



PRÉFET COORDONNATEUR
DU GRAND PROJET FERROVIAIRE
DU SUD-OUEST



Ligne Nouvelle du Sud-Ouest Fiche presse

Toulouse/Bordeaux, le 30 novembre 2024

Ligne Nouvelle du Sud-Ouest : 12 infos clés sur un chantier au service des habitants, des territoires et de la décarbonation des mobilités

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) est un chantier d'infrastructure ferroviaire d'envergure entre Bordeaux, Toulouse et Dax, vers l'Espagne. Désormais une réalité, les travaux ont débuté et le premier lien Bordeaux - Toulouse doit être mis en service en 2032, celui vers Dax depuis Bordeaux et Toulouse le sera dans la continuité.

Elle répond aux trois enjeux (i) de mobilités longue distance en France et en Europe, (ii) de développement des mobilités du quotidien dans le Sud-Ouest, ainsi que (iii) du fret ferroviaire. Ce doublement des voies ferroviaires permettra le report modal des mobilités carbonées, l'aérien et la route, vers le train. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est ainsi la ligne des mobilités écologiques du quotidien et de la grande distance.

1/ La LNSO est la ligne des mobilités quotidiennes et de la proximité pour les habitants du Sud-Ouest.

La LNSO, c'est :

- Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et Nord de Toulouse (AFSB et AFNT) pour rajouter des trains depuis et vers les 2 villes, avec respectivement la création d'une troisième voie ferrée sur 12 km et le doublement des voies sur 19km, parallèlement aux voies existantes,
- La réalisation d'une ligne ferroviaire neuve pour les trains grande distance entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse puis entre le sud de la Gironde et Dax, soit 327 km, et dans un second temps l'Espagne, soit 418km au total.

La LNSO facilitera le quotidien de toutes et tous. Grâce au doublement des voies ferrées, la LNSO libérera des sillons de circulation sur la ligne actuelle et en créera de nouveaux sur les nouvelles

voies, permettant plus de trains du quotidien - TER, de trains de fret et de trains longue distance. Elle assurera un gain de temps quotidien et un report modal décarboné tous les jours. Des projets locaux, comme la création de navettes ou de pôles d'échanges multimodaux, viendront connecter tous les territoires à la Ligne Nouvelle.

La LNSO contribuera à une meilleure mobilité au quotidien et améliorera :

- **Les trajets de tous les jours** avec la mise en place des Services Express Régionaux métropolitains extrêmement efficaces
- **les déplacements intra et inter-régionaux** en (i) augmentant le nombre de TER sur les voies existantes et (ii) de TGV sur la ligne nouvelle ainsi qu'en (iii) créant un nouveau lien Dax-Toulouse qui n'existe pas aujourd'hui,
- **les liens nationaux**, en faisant gagner du temps et en permettant plus de trains sur Toulouse-Paris (gain de plus d'une heure) et Dax-Paris (gain de 20 minutes), en améliorant la transversale Sud Bordeaux – Toulouse – Marseille – Nice, seule liaison qui ne passe pas par Paris
- **les liens transfrontaliers**, en créant des liaisons à grande vitesse entre la France et l'Espagne et le Portugal, entre l'Atlantique et la Méditerranée et au-delà vers l'Italie (Bordeaux-Toulouse-Barcelone/Italie, Bordeaux-Dax-Bilbao/Madrid, Toulouse-Dax-Bilbao/Madrid).

La LNSO augmente les moyens des collectivités et de l'État dévolus des mobilités ferroviaires : loin de se faire à son détriment, son financement se rajoute au financement des lignes existantes. Les contrats de plan État-Région actuels en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie y consacrent près de 2,5 milliards d'euros sur 6 ans.

L'info en +

La réalisation de travaux pour augmenter la vitesse sur la ligne actuelle, qui date de 1856, rendrait impossible l'ajout de trains et diminuerait même le nombre des TER : les sillons des trains rapides « écrasent » ceux des TER et empêcheraient leur circulation, ce qui pénaliserait les usagers.

Sur une seule voie, un train ne peut pas en doubler un autre. Les trains omnibus donneraient alors le tempo de circulation. Il faudrait donc en supprimer plusieurs pour laisser passer les TGV, ce qui est totalement inenvisageable.

Les trains rapides nécessitent une géométrie de voie particulière avec, par exemple, des courbes très larges pour emprunter un virage ou une pente faible et l'absence de passage à niveau. Réaliser ces aménagements nécessiterait (i) la modification profonde de l'environnement direct de la ligne actuelle et la destruction de nombreuses habitations, (ii) de rajouter de toute façon 30 à 50 km de lignes nouvelles (des shunts et contournements), (iii) des dizaines d'années de travaux de nuit (et autant de ralentissement dans la journée) et la fermeture de toutes liaisons sur l'axe Toulouse-Bordeaux d'au moins 10 ans. Le coût serait similaire et le gain de temps sur les trajets nettement inférieur à celui de la LNSO. Cette situation obèrerait le report modal et la décarbonation souhaitable attendue. Seul le doublement des voies permettra les gains de temps, les gains écologiques ainsi que les nouvelles liaisons intrarégionales, nationales ou internationales attendues.

2/ Avec les AFSB et les AFNT, le GPSO est lancé. Le projet est concrétisé et devient un chantier : la LNSO résoudra les difficultés de mobilité à l'échelle locale.

Le doublement des voies est essentiel pour faire rouler plus de TER sur des lignes saturées, ou en passe de l'être, au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse. Les AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux) et AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) sont les premières briques des Services express régionaux métropolitains (SERM, dits RER métropolitain) et permettront des cadencements réguliers avec une fréquence élevée, à la demi-heure ou au quart d'heure en heures de pointe, depuis et vers Langon et Montauban respectivement.

L'info en +

Les travaux des AFNT sont engagés depuis février 2024, et se poursuivent. Le recours en référé suspension introduit le 26 juillet 2024, près de six mois après l'arrêté du 9 février 2024 portant autorisation environnementale des AFNT a été rejeté par le Tribunal administratif de Toulouse, dans son ordonnance du 18 septembre 2024 qui relève l'absence de motifs sérieux. 4 autres référés ont été rejetés le 8 novembre.

Après la phase d'enquête publique pour l'autorisation environnementale de 6 semaines qui s'est déroulée jusqu'au 28 août, la commission d'enquête a émis un avis favorable au projet des AFSB. Le préfet de la Gironde a délivré l'autorisation environnementale le 18 octobre et les travaux qui la nécessitaient ont débuté le 20 d'octobre. Un référé en suspension a été rejeté le 6 décembre par le Tribunal administratif de Bordeaux.

3/ La LNSO a suivi la démarche "éviter, réduire, compenser" dès les premières étapes de sa conception afin de limiter au mieux les atteintes à l'environnement.

L'ensemble des partenaires sont exigeants et extrêmement vigilants quant au respect des niveaux requis de protection environnementale et de préservation de la biodiversité.

Le chantier va concerner 870 ha de sites à enjeux (périmètres réglementés) sur un linéaire de 358 km, sans imperméabiliser les terres comme une route. La compensation permettra de renaturer 2 fois plus d'hectares que ceux qui seront impactés et elle sera travaillée avec les associations locales (à l'instar de Tours-Bordeaux) ainsi qu'avec les services de l'État et leurs organismes techniques associés.

4/ La LNSO organise le report modal depuis la route et l'avion vers le train, pour décarboner les mobilités.

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest propose une alternative écologique pour les mobilités. Dès sa mise en service, grâce aux politiques de mobilité et de transferts inter-régionaux, français et européens, elle permettra un transfert significatif du trafic routier et aérien vers le rail. 5 à 7 millions de voyageurs par an sont attendus.

Les changements de comportements encouragés entraîneront une diminution immédiate et durable des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire : l'estimation se situe entre 340 000 tonnes équivalent CO₂ 10 ans après la mise en service (date à laquelle les économies auront compensés les émissions des travaux) et 550.000 tonnes 20 ans après, évitées chaque année.

L'info en +

Dans le 6e rapport du GIEC en 2023, il est souhaité "*un changement de comportement significatif, avec davantage de vols aériens intérieurs transférés vers le TGV. Pour que les services de TGV soient très compétitifs par rapport au transport aérien, la distance optimale entre les points de départ et d'arrivée se situe approximativement entre 400 et 800 km*", ce qui est le cas de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest sur les liens Paris-Toulouse ou Paris-Dax, comme Bordeaux-Toulouse-Barcelone ou Toulouse-Dax-Madrid ou Bilbao).

5/ La LNSO favorise la décongestion des routes, la réduction des nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air.

Avec la création d'une alternative sur rails, la LNSO contribuera à réduire l'engorgement et la saturation des axes routiers, en particulier dans les métropoles. La décongestion des routes, en réduisant drastiquement les polluants atmosphériques, offrira un air d'une meilleure qualité à toutes celles et ceux qui vivent sur le territoire ou le fréquentent, ainsi que pour tout le vivant.

L'info en +

L'observatoire de la qualité de l'air en Nouvelle-Aquitaine a produit des cartes (cf. en annexe) montrant clairement que l'axe A10 est massivement pollué par ces circulations qui ont un impact très négatif sur le changement climatique. Entre autres véhicules, plus de 10 000 camions par jour remontent depuis l'Espagne vers la Nationale 10. Le fret ferroviaire sur cet axe est aujourd'hui quasi inexistant, la LNSO permettra de le développer, faisant le lien entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe. Pour mémoire, en France, 40 000 décès par an sont observés et près de 8 mois d'espérance de vie perdus en lien avec l'exposition aux seules particules fines.

6/ La LNSO est essentielle en matière de solidarité territoriale, pour les liens manquant en Europe.

3,5 à 4 millions de voyages grande distance sont attendus, dont 1 million sur la liaison créée par la Ligne Nouvelle entre Toulouse et la Côte landaise. Le Sud-Ouest de la France est le carrefour du Sud-Ouest de l'Europe. Il reliera l'Europe du Nord à l'Europe du Sud, l'Atlantique à la Méditerranée. L'Europe a pour objectif de finaliser le réseau ferroviaire grande distance pour 2030 et de connecter les capitales du continent (mandat du nouveau commissaire aux Transports Apostolos Tzitzikostas). La LNSO répond à cet objectif en étant le lien entre Lisbonne, Madrid et Paris. Ainsi l'Europe, l'Espagne, le Portugal, attendent la LNSO.

L'Occitanie attend également la LNSO : pourquoi ne garder la liaison au réseau européen qu'à Bordeaux et dans sa métropole et ne pas l'organiser pour tout le Sud de la Nouvelle-Aquitaine ou pour l'Occitanie et Toulouse ? L'Occitanie concentre à elle seule 60 % des populations françaises situées à plus de 4 h de train de Paris. Toulouse, bientôt troisième ville de France et territoire le plus dynamique du pays, est la seule Métropole européenne en France à ne pas être reliée au réseau ferroviaire européen.

7/ la LNSO est l'alternative aux modes de transports polluants, cette meilleure connexion contribuera à un changement de pratiques, nécessaire et souhaité par tous.

La LNSO vient renforcer un axe de mobilité très populaire, 25% de Ouigo circulent déjà sur l'axe Paris-Bordeaux et l'objectif est de 35%. En outre, 1.500.000 places seront rajoutées dans les TGV Paris-Bordeaux par SNCF d'ici fin 2025, pour augmenter leur nombre de 10%.

Pour LNSO, les sondages d'avril et mai 2024 montrent une adhésion massive des Espagnols et des Français ainsi que des habitants du Sud-Ouest : elle est attendue par 76% des Français, 86% des habitants du Sud-Ouest, 95% des Espagnols.¹

La LNSO répondra à tous les besoins pour tous les usagers : elle permettra les mobilités pour les études, le travail, les loisirs, la famille, visiter ses relations et ses amis, les rendez-vous médicaux pour les spécialistes par exemple, le tourisme – depuis ou vers le Sud-Ouest. Comme pour Paris-Bordeaux, nous verrons à coup sûr dans les trains autant des sacs à dos et des familles que des attaché-case.

L'info en +

Il n'est pas possible de tirer de l'enquête publique des AFSB un enseignement sur l'opinion d'un territoire quant à la Ligne Nouvelle. En effet cette enquête publique n'est pas conçue à cette fin, elle portait uniquement sur la question environnementale spécifiquement liée aux AFSB. La plupart des contributions observées ne sont ainsi pas en rapport avec l'objet précis de l'enquête. Pour connaître l'état réel de l'opinion sur un sujet à un moment précis, il est nécessaire de poser la question sur le

¹ Source : sondages Odoxa, avril et mai 2024

sujet et de l'étudier avec un échantillon représentatif de la population ou avec un panel. C'est le cas d'un sondage par exemple.

Ainsi la commission d'enquête a rendu un rapport positif et le préfet a accordé l'autorisation environnementale parce que le sujet de l'environnement est bien traité. Les partenaires suivront les recommandations du rapport pour améliorer encore le chantier des AFSB.

8/ La LNSO rapprochera les habitants des territoires et permettra de nouvelles opportunités de mobilité.

Sur le territoire, cette connexion offrira à l'ensemble des habitants de nouvelles opportunités de mobilité. Que ce soit pour le loisir, le voyage, les études ou encore le travail, la LNSO facilitera le quotidien de toutes et tous. Partout en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine, la construction de cette ligne présente des chemins de vie jusqu'alors inenvisageables. Nul besoin d'habiter à Toulouse ou à Bordeaux pour profiter d'opportunités culturelles ou professionnelles.

Le Sud-Ouest de la France s'en verra par la même occasion relié au réseau grande vitesse de l'Europe et assumera un rôle de centre névralgique du Sud-Ouest du continent.

Jalon manquant à la constitution du corridor ferroviaire Atlantique, la LNSO laisse présager le meilleur pour le développement durable du territoire.

9/ La LNSO créera des valeurs dans les territoires connectés, de nouvelles opportunités résidentielles, industrielles, économiques, comme touristiques.

Cette nouvelle mobilité va favoriser l'attractivité du territoire et ainsi les activités économiques et les affaires des entreprises.

Dès la phase chantier, le projet bénéficiera à l'économie locale, avec la création de 10 000 emplois, directs, indirects ou induits par le chantier, attendue et qui sera organisée. Le financement de la LNSO bénéficiera directement aux territoires et à l'économie locale, en particulier les parts de l'État et de l'Europe, soit 60% du total, qui n'auraient sinon pas été investies dans le Sud-Ouest.

L'info en +

Avec la LNSO, Bordeaux et Toulouse, les filles de Garonne, seront à une heure l'une de l'autre. Agen organise son statut de barycentre et se prépare au développement. Montauban prépare un nouveau quartier complet. Mont-de-Marsan anticipe déjà l'arrivée de la Ligne dans 10 ans.

10/ Les partenaires de la LNSO ont une feuille de route pour sa mise en avec un plan de financement signé par l'État, SNCF Réseau et 24 collectivités partenaires.

Le financement de la LNSO est encadré par un plan de financement signé le 18 février 2022 entre l'État, les 24 collectivités du Sud-Ouest pionnières et SNCF Réseau.

Les appels de fonds du maître d'ouvrage SNCF Réseau sont honorés depuis le début par l'État et la SGPSO.

Des financements ont d'ores et déjà été mobilisés à hauteur de près d'un milliard d'euros, à parité entre l'État et les collectivités, en décembre 2023, pour les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et au Sud de Bordeaux (AFSB), et cet engagement sera poursuivi en 2025.

L'Europe confirme chaque année son accompagnement, avec une nouvelle subvention en 2024 de 19,5 M€, dans un contexte contraint et concurrentiel avec les projets français et européens plus avancés, portant le total à 120 M€ pour les phases préliminaires d'études dont 80 M€ depuis 2021.

L'info en +

Les 14 Mds€ ne sont pas une dépense sèche mais bien un investissement dans un actif utile. Il prendra de la valeur du fait des services économiques et écologiques qu'il va rendre. Il sera en particulier très bénéfique pour la balance commerciale de la France : le report modal évitera d'acheter du pétrole à l'étranger au profit de l'électricité produite en France de façon décarbonée. Il permettra de générer des économies de carbone et de polluants massives. Il générera des recettes avec les péages qu'acquitteront les opérateurs ferroviaires, dont ceux étrangers ou privés. Il intégrera le patrimoine productif de service public du pays comme infrastructure (les routes, les canaux, les lignes électriques...) ou comme les bâtiments publics par exemple (les hôpitaux, les Mairies, les écoles, les musées...), en contribuant à lui donner de la valeur aux yeux des observateurs (les actifs non financiers sont estimés à environ 2.400 Mds€ en France).

En outre, à l'aune du règlement financier de l'Union Européenne du 29 avril 2024 et de ses lignes directrices publiées le 21 juin 2024, les cofinancements publics venant en contrepartie des subventions européennes sont exclus de l'indicateur de dépenses nettes servant à l'appréciation du respect par un État de ses engagements de soutenabilité budgétaire (critères de Maastricht – règle des 3%).

11/ La LNSO permettra la mise en œuvre d'un Fonds de Solidarité Territoriale de plus de 56 millions d'euros pour accompagner les projets des collectivités

Dès 2025, l'État et les collectivités engageront un Fonds de Solidarité Territoriale. Il permettra, dans les champs socio-économique, culturel et écologique, d'accompagner les acteurs locaux afin de faire émerger des projets de développement ayant pour support la Ligne Nouvelle ou atténuer les impacts négatifs résiduels. Les modalités de son fonctionnement seront présentées à ses potentiels bénéficiaires fin 2024.

12/ Le projet a été déclaré d'utilité publique : le 4 janvier 2016 pour les AFNT, le 25 novembre 2015 pour les AFSB et le 2 juin 2016 pour la Ligne Nouvelle.

La LNSO est au bénéfice conjoint du Sud-Ouest, de la France, du Portugal et de l'Espagne, comme de l'Europe. Elle répond à l'intérêt général des concitoyens qui attendent des progrès pour leurs mobilités quotidiennes ou les grandes distances, les diminutions d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants et l'amélioration de la qualité de l'air.

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est attendue par tous, notamment par les usagers, les acteurs locaux et nationaux, les pays voisins et l'Union européenne.

L'info en +

Retarder le chantier, c'est augmenter le coût d'une Ligne Nouvelle 100% publique. A titre illustratif, un retard de 12 ou 18 mois pour les seuls AFNT pèserait sur les finances publiques pour un coût supplémentaire estimé entre 630 et 930 millions d'euros.

15 chiffres clés sur la LNSO

- 358km de voies nouvelles
- 3 gares nouvelles : Mont-de-Marsan, Agen et Montauban / 1 halte : Sud-Gironde
- Dette carbone des travaux remboursée en moins de 10 ans, de 340 000 à 550.000 tonnes équivalent CO₂ économisées par an de 10 à 20 ans après la mise en service
- 86 % des habitants du Sud-Ouest, 78% des Français et 95 % des Espagnols sont favorables à la Ligne Nouvelle (sources : Odoxa)
- ¾ des habitants du Sud-Ouest pensent que cette réalisation sera positive pour l'environnement (source : Odoxa)

- Dans le Sud-Ouest, 83% des habitants en zones rurales, 87% des petites villes, 84% des villes moyennes et 88% des grandes villes sont favorables à la Ligne Nouvelle (sources : Odoxa)
- 74% des français et 91% des espagnols pensent que la LNSO représente une bonne alternative aux trajets en avion (sources : Odoxa)
- 76% des français pensent que la LNSO attirera des entreprises (source : Odoxa)
- 79% des habitants du Sud-Ouest pensent que la LNSO les incitera à prendre davantage le train pour se rendre dans d'autres villes du sud-ouest, de France ou d'Espagne ou Portugal.
- 88% des Espagnols pensent que ce projet ferroviaire les incitera à se rendre plus souvent dans notre pays. Parmi eux, 40% s'en disent même « certains » (sources : Odoxa)
- 1h de moins pour effectuer un Bordeaux-Toulouse, soit un trajet Paris-Toulouse en environ 3h, équivalent au temps mis en avion de centre à centre ou à un Paris-Marseille en train.
- 24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine signataires du plan de financement, avec l'État et SNCF Réseau
- 14 Mds € d'investissement prévisionnel dans un actif qui créera de la valeur. Il génèrera des économies de fonctionnement (dont balance commerciale) et d'émissions de carbone.
- 10 000 emplois créés en phase chantier : 4.000 emplois directs, 4.000 emplois indirects et 2.000 emplois induits (source : SNCF Réseau)
- Objectif de 18% de part de fret ferroviaire (contre 3% aujourd'hui) (source : SNCF Réseau)

Vous pouvez contacter :

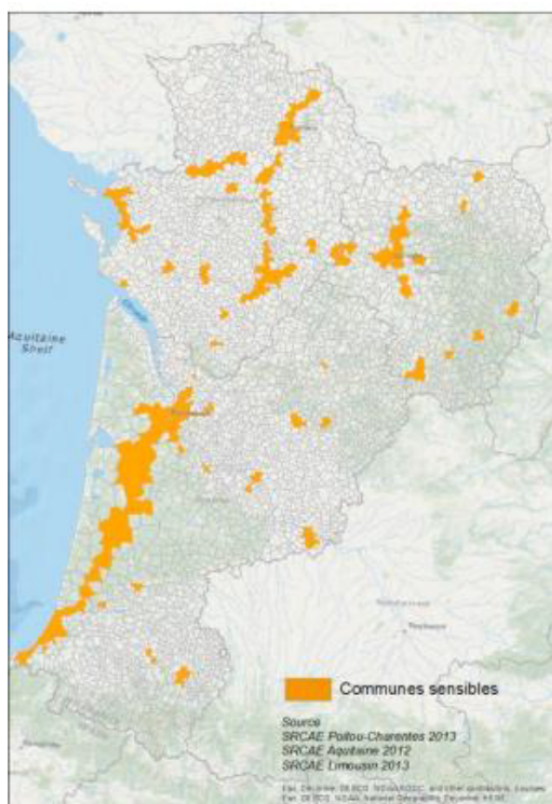
SGPSO : Benoît Lemozit - sgpso@sgpsudouest.fr - 06 84 04 94 63

État : Delphine Amilhau - service-presse@occitanie.gouv.fr - 06 70 85 30 75

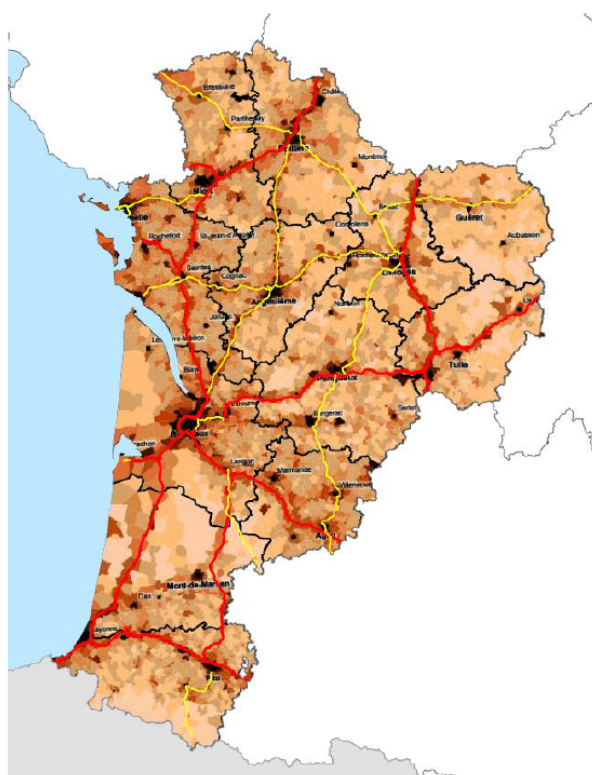
SNCF Réseau : Marie Latreille de Fozières - marie.latreille-defozieres@reseau.sncf.fr
06 26 04 51 02

Annexe

Cartes des pollutions de l'air en Nouvelle-Aquitaine



Source : Programme régional de surveillance de la qualité de l'air- période 2016-2021- région Nouvelle-Aquitaine – ATMO NA Etude Aclimaterra (commandée par la Région Nouvelle-Aquitaine)



Source : Atlas cartographique de Nouvelle-Aquitaine