

<http://www.aquitaine.fr/actions/territoire-durable-et-solidaire/infrastructures-de-transport/projets-ferroviaires#.VBlu7xZ4CZQ>

LGV Sud-Europe-Atlantique

1ère étape : Mettre Bordeaux à 2 h 05 de Paris en 2017

La Région Aquitaine s'est mobilisée depuis plusieurs années, aux côtés de nombreuses collectivités, pour voir aboutir ce projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux. L'institution a d'ores et déjà engagé 300 millions d'euros pour son financement, qui dépasse les 7 milliards d'euros. Les travaux de construction de l'infrastructure, créateurs d'emplois, sont en cours. Ce chantier constitue le plus important projet de ligne à grande vitesse en Europe.

Vous pouvez [suivre son actualité et accéder à toutes les informations sur la future ligne dédiée aux voyageurs](#).



Photographe : Gilbert Alban

Préalable à l'arrivée de la ligne à grande vitesse, le pont ferroviaire de Bordeaux a été mis en service en 2008. La Région est le 3e financeur de ce projet, derrière Réseau Ferré de France (RFF) et l'État. Ce pont a remplacé l'ancienne passerelle Saint-Jean, qui n'était pas en mesure d'absorber la hausse prévue du trafic. Cet ouvrage est un viaduc mixte en béton et en métal. Sa construction a constitué la première étape de la [suppression du bouchon ferroviaire](#) à l'entrée de Bordeaux. Sur ce dossier la Région Aquitaine a été un élément moteur, ce qui a permis de le relancer au niveau national. Ce sont grâce à ces travaux (passage de deux à quatre voies de circulation) que la gare Bordeaux Saint-Jean pourra accueillir la grande vitesse en 2017 et que de nouveaux Ter sont créés au nord de Bordeaux, notamment sur le ligne Bordeaux-Saint Mariens. Le passage de deux à quatre voies bénéficie ainsi au Ter Aquitaine. Les trains régionaux au nord de Bordeaux sont tous cadencés depuis 2010, c'est-à-dire que leur circulation se

déroule à heure fixe tout au long de la journée. C'était le cas au sud de Bordeaux depuis 2008.

La deuxième phase de la suppression du bouchon ferroviaire (qui sera terminée en 2016) consiste à doubler les voies entre les gares de la Benauges et de Cenon. D'un coût évalué à 180 millions d'euros, ce doublement des voies est financé dans le cadre de la LGV Tours-Bordeaux.

2e étape : réaliser les lignes à grande vitesse de Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne

Le Grand Projet du Sud Ouest (GPSO) est constitué de deux tronçons ferroviaires à grande vitesse, l'un relie Bordeaux à Toulouse, l'autre rapproche Bordeaux de l'Espagne. D'envergure européenne, le GPSO est un projet d'infrastructure indispensable pour l'avenir de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Le grand Sud-Ouest est en effet le dernier territoire à ne pas être relié à la grande vitesse ferroviaire. Unanimement reconnu pour son intérêt stratégique, le GPSO a su mobiliser depuis de nombreuses années les forces vives d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Il est à ce jour le dossier LGV le plus abouti qui soit, en matière de déclaration d'utilité publique et d'acquisitions foncières. C'est aussi le projet de ligne à grande vitesse le plus rentable .



Photographe : Lefranc Caroline

Une infrastructure indispensable pour le territoire et l'économie

Comptant plus de 8 millions d'habitants, le grand Sud-Ouest connaît une forte dynamique démographique et une demande de mobilité croissante. Grâce à leurs performances ferroviaires et leur complémentarité avec les trains régionaux, les lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse généreront un trafic annuel de voyageurs et de marchandises considérable et sans équivalent parmi tous les projets du SNIT (Schéma national des infrastructures de transport) : 17 millions de voyageurs et 20 millions de tonnes de marchandises.

Bonne nouvelle pour l'environnement

En révolutionnant les temps de transport, la LGV Sud Europe Atlantique incitera les voyageurs à délaisser l'avion et la voiture individuelle pour le train. Par ailleurs, elle libérera des capacités sur la ligne existante, principalement pour les trains Ter Aquitaine et les trains de marchandises.

Une façon, d'une part, d'éviter les risques d'une saturation progressive du réseau (prévue à l'horizon 2030, si rien n'est fait), d'autre part de lutter contre le mur de camions qui chaque jour encombre les routes et pollue l'atmosphère jusqu'à la frontière espagnole. Le fret ferroviaire n'y représente aujourd'hui que 2,5 % du transport total de marchandises, contre dix fois plus aux frontières allemandes et italiennes.

L'Aquitaine à l'heure européenne

Il y a près de vingt ans que l'Union européenne a reconnu le projet de LGV Sud Europe Atlantique comme maillon essentiel entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord. Il fait l'objet par ailleurs d'un accord binational avec l'Espagne, qui, de son côté, s'est fortement investie dans la réalisation d'infrastructures transfrontalières – l'« Y » basque – et attend beaucoup de l'avancement des travaux côté français. Une raison supplémentaire pour considérer que la LGV Bordeaux-Espagne est le prochain chantier prioritaire pour le pays.

Repères

- La LGV Sud Europe Atlantique révolutionnera les temps de transport. De Bordeaux à Paris : 2 h 05 ; à Toulouse ou Bayonne : 1 h 05 ; à Agen ou Mont-de-Marsan : 0 h 35 ; à Bilbao : 2 h 15 (durées estimatives).
- + 6,5 millions de voyageurs par an.
- 20 millions de tonnes de marchandises – 180 trains par jour – transportées chaque année à l'horizon 2050.

Après des mois d'analyses et d'échanges avec les acteurs locaux, le Gouvernement a annoncé un objectif de réalisation des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse avant 2024 avec début des travaux en 2018 et de la section Bordeaux-Dax avant 2027.

Une seconde phase sera, quant à elle, constituée de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service au plus tard à l'horizon 2032, en fonction de la saturation de la ligne existante.