fr

ZOOM SUR

Des outils pour s'informer



S'INFORMER SUR LE PROJET

- LE SITE WWW.LN-SO.FR
- UNE PAGE LINKEDIN AGENCE GPSO GRAND PROJET DU SUD-OUEST
- LE JOURNAL D'INFORMATION SO CONNECTÉ
- LES FICHES THÉMATIQUES
- LES VIDÉOS THÉMATIQUES



COMPRENDRE LE TRACÉ SUR LN-SO.FR

- LA CARTOGRAPHIE INTERACTIVE
- LES MODÉLISATIONS 3D



POSER DES QUESTIONS

- GPSO@RESEAU.SNCF.FR



Marie Latreille
Agence GPSO

Responsable communication
et relations institutionnelles

06 26 04 51 01
marie.latreille-defozieres@reseau.sncf.fr



LES PARTENAIRES

