

Lettre d'information du GPSO

GPSO

AGENCE
GRAND PROJET DU SUD-OUEST



Une CONNEXION des territoires, des usages et des acteurs

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) est porteur de développement de la mobilité durable pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle nationale et plus précisément du grand Sud-Ouest : amélioration des performances du mode de transport le plus écologique et le plus sûr, mise en place de nouvelles capacités notamment pour le fret ferroviaire et les transports du quotidien à l'heure du déploiement des services express régionaux métropolitains. Le projet renforcera le maillage du réseau ferroviaire au niveau local, national et européen. Le GPSO connaît aujourd'hui une nouvelle impulsion de l'État et des collectivités territoriales. La SNCF a créé l'Agence GPSO pour réaliser comme maître d'ouvrage le projet dans le respect des coûts et des délais, avec des ambitions fortes en termes de bénéfices pour les territoires traversés, d'exemplarité environnementale et d'innovation. La lettre SO Connecté a pour objet de vous informer, régulièrement et en transparence, des avancées du projet, avec cette nouvelle étape qui s'ouvre.

Christophe HUAU
Directeur de l'Agence GPSO

NOS ENGAGEMENTS

Humain

Territoires

Environnement

Innovation

www.gpso.fr

ZOOM SUR...

Qui fait quoi ?

L'État

L'État 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 financeur du projet. Le préfet de la région Occitanie est préfet coordonnateur du GPSO.

Les collectivités contributrices*

25 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ont signé, avec l'État et SNCF Réseau, le plan de financement de la phase 1 du GPSO, déclarée d'utilité publique. Ce plan prévoit un financement à parité entre celles-ci et l'État à hauteur de 40 % chacun, les 20 % restants étant apportés par l'Union européenne. Celle-ci contribue d'ores et déjà au financement du projet par l'octroi de subventions.

Le comité de pilotage

Le comité de pilotage est le principal organe décisionnel dans la gouvernance du projet. Il est

coprésidé par le préfet de la région Occitanie, la présidente de Région Occitanie et le président de Région Nouvelle-Aquitaine. Il associe aussi toutes les collectivités territoriales cofinanceuses, la société du GPSO, les ministères chargés des finances et des transports et les maîtres d'ouvrage. Il arbitre les questions financières, adapte les programmes des opérations en fonction des difficultés, des risques et des opportunités et éclaire les conditions de la concertation et de réalisation de chaque opération.

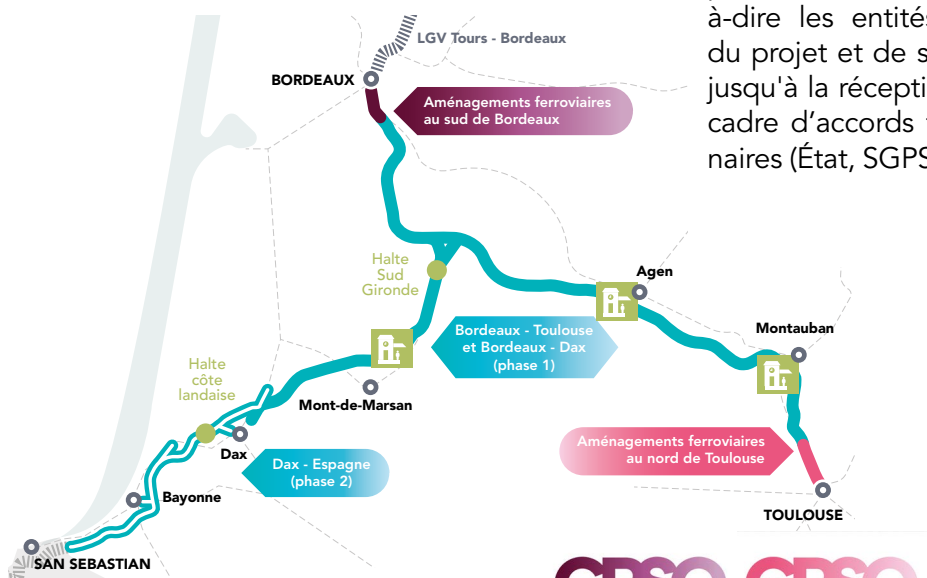
La société du GPSO

La loi d'orientation des mobilités permet la création d'établissements publics pour contribuer au financement de grands projets de mobilité et concrétiser leur réalisation. Créée par Ordonnance du 2 mars 2022, la Société du GPSO gère ainsi la participation financière des collectivités territoriales et possède des compétences en matière d'ingénierie.

Les maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maîtres d'ouvrage du GPSO (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. Ils interviennent dans le cadre d'accords financiers conclus avec les partenaires (État, SGPSO) sur l'ensemble des opérations.

* Retrouvez la liste des partenaires en dernière page.



L'Agence GPSO



Entité de référence en termes de maîtrise d'ouvrage, l'Agence GPSO, créée au sein de SNCF Réseau le 4 avril 2023, a pour principale mission de piloter et coordonner l'ensemble des opérations du GPSO : lignes et gares nouvelles, aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, intégration au réseau ferré national, avec une vision d'optimisation globale.

L'Agence permet de rassembler les ressources et expertises pour assurer le pilotage des études et la réalisation du projet en associant étroitement les acteurs des territoires, en veillant au respect de l'environnement et en développant l'innovation.

LA PAROLE AUX PARTENAIRES



4 QUESTIONS À PIERRE-ANDRÉ DURAND,

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
*Liberté
Égalité
Fraternité*
PRÉFET COORDONNATEUR
DU GRAND PROJET FERROVIAIRE
DU SUD-OUEST

Préfet de la région Occitanie, Préfet coordonnateur du GPSO

Le GPSO est entré dans une nouvelle ère, quelles perspectives pour les territoires ?

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est entré en phase opérationnelle. Le préfet de la région Occitanie est attaché à poursuivre et impulser, sous sa coordination, la dynamique du projet. Le plan de financement a été adopté le 18 février 2022 par l'État et 25 collectivités locales. La société du GPSO a été installée et est opérationnelle. La poursuite du projet selon le calendrier convenu a été récemment confirmée par le Gouvernement. La Commission européenne vient de décider de retenir, dans un contexte de forte concurrence entre les projets en Europe, les deux demandes de subvention déposées cette année pour GPSO. Cela confirme l'importance et la dimension européenne de ce grand projet. Le GPSO permettra de rapprocher l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine de la péninsule ibérique et favorisera la création d'une transversale Ouest-Est Atlantique-Méditerranée. Le désenclavement de nos territoires vers la France et l'Europe est une nécessité qui permettra un renforcement inédit de leur attractivité au profit des habitants et des entreprises. Le GPSO sera également un puissant levier de développement des mobilités du quotidien et du fret ferroviaire.

En quoi le GPSO permet de répondre aux enjeux de la société de demain ?

L'accès à la mobilité contribue à résorber les fractures territoriales, rompre l'isolement et redynamiser les territoires. Avec le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, les capacités disponibles pour les transports du quotidien seront augmentées et le projet contribuera à la mise en place des services express régionaux métropolitains à Bordeaux et à Toulouse. Le développement de transports décarbonés est une nécessité absolue alors que les transports sont la première source d'émission de gaz à effet de serre. Il est essentiel d'offrir la possibilité à nos concitoyens de choisir et de changer leur mode de déplacement. Le GPSO offre ainsi des bénéfices essentiels en termes de transition écologique grâce

à un report modal important en provenance du transport routier et du transport aérien au profit d'un transport décarboné.

Les travaux vont démarrer en 2024 par les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. En quoi est-ce une étape importante ?

Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse constituent deux opérations essentielles au projet du GPSO et à la mise en place des services express régionaux métropolitains. Ils concernent des sections de voies sur lesquelles circulent actuellement des trains qui devront continuer à circuler pendant la phase travaux. Il s'agit de travaux particulièrement complexes à organiser. Il était donc important de pouvoir démarrer au plus tôt ces travaux au planning contraint pour respecter le calendrier global du GPSO. Ces deux opérations permettront de développer davantage de trains du quotidien pour répondre à la congestion routière que connaissent nos métropoles et au besoin de décarbonation des transports.

Les lignes nouvelles suscitent des inquiétudes, que répondez-vous aux opposants ?

Il est important d'entendre et de répondre aux inquiétudes qui s'expriment. Le dialogue avec l'ensemble des acteurs du territoire est donc essentiel. Les premiers comités départementaux de suivi du projet ont été mis en place par les préfets dans chacun des 5 départements concernés par le tracé. Ils permettront de suivre, tout au long de l'opération, les engagements environnementaux qui seront pris par l'État et le maître d'ouvrage. L'objectif partagé est la meilleure insertion du projet dans son environnement. Aucun sujet ne devra être écarté. L'État y sera particulièrement vigilant dans le cadre des autorisations environnementales qui seront sollicitées par le maître d'ouvrage. Ces demandes donneront lieu à enquête publique et à un suivi attentif de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures environnementales.

LA PAROLE AUX PARTENAIRES



4 QUESTIONS À CAROLE DELGA,



Présidente de la Région Occitanie, Présidente de la SGPSO

Le GPSO est entré dans une nouvelle ère, quelles perspectives pour les territoires ?

L'enclavement du Sud-Ouest est vécu comme une injustice pour nos citoyens et pour nos entreprises. Car de la mobilité dépend un nombre important de droits : droit d'étudier, de travailler, de se soigner, d'avoir des loisirs.

En outre, à l'heure de l'urgence climatique – dont les transports sont les principaux responsables – les axes existants, totalement saturés, ne sont pas en capacité d'absorber le report modal nécessaire pour une véritable bascule écologique des mobilités. Facteur majeur de développement local, le GPSO donnera un accès facilité à la découverte de notre territoire. Le tourisme, deuxième employeur en Occitanie avant l'aéronautique, bénéficiera d'une offre décarbonée de plus en plus demandée par les voyageurs.

En quoi le GPSO permet de répondre aux enjeux de la société de demain ?

Depuis la fin des années 30, le réseau ferroviaire français a été divisé par plus de 2 alors que la population a gagné 26 millions d'habitants. L'Occitanie est un exemple critique de cette situation en étant la seule région française dont les deux métropoles figurent dans le top 5 en matière de croissance démographique. Si cette dynamique est une chance, elle est aussi un défi quant à notre capacité d'offrir des conditions de déplacement acceptables.

Je suis convaincue que la ligne nouvelle Toulouse-Bordeaux-Dax est une solution déterminante à tous les niveaux. Localement, elle permet de dégager des voies pour plus de trains du quotidien. Nationalement, elle rattache enfin notre Région à un réseau rapide de transport sur tout le territoire. À l'échelle européenne et internationale enfin, elle permet aux régions des deux côtés des Pyrénées de ne plus voir leurs échanges entravés alors que leurs liens culturels et économiques sont immenses. Relier par le rail la péninsule ibérique, et plus loin les échanges avec le Maghreb, c'est

aussi offrir une alternative décarbonée pour le fret, aujourd'hui positionné sur des offres polluantes qui retardent l'atteinte des objectifs du « Green deal » européen.

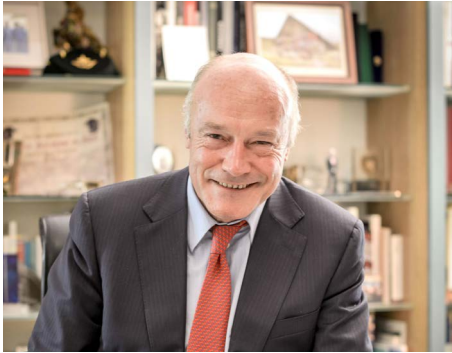
Les travaux vont démarrer en 2024 par les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. En quoi est-ce une étape importante ?

Si nous voulons convaincre les habitants de délaissier leur voiture au profit du train, il faut des infrastructures modernes et confortables, des trains à l'heure et accessibles. La réalisation du GPSO permettra la libération des sillons ferroviaires sur la ligne classique, indispensables au développement des trains de marchandises et aux trains du quotidien. La réalisation d'un futur service métropolitain express toulousain en est le meilleur exemple : plus de voies permettront plus de trains. Par ricochet, ces nouvelles infrastructures s'accompagneront de la création de nouvelles gares et de pôles d'échanges multimodaux dans les territoires.

Les lignes nouvelles suscite des inquiétudes, que répondez-vous aux opposants ?

Au-delà de certaines oppositions locales, la ligne nouvelle doit être vue pour ce qu'elle est : une très bonne nouvelle pour la lutte contre le réchauffement climatique et le désenclavement du sud de l'Europe.

L'Union européenne, qu'on ne peut accuser de localisme, a choisi de retenir ce projet parmi les 124 qui lui ont été présentés de toute l'Europe. Elle a confirmé non seulement son importance, mais aussi et surtout son urgence. Les engagements en matière d'environnement pris par l'État et le maître d'ouvrage sur la ligne nouvelle ont été validés. Ces engagements seront suivis tout au long des travaux au sein des comités départementaux du GPSO, ainsi que des observatoires sur le projet, réunissant de manière large les représentants des citoyens, territoires et acteurs locaux.



3 QUESTIONS À ALAIN ROUSSET,



Président de la Région Nouvelle-Aquitaine

Le GPSO est entré dans une nouvelle ère, quelles perspectives pour les territoires ?

L'Europe vient, en effet, de confirmer sa décision d'accompagner financièrement la réalisation du GPSO. Je m'en réjouis et j'ai par ailleurs toujours été confiant sur son soutien, car ce projet revêt un enjeu stratégique. Ses enjeux se situent à différentes échelles. Non seulement les lignes à grande vitesse inscrivent les territoires de la Nouvelle-Aquitaine et de l'Occitanie dans une échelle nationale et européenne mais elles changent également le rapport à la distance sur les territoires régionaux eux-mêmes.

Ainsi ces lignes vont rapprocher des villes comme Dax, Bayonne, Agen, Mont-de-Marsan, Pau, Montauban ou encore Toulouse de la capitale française, et par extension des autres capitales européennes. L'accès facilité à Paris est vital, notamment, pour Agen, alors que l'économie locale souffre de la fermeture de la liaison aérienne vers la capitale. En accélérant certains temps de trajet et en créant de nouvelles dessertes ferroviaires directes, quasiment impossibles pour le moment, ces liaisons grandes vitesses vont rapprocher les villes entre elles et devenir de vraies alternatives à la voiture.

En cela, le GPSO ne sera pas, comme certains détracteurs aiment le clamer, un moyen de transport uniquement pour les "attachés cases". Ces liaisons concernent un public large et divers (familles, étudiants, touristes, professionnels), d'autant qu'il faut voir le réseau dans son ensemble. Connectées aux lignes TER, les lignes à grande vitesse deviennent d'autant plus accessibles et profitent à toutes et tous, et pas uniquement aux habitants des grandes métropoles.

En quoi le GPSO permet de répondre aux enjeux de la société de demain ?

Dans un contexte où l'on ne peut plus nier les conséquences du dérèglement climatique et le rôle des transports, comme première source génératrice de gaz à effet de serre (GES), le

GPSO vient proposer une alternative durable aux besoins de mobilité que ce soit pour le transport de voyageurs ou de marchandises, que l'on oublie trop souvent.

Le GPSO à terme, permettra d'éviter 7,7 millions de déplacements en voiture et 2 millions en avion par an ! Actuellement, c'est un mur de camions qui déferle à destination et en provenance de l'Espagne avec 3 millions de poids lourds qui franchissent Bariatou chaque année. On dénombre sur l'axe atlantique plus de 10 000 camions par jour alors qu'un seul train permet de substituer 50 poids lourds. Le GPSO permettra le report de 6 fois plus de marchandises sur le rail qu'actuellement.

Les lignes nouvelles suscitent des inquiétudes, que répondez-vous aux opposants ?

Qu'ils ne confondent pas tout, et qu'ils fassent preuve de bonne foi. Le pragmatisme et l'intérêt général, y compris écologique, doivent être nos boussoles – au détriment du statu quo et des bisbilles politiciennes de courte vue.

Ce projet va permettre de développer le grand Sud-Ouest en le rendant plus attractif et plus accessible, nous l'avons dit, mais il assurera également des liaisons dans toute l'Europe, de l'Espagne à l'Allemagne. Ces bénéfices iront bien au-delà des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Les lignes actuelles, bien que des investissements réguliers soient réalisés, ne permettent pas d'atteindre les objectifs du GPSO dans une perspective de transition énergétique.

Le projet est un projet vertueux et respectueux de l'environnement humain et de la biodiversité. Tout impact sera répertorié, étudié et analysé pour savoir s'il peut être évité dès la conception du projet et, dans le cas contraire, comment il peut être réduit au maximum et pour ce qui n'aura pas pu l'être, compensé, afin de préserver un impact global neutre sur l'environnement et la biodiversité. J'y veillerai personnellement, vous pouvez compter sur moi et mes équipes.

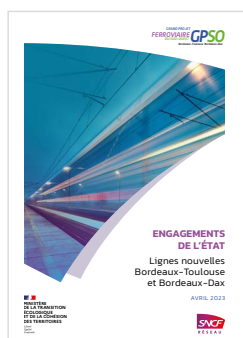
LE GPSO AVANCE...



Les comités de suivi sont en place

Afin de favoriser un dialogue territorial de qualité dans la phase de conception détaillée des lignes et gares nouvelles qui s'engage, les préfets des départements traversés ont mis en place, en liaison avec le préfet coordonnateur du GPSO (préfet de la région Occitanie), un comité de suivi du projet sur leur territoire. Au service des territoires, ces comités départementaux visent à informer, régulièrement et en transparence, les parties prenantes de l'avancement des opérations, à poursuivre la concertation et à assurer la prise en compte des mesures inscrites dans le dossier des engagements de l'État (voir ci-dessous). Les acteurs du territoire (collectivités territoriales, chambres consulaires...) ont ainsi été invités à participer aux réunions d'installation organisées durant le 1^{er} semestre dans les cinq départements traversés (Haute-Garonne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne et Tarn-et-Garonne,).

État et maîtres d'ouvrage s'engagent



Le dossier des engagements pris par l'État et le maître d'ouvrage SNCF Réseau sur les lignes nouvelles, auxquels s'associe SNCF Gares & Connexions, servira de référence à la mise au point détaillée des lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax.

Ces engagements se basent sur des mesures proposées dans la phase d'enquête publique de 2014 et confirmées par la déclaration d'utilité publique (DUP) de 2016. Ils portent notamment sur l'insertion du projet dans le cadre de vie, les protections acoustiques, l'agriculture, la viticulture et la sylviculture, mais aussi sur la préservation des eaux superficielles et souterraines, des zones humides, des milieux naturels, de la faune et la flore, sur le patrimoine culturel, le tourisme, les aménagements paysagers.

Nouvelle cartographie des aménagements au sud de Bordeaux

Lancé en janvier 2023 sur les lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax, un support cartographique permet de localiser simplement le tracé prévisionnel, ainsi que l'emplacement des gares et haltes nouvelles. Depuis juillet, cet outil vous permet aussi de visualiser, sur www.gpso.fr, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB), avec un zoom direct possible sur le réaménagement en pôles d'échanges multimodaux de la gare de Bègles et des haltes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.



Pôle d'échanges multimodal à Cadaujac

Une plongée en 3D pour découvrir les aménagements au nord de Toulouse



Un support cartographique pour les aménagements ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT) est aussi en cours d'élaboration. En attendant, vous pouvez découvrir la modélisation 3D de ces aménagements sur www.gpso.fr. Un outil numérique, utilisé par les équipes techniques pour anticiper les problématiques liées au chantier et optimiser la gestion de projet, permet aussi à toute personne de mieux comprendre les aménagements qui vont être réalisés. Une façon de se projeter encore un peu plus, avant le lancement des travaux prévu en 2024.

CALENDRIER

Prochaines étapes

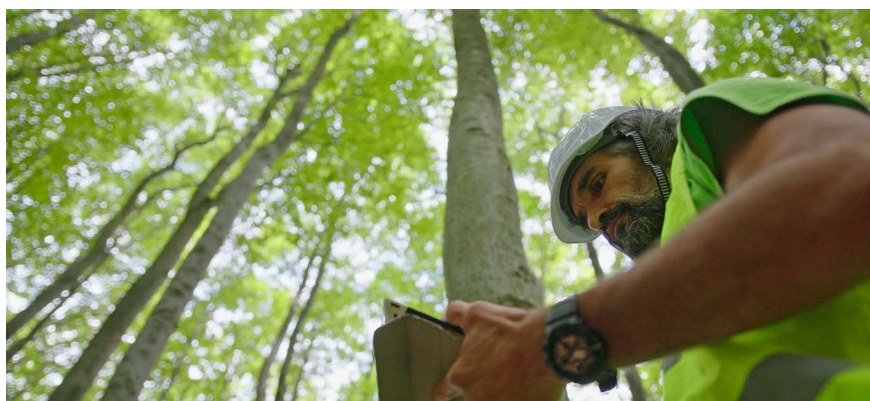
Alors que les chantiers des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux démarrent en 2024 pour des mises en service respectives à l'horizon 2031 et 2032 (compte tenu des nombreux phasages liés aux contraintes de travaux sur des lignes en exploitation), les études détaillées se poursuivent pour les lignes et gares nouvelles. Le point sur les étapes du 2nd semestre 2023 :



FOCUS ÉTUDES

Un nouveau cycle d'inventaires sur la faune et la flore

De nouveaux inventaires écologiques sont réalisés depuis le mois de mai le long du tracé des lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax. Menés sur un cycle biologique complet (4 saisons) par des bureaux d'études spécialisés, ces inventaires visent à actualiser et préciser les données naturalistes, dans le cadre du calage final du projet et de la définition des mesures prévues pour son insertion environnementale. Flore, faune terrestre et aquatique, oiseaux, chauves-souris et insectes : pour chaque thématique, les investigations sont menées selon un programme d'inventaires établi par les experts naturalistes. Ces investigations ne perturbent pas les usages et activités agricoles et ne provoquent naturellement pas de dommages aux parcelles.



LE SAVIEZ-VOUS ?

10 000

C'est le nombre d'emplois créés

par les chantiers des lignes Bordeaux - Toulouse, Bordeaux - Dax et des aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse

parmi lesquels 4 000 emplois directs, 4 000 emplois indirects (fournisseurs), 2 000 emplois induits (activités de services sur les territoires concernés). Les grands chantiers d'infrastructures s'accompagnent d'actions de formation et d'insertion sociale pour des personnes éloignées de l'emploi ainsi que d'une participation du tissu économique local.

(Source : SNCF Réseau)

Restons connectés !

Informez-vous sur l'avancement du GPSO et ses opérations, et retrouvez l'ensemble des documents à disposition sur gpso.fr.



Le site historique du GPSO fera peau neuve à la rentrée.

Et posez vos questions à l'Agence GPSO par courriel : gpso@reseau.sncf.fr



#1 GRAND ANGLE

Réaménager les lignes existantes, une fausse bonne idée. SNCF Réseau donne ses arguments.

Dans le cadre du GPSO, le débat sur l'alternative aux lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax consistant à moderniser l'infrastructure existante et à en améliorer les performances refait surface régulièrement. Cette question a été examinée par SNCF Réseau dès l'origine avec les études exploratoires, lors des débats publics en 2005 et 2006, puis en vue de l'enquête publique en 2014. Elle a également fait l'objet d'expertises indépendantes. Faibles performances, capacité restreinte, coûts et impacts à ne pas sous-estimer... Toutes ces analyses montrent que cette option n'est pas à la hauteur des enjeux de développement de la mobilité auxquels le GPSO entend répondre.

SNCF Réseau constate chaque jour davantage les limites du réseau ferroviaire (dont l'architecture date du XIX^e siècle) qu'il exploite au quotidien dans le Sud-Ouest et la pression croissante sur celui-ci alors même que ce territoire poursuit son développement démographique et économique et que les besoins de mobilités augmentent en conséquence.

À l'aune de ces besoins et des politiques volontaristes de développement durable conduites par les pouvoirs publics (réduction des émissions de gaz carbonés, développement des services express régionaux métropolitains, doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030 avec un objectif cible de 25 % en 2050), l'enjeu de la capacité et de la performance du réseau apparaît primordial au risque de mettre un jour l'infrastructure dans un état de « thrombose », en incapacité de supporter des trains supplémentaires souhaités par les voyageurs ou les affrêteurs.

Le GPSO est conçu comme un ensemble intégré visant à permettre le développement de la mobilité

ferroviaire dans sa diversité (transports du quotidien ou voyages longue distance, fret). Il constitue d'abord un projet de service pour la mobilité avant d'être un projet d'infrastructure.

Il a pour finalité de permettre une amélioration globale et significative de l'offre ferroviaire tant en volume qu'en qualité de service pour les liaisons à grande vitesse, mais aussi pour la desserte fine du territoire, les services express régionaux métropolitains et le fret. Il s'inscrit pleinement dans les objectifs de transition écologique pour le transport à la fois des voyageurs et des marchandises, en favorisant un mode de transport (le train) qui est aussi le plus sûr et qui constitue un outil contre la congestion routière.

Intégré fonctionnellement, le programme l'est aussi dans son parti pris d'aménagement à deux branches. Le projet associe des aménagements de capacité sur le réseau actuel à ses extrémités au sud de Bordeaux (sur 12 km) et au nord de Toulouse (19 km) et la création de lignes nouvelles Bordeaux

- Toulouse et Bordeaux – Dax - Espagne. Les deux itinéraires sont mutualisés via un tronc commun de 55 km et une section d'interconnexion dans le sud de la Gironde permet un lien Toulouse - Espagne. L'ensemble assure ainsi la relation entre les façades atlantique et méditerranéenne et la liaison avec la péninsule ibérique.

S'agissant d'un projet de cette ampleur, les enjeux environnementaux et financiers majeurs de sa réalisation ne sauraient bien sûr être niés mais **on ne peut laisser croire que des scénarios alternatifs de réaménagement des lignes existantes puissent être réalisés, à faible dépense, sans incidences significatives sur le cadre de vie des populations riveraines et les milieux naturels pour une performance ferroviaire équivalente.**

Sans rentrer dans tous les détails des études menées, les paragraphes suivants ont pour objectif de rappeler quelques données importantes.

Émissions de CO₂ par personne sur un Paris-Toulouse (678 km)



Sans lignes nouvelles, pas de report modal significatif vers le ferroviaire

Le GPSO a pour ambition de répondre aux attentes de mobilité en croissance tout en favorisant le mode le moins émissif de gaz carbonés. Le report modal souhaité de la route et de l'aérien vers le ferroviaire favorable à la décarbonation des transports passe par une amélioration de l'offre ferroviaire avec des temps de parcours réduits sur les trajets longues distances.

L'importance des gains de temps de parcours pour les voyageurs (UIC / SNCF Réseau)

Pour un trajet de 4h
50 % choisissent le train

Pour un trajet de 3h
66 % choisissent le train

Les projets de modernisation des voies existantes de Bordeaux – Toulouse sur la base des emprises actuelles **présentent des performances trop faibles**

en termes d'amélioration du temps de parcours.

Les différentes analyses ont montré que, sans sortir des emprises ferroviaires actuelles, le relèvement de vitesse envisageable sur les lignes existantes apporterait un gain de temps de moins de 10 minutes. En comparaison, le projet d'infrastructure nouvelle réduit la durée du parcours de 56 minutes (sans arrêt intermédiaire à Agen et Montauban) et de 49 minutes (avec des arrêts intermédiaires). La ligne nouvelle ramène le temps du trajet Paris - Toulouse à 3h10 contre 4h10 aujourd'hui et le rend équivalent à celui entre Paris et Marseille.

Le GPSO permet de constituer une dorsale grande vitesse ouest-est au sud de la France, sans passer par Paris, articulant les territoires entre l'Espagne, le sud de la France et l'Italie. Avec GPSO, le trajet entre Bordeaux et Marseille peut être réalisé avec un meilleur temps de parcours de 4h20 (aujourd'hui, plus de 6h en train ou en voiture).

Le GPSO rapproche l'Espagne de la Nouvelle-Aquitaine, en temps de parcours pour les voyageurs alors qu'en parallèle, les territoires basco-landais et béarnais se montrent intéressés par des services express régionaux pour développer la mobilité ferroviaire.

Le GPSO rend possible l'ajout d'une dizaine d'allers-retours de trains à grande vitesse vers le sud de l'Aquitaine et Toulouse avec comme bénéfice envisageable un report modal de l'aérien de 50 %, voire davantage.

En termes d'aménagement du territoire, les fonctionnalités du GPSO ne s'adressent pas qu'aux grandes métropoles (Paris, Toulouse, Bordeaux) dont l'expansion continue peut interroger, mais s'appliquent aussi aux villes moyennes (Montauban, Agen, Dax, Bayonne). Le projet propose des durées de trajets performantes pour ces villes et leurs habitants au sein de l'espace de vie du Sud-Ouest.

Enfin, les études ont montré que l'itinéraire Paris - Orléans - Limoges - Toulouse (POLT), même en bénéficiant d'aménagements majeurs, resterait moins performant en temps de parcours entre Paris et Toulouse que la desserte actuelle par l'axe atlantique Paris - Bordeaux - Toulouse.

Entre Bordeaux et Toulouse, l'écart de gain de temps est d'environ **45 min**

entre une ligne nouvelle et un simple relèvement de vitesse sur la ligne existante.

(SNCF Réseau)

La capacité globale de l'infrastructure est l'enjeu primordial du GPSO

Le réseau dans le Sud-Ouest doit répondre à l'objectif d'augmenter la capacité pour les trains longues distances, les trains du quotidien et le fret.

Les lignes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Hendaye constituent des maillons structurants du réseau ferroviaire : elles supportent aujourd'hui un trafic à la fois important et hétérogène, en termes de matériels roulants et de nature de circulations (trains rapides et lents, omnibus ou semi-directs, circulations de fret, etc.). Cette disparité des trafics sur des lignes à deux voies en réduit considérablement le débit même si l'organisation des circulations est menée avec l'objectif d'assurer au plan de transport le maximum de fluidité.

Circulation ferroviaire 2022 sur la ligne Bordeaux - Hendaye

Entre 33 et 100 trains/jour se partagent la ligne*

* Selon les tronçons, deux sens confondus (SNCF Réseau)

Les seuls relèvements localisés de vitesse ne sont pas efficaces pour traiter l'enjeu capacitaire et le risque de saturation du réseau. Ils peuvent même aggraver la contrainte en accentuant l'hétérogénéité des trafics.

Quel que soit le scénario, d'importants aménagements seraient nécessaires pour permettre une amélioration en volume de l'offre de transport, a minima par la mise à 3 ou à 4 voies des sections les plus circulées et même la réalisation de quelques tronçons neufs de déviation ("shunt" à Langon par exemple).

En revanche, les lignes nouvelles, en créant deux voies supplémentaires sur l'intégralité du parcours et en séparant les flux les plus lents des plus rapides, offrent une robustesse d'exploitation bien supérieure avec un meilleur équilibre pour la gestion des circulations.

La complémentarité évidente avec les lignes existantes libérées du trafic à grande vitesse permet globalement d'offrir ainsi une place plus large au développement de l'ensemble des trafics ferroviaires avec une qualité de service qui s'en trouvera aussi améliorée, notamment en termes de ponctualité.

+12%

de trains régionaux en Nouvelle-Aquitaine

Avec l'ouverture de la ligne à grande vitesse Tours - Bordeaux en 2017, la desserte des trains du quotidien a été améliorée.

(Observatoire socio-économique Tours - Bordeaux)

Le GPSO permet de doubler la capacité, et de desserrer le goulet d'étranglement au sud de Bordeaux, aujourd'hui en risque de saturation. Depuis Langon, une centaine de trains dont une soixantaine de TER circulent aujourd'hui chaque jour ouvré vers la gare de Bordeaux Saint-Jean. Avec le projet, et certains aménagements complémentaires réalisés pour le RER métropolitain, ce sont plus d'une quarantaine de TER ou RER supplémentaires qui pourront circuler.

La réalisation de la ligne nouvelle jusqu'à Dax permet le report des trains à grande vitesse desservant le sud de l'Aquitaine. L'axe est concerné par les enjeux de capacité pour l'ensemble des activités l'empruntant, notamment le fret ferroviaire transpyrénéen amené à se développer avec l'évolution progressive du réseau espagnol au standard européen. GPSO dégage une capacité d'une trentaine de sillons quotidiens utilisables pour le fret sur la ligne existante.

Les scénarios alternatifs ont eux aussi de forts impacts sur le cadre de vie

Les relèvements de vitesse ne sont pas envisageables sans des aménagements importants supprimant les passages à niveau et la création de quelques tronçons de ligne nouvelle ("shunts" de Port-Sainte-Marie et Moissac par exemple). La réglementation ferroviaire n'autorise pas les circulations de trains au-delà de 160 km/h sur une ligne où sont présents des passages à niveau. La ligne classique Bordeaux - Toulouse en compte 125 dont la majeure partie devrait être supprimée et remplacée par des ouvrages dénivelés.

Entre Saint-Médard-d'Eyrans et Saint-Jory, la ligne actuelle compte près de :

125 passages à niveau

140 courbes ne permettant pas un relèvement de vitesse sans déviation des voies

+ une vingtaine de traversées de bourgs

(SNCF Réseau)

Parmi les différents scénarios de réaménagement étudiés pour la ligne Bordeaux - Toulouse, le plus apte à répondre aux enjeux de vitesse et de capacité (scénario 3) nécessite des travaux d'envergure avec des reprises de courbes, la suppression des passages à niveau, la création d'une cinquantaine de tronçons neufs (shunts), le passage à 3 ou 4 voies sur certains secteurs... Ces aménagements impliqueraient non seulement des impacts importants en termes d'emprise foncière et de bâtiments à acquérir mais aussi sur le cadre de vie des habitants. Les travaux réalisés sur le réseau ferré exploité occasionneraient de surcroît de fortes perturbations sur les circulations ferroviaires.

Évaluation des impacts sur le foncier bâti pour Bordeaux - Toulouse

Nombre de bâtis impactés comparé au linéaire de voies modernisées ou créées et au gain de temps en minutes  (SNCF Réseau)

Scénario 1	Scénario 2
90 bâtis / 34,6 km pour 7 min	160 bâtis / 63,2 km pour 21 min
Scénario 3	Ligne nouvelle
310 bâtis / 93,5 km pour 27 min	303 bâtis / 222 km pour 56 min

Par ses caractéristiques, la ligne actuelle Bordeaux - Dax est plus favorable pour des relèvements localisés de la vitesse à 220 km/h dans le cadre des scénarios étudiés. Le gain de temps est pour autant moins significatif (15 minutes pour les scénarios d'aménagements en place, 20 minutes avec la ligne nouvelle). Mais là encore, les alternatives étudiées montrent que pour obtenir à la fois des gains de temps et de capacité, le réaménagement des lignes existantes impliquerait des travaux très importants tels que des mises à 4 voies, la suppression des passages à niveau, ainsi que la réalisation de franchissements dénivelés et d'une section de ligne nouvelle. D'une manière générale, pour la ligne Bordeaux - Hendaye, les impacts environnementaux des scénarios de modernisation sont au moins du même niveau que ceux de la ligne nouvelle.

Le réaménagement des lignes existantes est très coûteux pour un bénéfice bien moindre

La construction des lignes nouvelles est estimée à 8,8 Md€ (en valeur 2020). Les scénarios alternatifs ont également fait l'objet d'estimations financières.



Les scénarios étudiés

Pour Bordeaux - Toulouse

(entre Saint-Médard d'Eyrans et Saint-Jory en Haute-Garonne)

1 Priorité Capacité

Relèvement de la vitesse jusqu'à 220 km/h sans sortie des emprises actuelles en dehors de 2 zones, avec 6,5 km de sections de ligne nouvelle (shunt) et 28,1 km de mise à 4 voies

2 Scénario "Optimisé"

Solution médiane, construite à partir du scénario 3, en retirant les aménagements de performance trop faible, avec 31 km de sections de ligne nouvelle et 32,2 km de mise à 4 voies

3 Priorité Temps de parcours

Scénario maximaliste avec relèvement de la vitesse sur la quasi-totalité de la ligne, imposant des déviations de la voie très importantes et la création de 52 km de tronçons de ligne nouvelle et 41,5 km de mise à 3 ou 4 voies

Pour Bordeaux - Hendaye

1 220 km/h

Relèvement de vitesse à 220 km/h sur le plus grand linéaire possible, mise à 4 voies partielle entre Bordeaux et Dax, et réalisation d'aménagements en certains points du réseau

2 220 km/h + shunt de Dax

Amélioration des performances du scénario 1 avec la création d'une section de ligne nouvelle à Dax et une extension des portions de mise à 4 voies (intégrale entre Bordeaux et Morcenx)

3 220 km/h + shunt + capacité

Amélioration de la capacité du scénario 2 avec une mise à 4 voies sur la quasi-totalité de la ligne Bordeaux - Hendaye

Toutes ces options, même les moins efficaces pour la mobilité ferroviaire, dépassent 5 Md€. Le coût du scénario de réaménagement des lignes existantes le moins éloigné des enjeux de temps de parcours et de capacité des objectifs de GPSO s'élève à 8,9 Md€, soit **sensiblement le même montant**, mais avec une efficacité globale bien inférieure. Ramené à la minute gagnée sur le trajet, ce scénario serait plus coûteux de près de 70 % par rapport à la création d'une nouvelle infrastructure.

Pour conclure, soulignons que SNCF Réseau est le gestionnaire d'un réseau qu'il souhaite le plus sobre et optimisé possible au regard de la demande de mobilité ferroviaire.

Son engagement pour le GPSO traduit la conviction que sa réalisation est incontournable pour apporter une réponse qualitative aux attentes croissantes des entreprises ferroviaires dans leur pluralité et de leurs différents clients (voyageurs, chargeurs et autorités organisatrices).

De nombreuses études réalisées

L'alternative par le réaménagement des lignes existantes a été examinée à différentes reprises par SNCF Réseau. Plusieurs analyses externes indépendantes ont aussi été réalisées, notamment par l'École polytechnique fédérale de Lausanne. **Elles sont accessibles sur le site internet gpso.fr.**

Comparatif des scénarios en gains de temps* et en coûts

Sur l'axe Bordeaux - Toulouse

	Gain de temps		Coût en Md€ janvier 2020
	sans arrêts	avec arrêts	
Scénario 1 Priorité capacité	7 min	7 min	2,1
Scénario 2 Optimisé	21min	21min	3,8
Scénario 3 Priorité temps de parcours	27 min	27 min	4,9
Ligne nouvelle	56 min	49 min	6,3 (dont 1,4 de tronç commun)

Sur l'axe Bordeaux - Dax

	Meilleur temps de parcours		Coût en Md€ janvier 2020
	Bordeaux - Dax	Bordeaux - Bayonne	
Scénario 1 220 km/h	54 min	1h23	3
Scénario 2 220 km/h + shunt	54 min	1h17	3,8
Scénario 3 220 km/h + shunt + capacité	54 min	1h17	4
Ligne nouvelle	49 min	1h18	3,9 (dont 1,4 de tronç commun)

* L'estimation des temps de parcours tient compte des règles de construction horaire permettant d'assurer la robustesse des horaires de circulations (sillons), de la performance du matériel roulant et des caractéristiques techniques de la ligne (géométrie, signalisation).

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 tronç 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 projet



avec le soutien de l'Union européenne

