

78 %

des Français approuvent le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)



79 % sont persuadés que la LGV permettra de mieux connecter l'Europe, du Nord au Sud, et de l'Ouest à l'Est



83 % des Français et 94 % des Espagnols estiment que la LGV représente une bonne alternative aux trajets en avion en favorisant le train.

« Ce sera l'un des plus grands chantiers de France jusqu'en 2032 »

Christophe Huau

Directeur de l'agence du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)



Quels sont les grands repères chiffrés de la ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse ?

La ligne représente plus de 220 kilomètres avec la création de gares nouvelles à Agen et Montauban. La branche vers Dax s'étirera, elle, sur 90 kilomètres avec une nouvelle gare à Mont-de-Marsan.

Quel est le montant de l'investissement ?

Le plan de financement global s'élève à 14 milliards d'euros avec 8 milliards pour la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, 4 milliards

pour la branche vers Dax, 1 milliard pour le nœud ferroviaire de Toulouse et autant pour celui de Bordeaux.

Quelle sera la capacité de la ligne en termes de voyageurs ?

Le nombre de voyageurs dépendra du type de trains que les opérateurs ferroviaires feront rouler mais cette nouvelle infrastructure permet de faire passer près d'une quinzaine de TGV par heure et par sens mais il faudra tenir compte des goulots d'étranglement des gares de Toulouse et de Bordeaux.

Justement, les aménagements ferroviaires de Toulouse et Bordeaux ne doivent-ils pas résorber ces goulots ?

C'est bien l'objectif : rajouter des voies pour accroître la capacité à l'approche des métropoles de Toulouse et Bordeaux. Baptisés aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), ces travaux ont commencé depuis mi-février après la décision d'autorisation du préfet de Haute-Garonne et doivent s'achever fin 2031. Ce chantier vise à doubler le nombre de voies de circulation sur 19 km entre la gare de Toulouse - Matabiau

et Castelnau-d'Estretfonds. Nous passerons de deux à quatre voies ce qui permettra d'accueillir tout type de trafic : des TGV bien sûr mais aussi des TER, des RER métropolitains, du fret, des trains intercity...

Où en est-on du calendrier de la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse ?

Il nous reste encore pas mal de chemin. Nous envisageons pouvoir lancer les appels d'offres de construction en 2025 pour retenir les consortiums d'entreprises fin 2026. Mais les travaux ne démarrent pas immédiatement après le choix des entreprises. Celles-ci devront encore réaliser courant 2027 la conception de détail car pour l'heure nous sommes dans une phase d'avant-projet sommaire. Il s'agit de marchés de conception - réalisation. Le début des travaux est prévu pour l'horizon 2028 avec une entrée en service en 2032.

La présidente de région Delga souhaitait pouvoir gagner un an ou deux sur le calendrier. Est-ce faisable ?

Notre planning est déjà très ambi-

tieux car nous ne disposerons que d'une durée comprise entre quatre et cinq ans pour réaliser l'intégralité de ligne. Nous sommes sur des appels d'offres hors normes pour un total compris entre 8 et 12 milliards d'euros. GPSO sera incontestablement l'un des plus grands chantiers d'Europe.

Combien d'emplois seront générés par le chantier ?

Nous prévoyons 10 000 emplois en comptabilisant les emplois induits durant toute la durée du chantier. C'est considérable et c'est une chance unique pour les territoires. Bien sûr les grands groupes de BTP viendront avec leurs personnels mais des milliers d'emplois seront aussi créés sur place.

Craignez-vous une guérilla juridique et environnementale des opposants à la LGV ?

Nous aurons une exigence environnementale très forte avec une démarche d'éco-conception du chantier pour économiser les matériaux, l'eau, l'énergie... Nous envisageons GPSO comme un projet du futur en visant une amélioration des standards par rapport aux générations de LGV précédentes. Il est probable que des recours surgissent mais nous voulons travailler avec toutes les parties prenantes y compris les opposants.

Que répondez-vous aux opposants qui critiquent une artificialisation tout le long de la ligne ?

Une voie ferrée consomme moins d'espace naturel qu'une autoroute. Le rail et le ballast s'étendent sur une largeur comprise entre 10 et 15 mètres et n'imperméabilisent pas les sols comme une route. GPSO est un projet moderne car il permet de réaliser vraiment un report modal c'est-à-dire un abandon de l'avion et de la voiture au profit du train. Ce sera une réalité car nous l'avons déjà constaté entre Paris et Lyon mais aussi vers Marseille et Bordeaux.

Recueilli par Gil Bousquet

Éditorial

par
Jean-Claude Soulié



Rattraper l'avenir

Un train à grande vitesse pour relier Toulouse à Paris, c'est un projet vieux de vingt ans. Autant dire qu'il est vraiment grand temps que le projet devienne enfin réalité. Le sondage que nous publions aujourd'hui démontre clairement que les populations du Sud-Ouest y sont favorables, et, avec elles, une majorité de Français. Il est en effet inconcevable que l'Occitanie reste encore la seule région à la traîne d'un réseau ferré moderne qui doit la relier à la capitale française, à l'Europe du Nord ou à l'Espagne. C'est un investissement qui ne peut plus attendre pour peu que nous regardions la toile ferroviaire telle qu'elle est tissée aujourd'hui à travers le pays. La région ressemble au parent pauvre, délaissé depuis des décennies, et pour lequel on tergiverse depuis trop longtemps. Pour tout dire, nous avons un projet de retard, un avenir de retard. Il faut le combler au plus vite.

Les contestations qui, çà et là, s'opposent à la construction de la ligne à grande vitesse nous paraissent des combats d'arrière-garde. Qu'on les soutienne au nom de l'écologie et de la lutte contre le réchauffement climatique est d'une absurdité totale, car, s'agissant de pollution, le train est toujours préférable aux liaisons routières ou aériennes. Préférable aussi pour les milliers et millions d'habitants de la région qui s'estimeront plus « libres » et plus proches dans leurs trajets - que ce soit depuis Toulouse ou depuis nos villes moyennes. Préférable enfin pour l'attrait économique et touristique d'un ter-

temps enclavé qui ne peut pas remettre au ciel - en sachant bien que vers Paris vont être j

duites. Multiplier les liaisons entre les ritoires est un objectif nature quel qu'en soit le coût. Le finan

à grande vitesse Bordeaux-Toul- mais sur les rails, l'Europe, l'Etat, la région Occitanie et plusieurs collectivités locales se sont engagés, les premiers travaux ont déjà commencé, il ne reste plus en définitive qu'à les accélérer. Entre parenthèses : ce raisonnement de bon sens s'impose également pour la future autoroute A69 entre Toulouse et Castres qui mobilise actuellement une opposition, certes ultraminoritaire mais puissamment bruyante. Là encore, il s'agit de rapprocher les hommes, et, pour ceux qui en éprouvent la nécessité, de raccourcir le temps.

Si nous sommes favorables au développement de toutes les liaisons autour de Toulouse, c'est d'abord pour inscrire la grande agglomération régionale dans un siècle où les échanges sont devenus un besoin économique et culturel. Le progrès n'est pas une obsession malade qui par principe détruirait la nature, mais les chantiers témoignent toujours d'une société en marche, d'une volonté des hommes, celle d'imaginer et de bâtir leur avenir.

P 4



Travaux au sein de l'emprise de la future station Matabiau./Photo DDM, Michel Viala.

LGV Toulouse-Bordeaux

253 km Distance

320 km/h Vitesse

4 départements traversés : Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne

14,3 milliards d'euros pour les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax



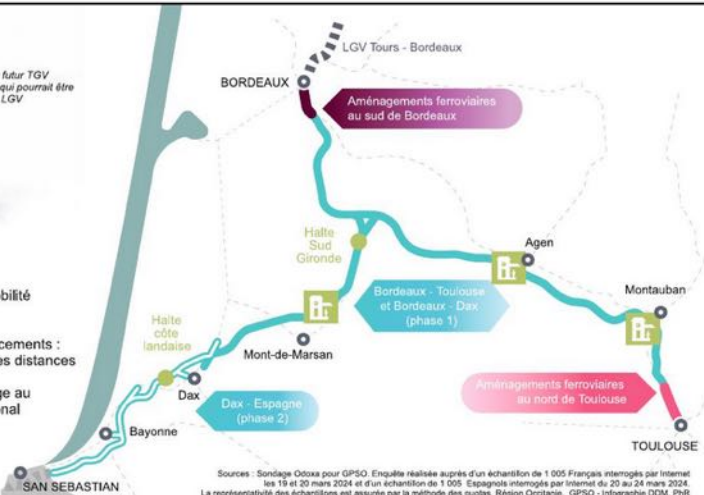
Opérations

- 418 km de lignes nouvelles au total
- 3 gares et 2 haltes nouvelles
- 12 km d'Aménagements Ferroviaire au Sud de Bordeaux (AFSB)
- 19 km d'Aménagements Ferroviaire au Nord de Toulouse (AFNT)

Objectifs

- Encourager une mobilité plus durable
- Améliorer les déplacements : quotidiens et longues distances
- Renforcer le maillage au niveaux local, national et européen
- Développer le fret ferroviaire

Rame du futur TGV d'Alstom qui pourrait être celle des LGV



Sources : Sondage Octavo pour GPSO. Enquête réalisée auprès d'un échantillon de 1 005 Français interrogés par Internet les 19 et 20 mars 2024 et d'un échantillon de 1 005 Espagnols interrogés par Internet du 20 au 24 mars 2024. La représentativité des échantillons est assurée par la méthode des quotas. Région Occitanie, GPSO - Infographie DDM, PhR