

LGV à Mont-de-Marsan : l'emplacement de la future gare est décidé, maintenant, comment la desservir ?

[LGV à Mont-de-Marsan : l'emplacement de la future gare est décidé, maintenant, comment la desservir ?](#)



La question de la desserte de la gare nouvelle de Lucbardez devrait être tranchée en 2026. Au cœur du sujet : le rond-point du Caloy, qui permet un accès à l'A65 et à l'ancienne voie ferrée Mont-de-Marsan - Roquefort. © Crédit photo : Philippe Salvat / SO

Par [Julie Lancelot](#)

Publié le 30/11/2025 à 18h55.

Les membres du Comité local de la gare nouvelle ont choisi son emplacement sur le site initialement prévu, à Lucbardez-et-Bargues. Une étude doit maintenant permettre de déterminer ses accès, pour que le million de voyageurs prévus puissent la rejoindre

Opérations [coup de poing dans le cadre des aménagements ferroviaires](#) au sud de Bordeaux, [consultation publique](#) en vue de l'autorisation environnementale : sur le tronçon Bordeaux - Toulouse et dans les départements voisins de la Gironde et du Lot-et-Garonne, le chantier de la LGV avance en pleine lumière et suscite les prises de paroles, [pour](#) ou [contre](#). Pendant ce temps-là dans les Landes, concernées sur 105 kilomètres de tronçon dans le projet Ligne nouvelle du Sud-Ouest ([LNSO](#)), entre le sud Gironde et le raccordement au nord de Dax, au niveau de Pontonx-sur-l'Adour et Laluque, le sujet avance aussi, mais à bas bruit.

En témoigne Bruno Mindé, de l'opposition montoise Marsan Citoyen, lors du dernier Conseil communautaire, jeudi 13 novembre, interpellant le président Dayot. « Quand on me demande, je dis que la gare sera à Lucbardez, mais je ne sais même pas où elle est. » « Il a été acté dans le comité gare départemental que les acteurs du territoire et les collectivités validaient l'emplacement tel qu'il était envisagé au départ », a répondu le président. Car en effet, depuis le 12 septembre 2025, l'emplacement de la

future gare LGV a été décidé. C'était même l'objet de la réunion de ce comité local gare, sous l'égide du préfet avec les élus locaux concernés.

Sur le même sujet



[LGV dans les Landes : la gare nouvelle de Mont-de-Marsan, dans le village de Lucbardez, se dessine](#)

Plus d'1 million de passagers par an, une surface de 700 à 1600 mètres carrés : la future gare LGV se dessine. Pour la liaison avec la gare actuelle de Mont-de-Marsan, le Département lance une étude de faisabilité

Il avait été question, ces derniers mois, [comme l'évoquait au printemps 2025 M. Dayot](#) dans nos colonnes, de décaler son emplacement de quelques centaines de mètres dans le fuseau de la déclaration d'utilité publique, pour favoriser l'installation d'équipements. Finalement, les différents protagonistes, de tous bords politiques, ont été unanimes pour choisir, au sortir de l'été, l'emplacement initialement envisagé et sécuriser le choix juridiquement : la députée Geneviève Darrieussecq, la conseillère régionale Marie-Laure Lafargue, le conseiller départemental Frédéric Dutin, le maire et président de l'Agglo montoise Charles Dayot, celui de la Communauté de communes des Landes d'Armagnac (CCLA) et maire de Saint-Justin Philippe Latry.

Bâtiments, quais, parvis, parkings

D'après les dernières projections de LNSO, la gare nouvelle occupera une surface plancher aménagée de 34 000 mètres carrés, hors réserves foncières et paysagères, à l'est du bourg de Lucbardez. La gare ferroviaire en elle-même doit s'étaler sur 5 500 mètres carrés, dont 1 300 mètres carrés de bâtiments voyageurs, plus des quais de 405 mètres de long, un parvis de 1 000 mètres carrés et une zone de stationnement et d'extérieurs multimodaux de 28 000 mètres, soit 860 places de véhicules, dix places pour les deux-roues motorisés et une soixantaine pour les vélos.

« Les partenaires ont confirmé leur position d'intégrer les gares de Montauban - Bressols, Agen - Brax et Mont-de-Marsan - Lucbardez dans les marchés de conception-réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse », explique SNCF Gares & Connexions. Quant aux prévisions de desserte de 26 TGV et 22 trains de service régionaux à grande vitesse, et de fréquentation de plus d'1 million de voyageurs par an, datant de 2014, elles sont indiquées comme « en cours de mise à jour ».

Maintenant que la gare est posée dans le paysage de la campagne de Mont-de-Marsan, encore faut-il en travailler les accès. Aujourd'hui, celui par le nord, avec un raccordement pour rejoindre la D 392, ou route de Canenx, est prévu dans le fuseau de la déclaration d'utilité publique. Ce n'est pas le cas d'un hypothétique accès sud, qui permettrait de rejoindre la D 932 et l'agglomération montoise, pour lequel tout reste à faire. Ce qui peut paraître, selon si l'on se place du côté des opposants ou des supporteurs du projet, soit comme un manque et une fragilité pour l'intégration dans le territoire local d'un projet si pharaonique, techniquement et financièrement, soit comme un champ des possibles complètement ouvert, à envisager à l'aune de techniques actuelles.

Infrastructures à aménager

Le Conseil départemental des Landes, qui se situe [dans le camp des supporteurs](#) et qui est compétent en matière de voirie, a lancé au début de l'été une étude sur la faisabilité de la desserte de la future gare et sa liaison avec la gare actuelle. Elle coûtera 57 000 euros HT et sera financée à 22 % par le Département,

autant par Mont-de-Marsan Agglo, la Région et l'État, le reste reviendra à la CCLA et possiblement à la Communauté de communes Cœur Haute Lande, qui pourrait entrer dans le jeu, puisque son territoire est aussi concerné par la desserte par le nord.

Sur le même sujet



[LGV : le Conseil départemental des Landes réaffirme son soutien, les anti demandent un moratoire sur le financement](#)

Le Collectif des associations de défense de l'environnement du Pays basque et l'association Non LGV Nord Landes ont pris leur plume pour interpeller Xavier Fortinon. Un courrier qui tombe au moment où l'assemblée départementale confirme son engagement dans la philosophie et le financement de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest

L'étude de 2025-2026 travaillera sur le trafic généré par la nouvelle gare, selon l'hypothèse « d'une desserte de la gare aux heures de pointe par une rame de TGV de 630 à 740 places avec 25 à 50 % d'échange » en gare de Lucbardez, avec les moyens multimodaux actuels.

Sur la table, sont posées les infrastructures routières existantes, mais aussi celles qu'il faudrait construire ou aménager. Ainsi que la voie ferrée Mont-de-Marsan - Roquefort ou son emprise, pour les modes de déplacement doux, les navettes, ferroviaire ou en mode route-rail pour éviter les ruptures de charge. Le rond-point du Caloy, qui permet aussi de rejoindre l'A65, situé entre les communes de Lucbardez, Saint-Avit et Gaillères, apparaît au cœur du sujet. Pour cette desserte sud, il faudra bien une déclaration d'utilité complémentaire, confirme le Département.

Au nord, le président Latry, de la CCLA, a également fait part, lors de la réunion du Comité local gare, de « ses réelles inquiétudes quant au raccordement, qu'il souhaite voir travaillé vers le nord comme vers le sud ».

Comparer les scénarios

L'étude sera rendue à la fin du premier semestre 2026. Elle permettra aux élus de comparer les différents scénarios en termes de flux, de modes et de temps de transport, pour qu'ils puissent faire leurs choix.

Pour mémoire, il y a exactement dix ans, une autre étude avait chiffré à l'époque à 110 millions d'euros une liaison ferroviaire complète entre les deux gares, avec 9 kilomètres de voie nouvelle en plus de la rénovation de la ligne existante sur 8 kilomètres, plus un franchissement de la rocade. Vu le prix exorbitant, les décideurs avaient concédé qu'il faudrait plutôt se contenter de navettes en bus. C'était quelques mois avant la déclaration d'utilité publique de GPSO en juin 2016, avant d'avoir le tracé. Dix ans plus tard, l'heure est venue de trancher sur l'insertion locale de la gare nouvelle et répondre aux questions : combien coûtera la desserte de la gare ? En monnaie sonnante et trébuchante et en temps pour la rejoindre.