

Conférence AFTES Toulouse

19 MARS

Catherine TREVET

Directrice Territoriale
SNCF Réseau Occitanie



SOMMAIRE



1. SNCF Réseau en Occitanie

2. LNMP

3. LNSO

4. Toulouse-Matabiau

01.

SNCF Réseau en Occitanie



Le flux

760 Trains voyageurs par jour

100 Circulations FRET par jour



Le réseau ferré

292 Gares et haltes ferroviaires

2600 km

Voies ferrées circulées dont 1400 km LDFT et 1200 km réseau structurant


Améliorer la performance du réseau Occitanie

Améliorer la régularité en poursuivant le programme ambitieux de régénération au bénéfice de l'ensemble du réseau

Des investissements soutenus

500 M€

2025

 Investis pour la régénération et le développement du réseau en 2025

555 M€

2024

483 M€

2023

35

chantiers
majeurs

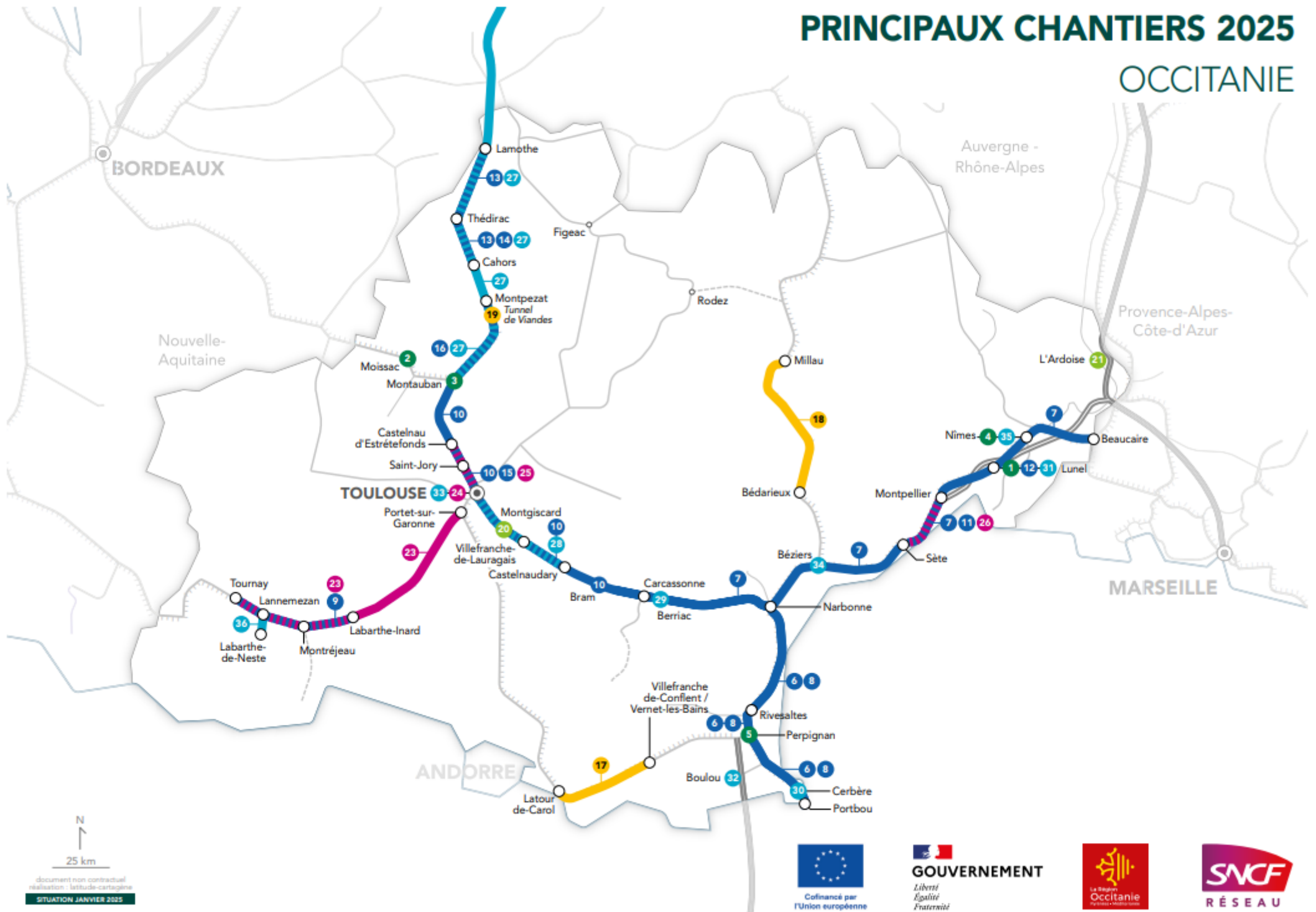
► **Des opérations d'envergure** sur le réseau structurant avec 4 trains usine

► **Poursuivre les programmes de modernisation** : CCR, gov de Toulouse, ...



PRINCIPAUX CHANTIERS 2025

OCCITANIE



document non contractuel
réalisation : latitude-cartagène
SITUATION JANVIER 2025



Poursuivre les projets de développement du ferroviaire

ACCOMPAGNER :

Le développement de l'offre voyageurs sur la région

Le développement international et de transit du fret sur le territoire

La réalisation des lignes à grande vitesse Bordeaux -Toulouse et Montpellier - Perpignan

Les projets de **SERM** dans les aires urbaines toulousaine et montpelliéraine

Les enjeux d'intermodalités dans le pilotage de nos projets

14Md€

Plan de financement
LNSO

2Md€

Plan de financement
LNMP (phase 1)

100M€

Fret

+24%
Offre
liO Trains

2
SERM
Toulouse /
Montpellier

2 LGV
2032/2034

+10% / an
Trafic Fret /
Avignon-
Perpignan

CONTRIBUER AU DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU TERRITOIRE ET RENFORCER NOTRE RÔLE DE CATALYSEUR DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Une attente forte du territoire sur les **retombées économiques en Occitanie** des projets ferroviaires

Systematiser **l'éco-conception** de nos projets

Des **rencontres spécifiques pour les fournisseurs** afin de détailler les marchés et appels d'offres générés par les grands projets : AFNT, LNMP, ...



20Md€ projets
SNCF R Occitanie



Sur **100€** investis
80€ sont confiés à la
filière industrielle



AFNT =
600M€ achats



60% des achats
réalisés auprès
d'entreprises Occitanie



100 recrutements
prévus en 2025



02.

LNMP

Le projet en un coup d'œil



150 km

de ligne nouvelle
entre Montpellier
et Perpignan

PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS



52,3 km
de ligne nouvelle
+7 km
de raccordements
au réseau existant



ligne mixte
(fret + voyageurs)



**2 Mds
d'euros**
CE 2020

PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN



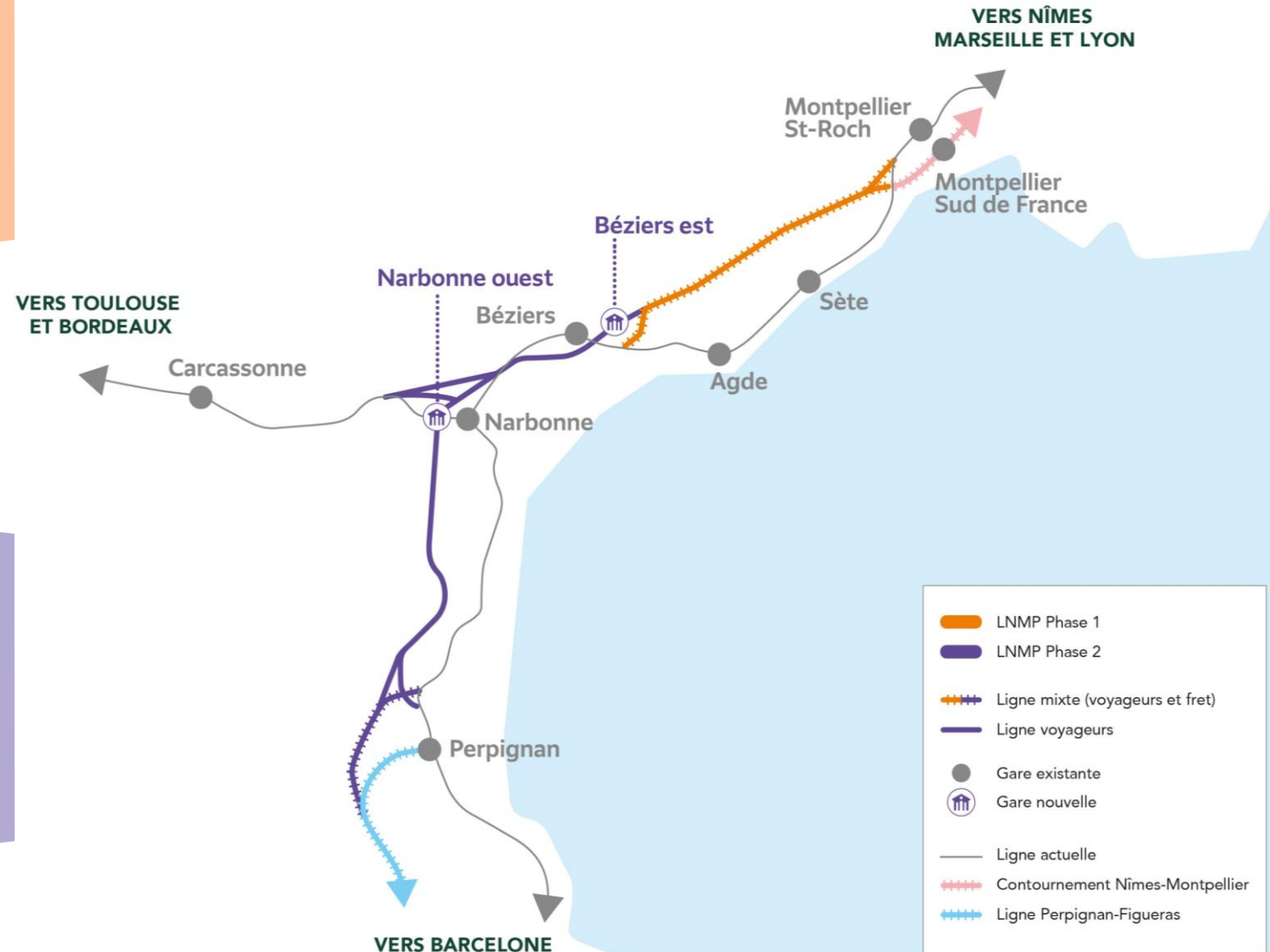
97,7 km
de ligne nouvelle
+23 km
de raccordements
au réseau existant



**2
gares
nouvelles**



**4 Mds
d'euros**
CE 2020



Pourquoi une ligne nouvelle ?

Un doublet de lignes **complémentaires** formant ensemble un réseau ferroviaire **plus performant**



UNE LIGNE EN +

c'est + de trains, pour tous, sur toutes les lignes !

LIGNE NOUVELLE

Plus rapide, pour aller plus loin

LIGNE ACTUELLE

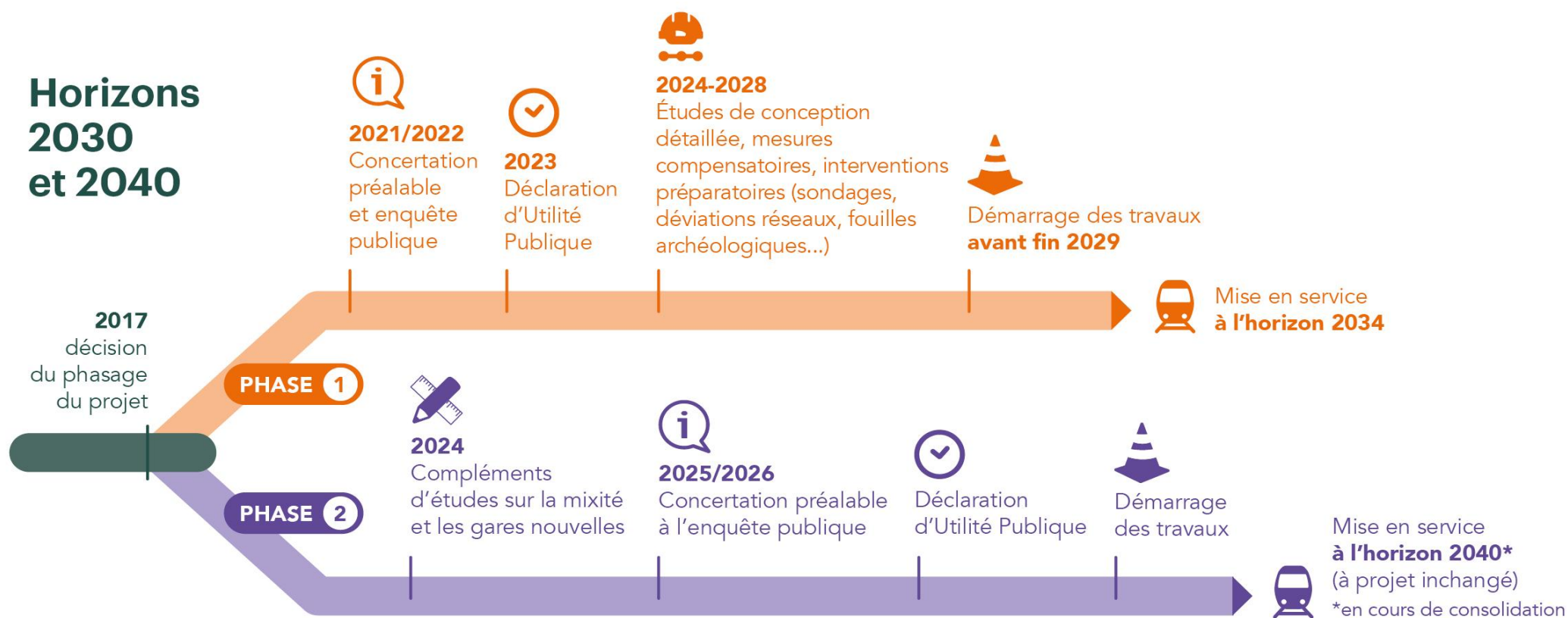
Plus de trains pour le quotidien

Un projet **indispensable** pour répondre aux besoins de mobilité de demain

Un projet **prioritaire** à l'échelle européenne

Un projet qui s'inscrit dans les grandes démarches nationales : Loi d'Orientation des Mobilités, Stratégie Nationale Bas Carbone, Loi Résilience et Climat...

Où en est le projet aujourd'hui ?



6 milliards d'euros 13 partenaires cofinanceurs

PHASE 1 2,04 Mds d'€
MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

PHASE 2 4,08 Mds d'€
BÉZIERS ↔ PERPIGNAN



40 %

▶ Collectivités

→ **Phase 1 : La société de financement LNMP**

Créée en 2022, elle gère la participation financière des collectivités

→ **Phase 2 : conventions de financement**

40 %

▶ Etat

→ **Phase 1 : AFITF** (Agence de financement des infrastructures de transports)

→ **Phase 2 : Contrat de plan Etat-Région**

Financement attendu à hauteur de

20 %

▶ Europe

→ **Phase 1** : deux subventions déjà obtenues (9,3 M€ + 6,3 M€)

→ **Phase 1 + phase 2** : un dossier retenu par l'UE en juillet 2024 pour une subvention de 22,5 M€

La consistance des travaux



3 raccordements au réseau existant : Montpellier (Rac A), Villeneuve-lès-Béziers (Rac B) et Lattes (Racc CNM)

1 sous-station électrique (Lattes-La Castelle)

2 franchissements de l'autoroute A9

Les raccordements et aménagements nécessaires

Présentation des ouvrages phase 1

1

tunnel sous le massif de la Gardiole

1

base travaux

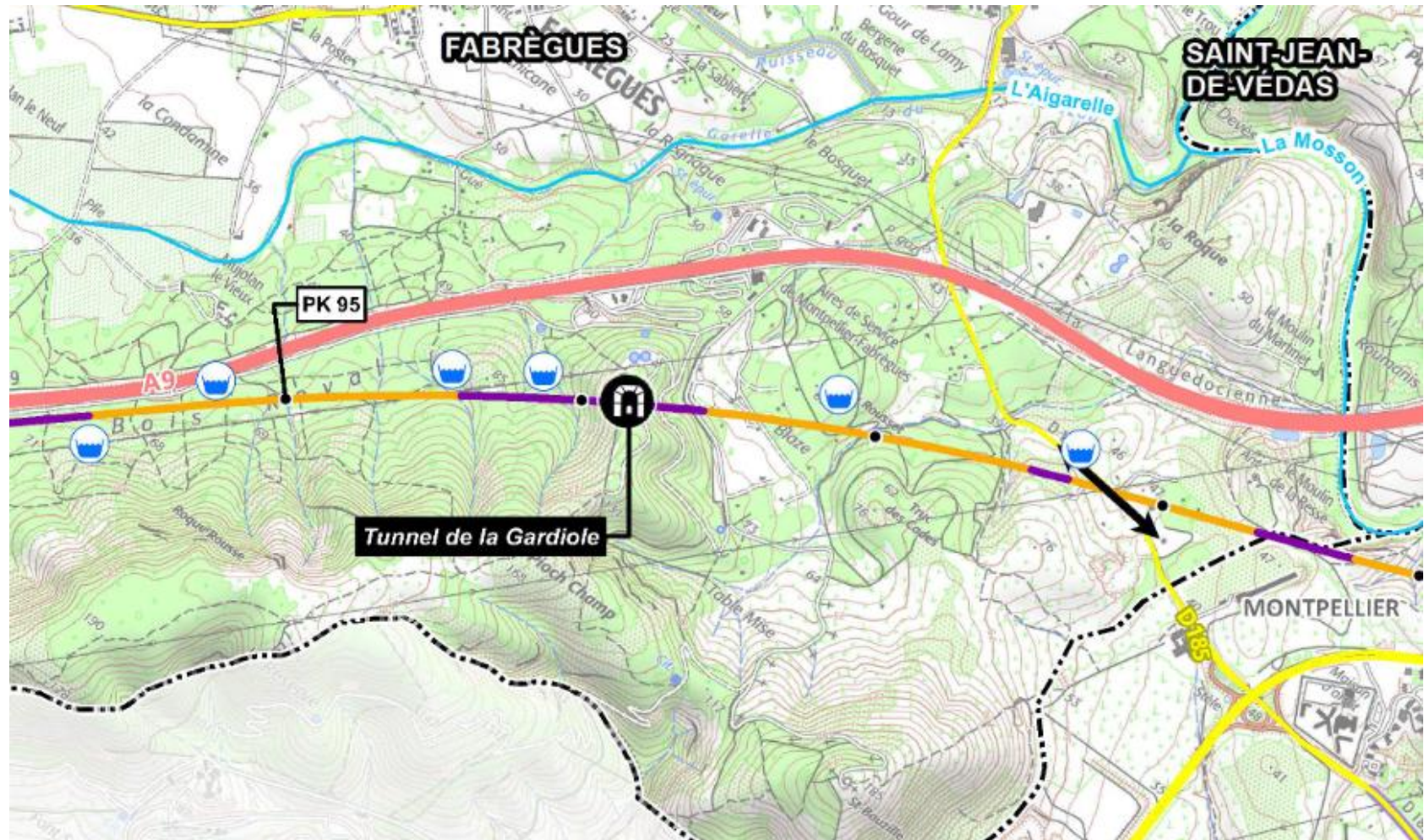
(Bessan – Saint-Thibéry)

18

viaducs dont 9 principaux et 9 de décharge près de 120 ouvrages d'arts

≈ 120

Ouvrages d'art (franchissements de voiries, voies ferrées, cours d'eau, rétablissement de continuités écologiques...)



Le viaduc de Poussan : pourquoi ? comment ?

Un viaduc d'environ **1 400 m** de longueur et de près de **30 m** de hauteur.

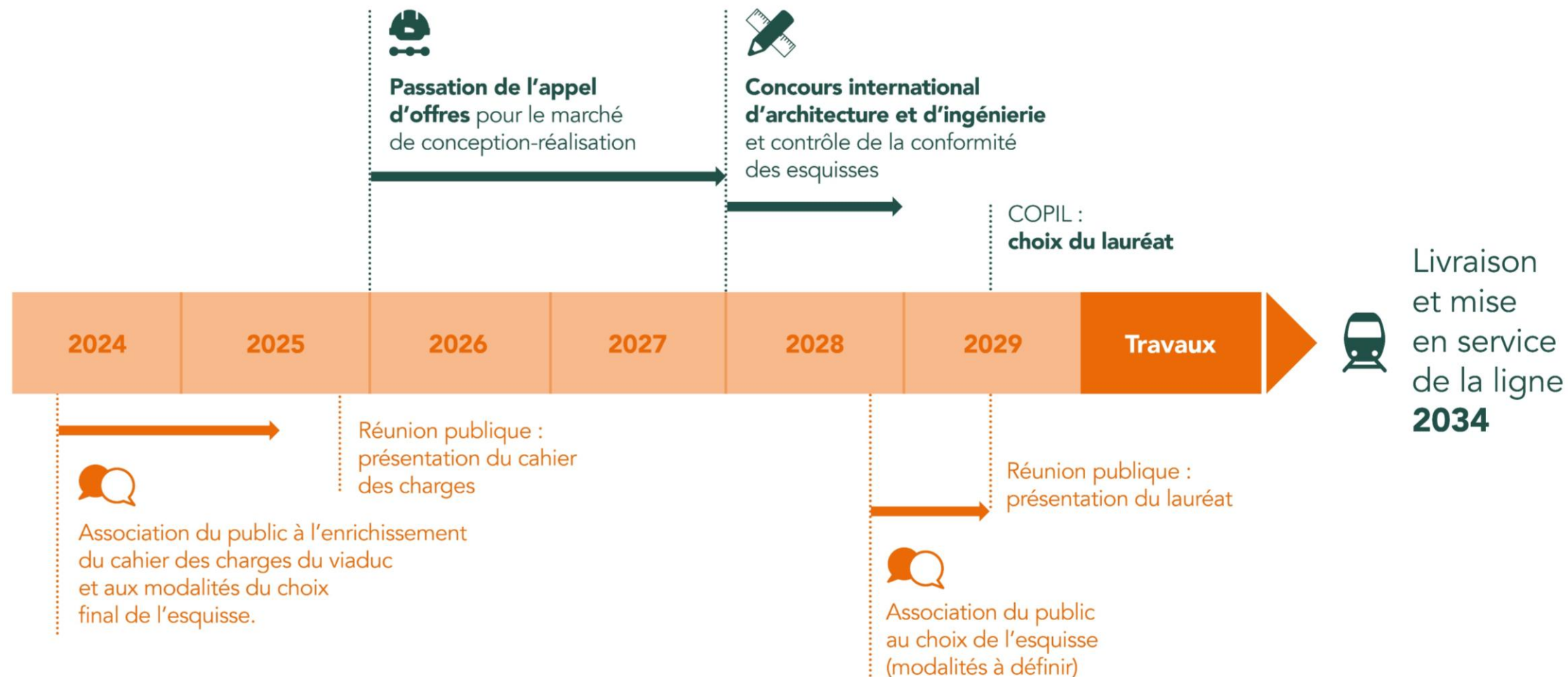
Un concours international d'architecture et d'ingénierie organisé par le titulaire du marché global de co-réalisation

Limiter l'emprise au sol de la Ligne Nouvelle

Préserver les ouvertures plutôt que des remblais massifs dans la plaine de Poussan



Le calendrier de réalisation



Les futurs travaux en chiffres

900

ha de surface de travaux

9,3

millions de m3 de déblai

9,6

millions de m3 de remblais

(dont environ 80% provenant des déblais et environ 20% provenant de carrières existantes)

≈ 235 000

mètres linéaires de rails, **200 000**

traverses, **475 000** tonnes de ballast et **2000** poteaux caténaires

1,6

millions de m3 de dépôt



Dimension environnementale

18

communes sont directement concernées par le tracé de la phase 1 du projet LNMP.

- ▶ Secteur des abords de Montpellier, Gardiole et Mosson
- ▶ Secteur du Bassin de Thau
- ▶ Secteur des Vallées de Libron et de l'Hérault



La démarche ERC et l'éco conception sont au cœur du projet LNMP



Objectif réaliser un projet ferroviaire à impacts maîtrisés (neutres voire positifs), en respectant des délais et des coûts raisonnables.

Exemple : Un ouvrage qui sera implanté à proximité d'un champ captant = *Territoire regroupant un ou plusieurs ouvrages de captage d'eau potable souterraine dans une même nappe phréatique*



03.

LNSO

Les objectifs de la ligne nouvelle du sud-ouest



Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax :

- améliorer les liaisons Nord-Sud (avec Paris) et Atlantique-Méditerranée
- gains de temps : 1 h pour Paris-Toulouse, 20 mn sur Dax et au-delà (Bayonne, Espagne, Béarn-Bigorre)
- 327 km de ligne nouvelle en section courante



AFSB : mise à 3 voies (4 voies aux points d'arrêts) + gares périurbaines + suppression de 6 PN

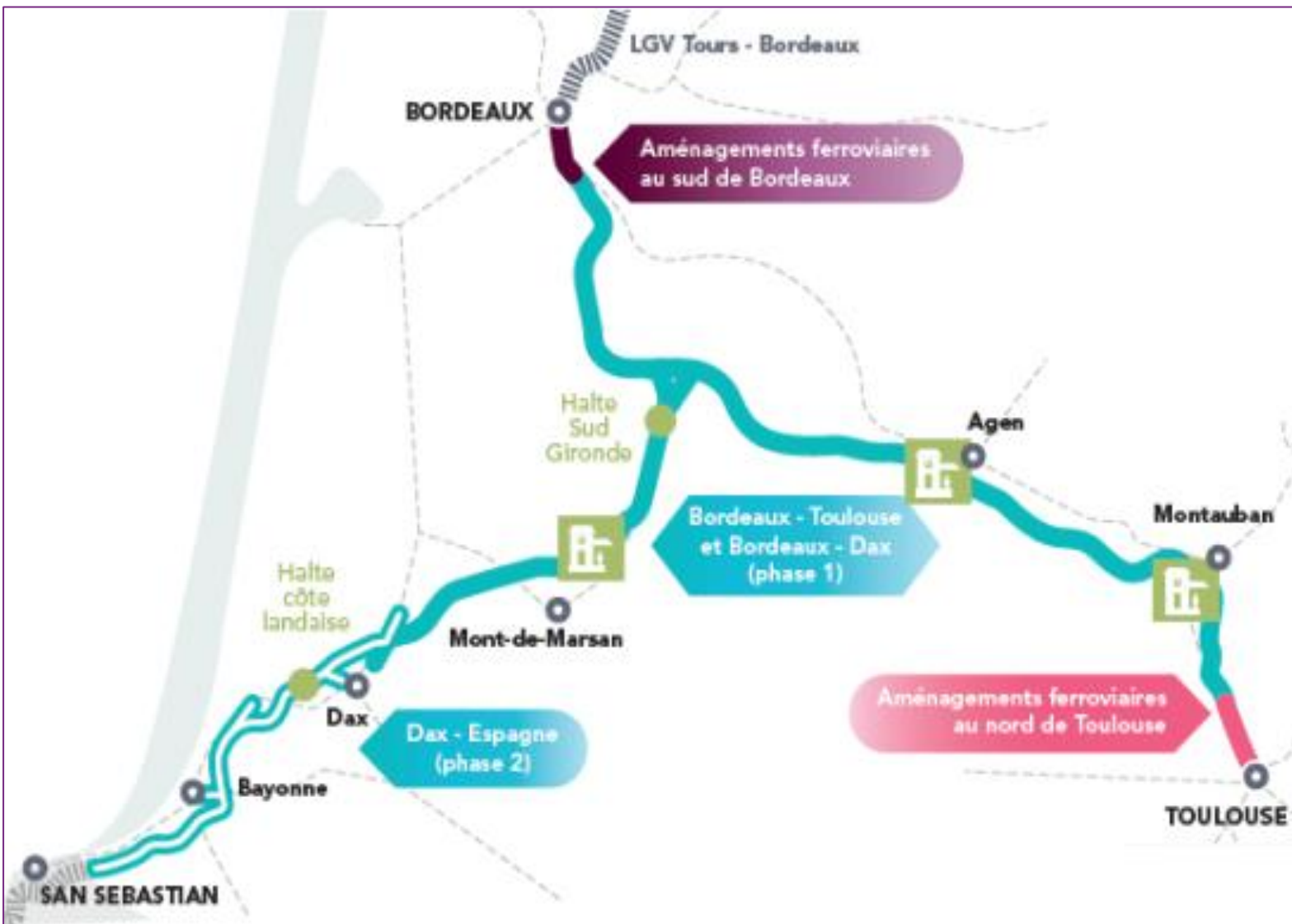


AFNT : mise à 4 voies + gares périurbaines



Gares : 3 gares et 2 haltes nouvelles (phase 1 et 2) - relevant de **Gares et Connexions**

Aujourd'hui, le projet LNSO comprend 2 phases



Phase 1 - 3 opérations

- ▶ Les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (327 km)
- ▶ AFSB (12km)
- ▶ AFNT (19km)

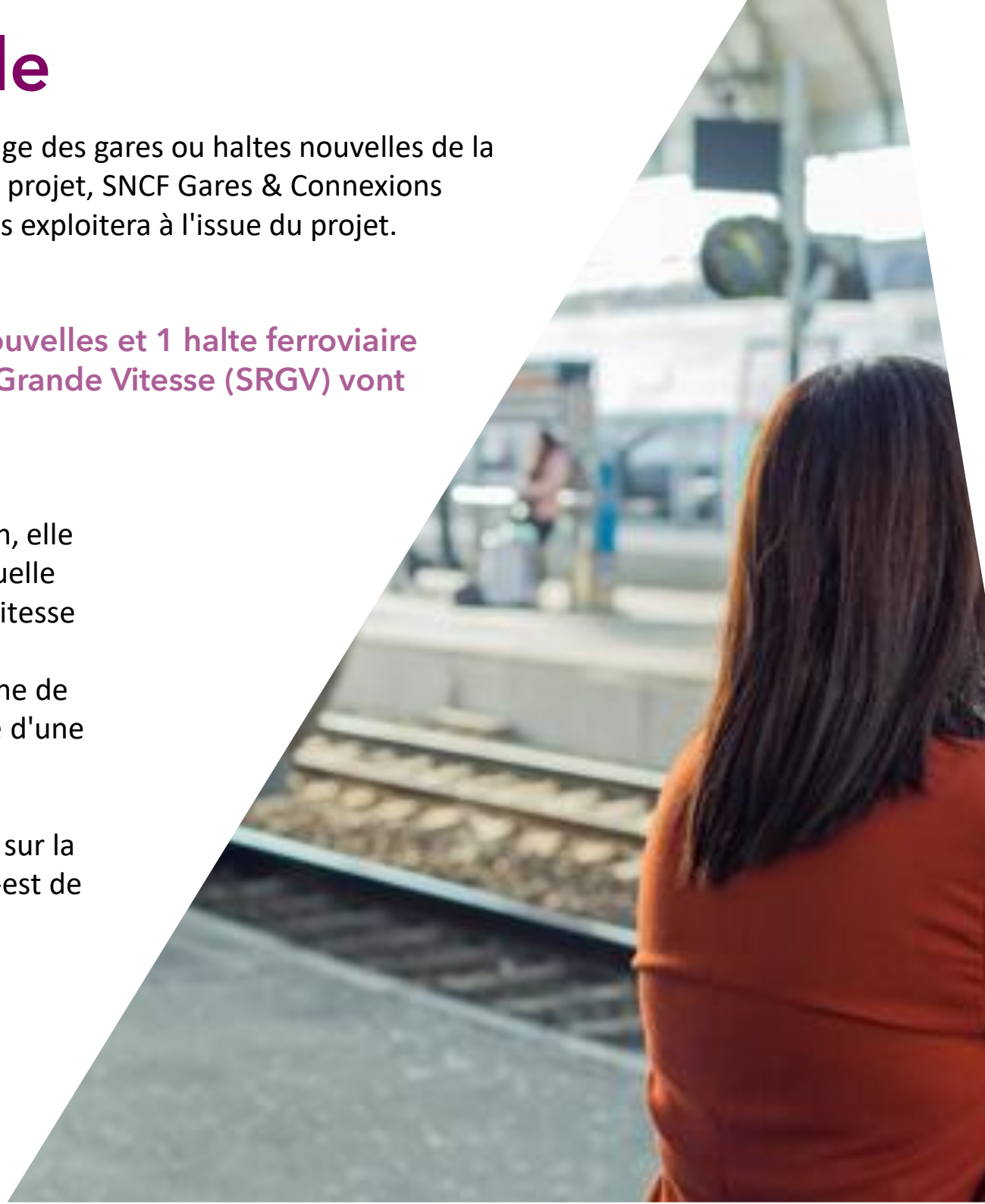
Phase 2 – la ligne nouvelle Dax-Espagne (91km)

LNSO - gare nouvelle

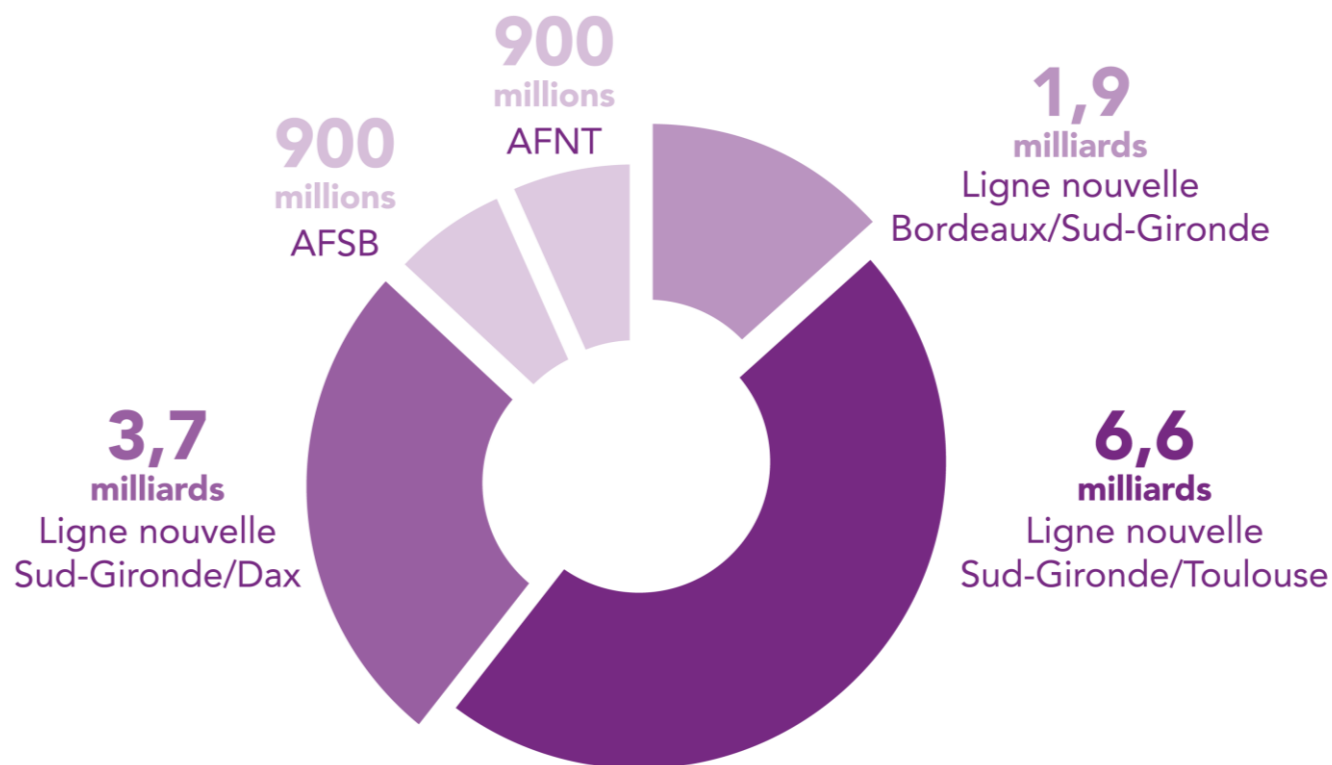
SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage des gares ou haltes nouvelles de la **LNSO**. En lien étroit avec les autres partenaires du projet, SNCF Gares & Connexions assure la conception de ces gares, les réalisera et les exploitera à l'issue du projet.

Dans le cadre de la phase 1 de la LNSO, **3 gares nouvelles et 1 halte ferroviaire nouvelle destinée aux Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV) vont être créées**

- ▶ **La gare nouvelle de Montauban** située sur la commune de Bressols (82). Au sud de Montauban, elle s'inscrit à l'intersection de la ligne ferroviaire actuelle (Bordeaux-Toulouse) et la future ligne à grande vitesse
- ▶ **La gare nouvelle d'Agen** située sur la commune de Brax (47), au sud-ouest d'Agen disposera à terme d'une "navette TER" en direction de la gare d'Agen
- ▶ **La gare nouvelle de Mont-de-Marsan** située sur la commune de Lucbardez-et-Bargues (40) au nord-est de la ville de Mont-de-Marsan
- ▶ **La halte nouvelle SRGV située en Sud-Gironde**, sur la commune d'Escaudes.



Financement LNSO



25

collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ont signé aux côtés de l'État, de l'Union européenne, de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, **le plan de financement de la phase 1 de la LNSO, déclarée d'utilité publique** (AFNT, AFSB, lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Sud-Gironde-Dax).

Ce plan prévoit un **financement à parité entre l'État et les collectivités à hauteur de 40% chacun**, les 20% restants seront apportés par l'Union européenne. L'estimation des coûts d'investissement est de **14 milliards d'euros courants pour cette phase 1**.

Consistance des travaux

AFSB

12

km de voies nouvelles

17

Nouveaux ouvrages d'art

2

km de murs de soutènement

6

PN supprimés

7

kms de caténaires remplacés

40

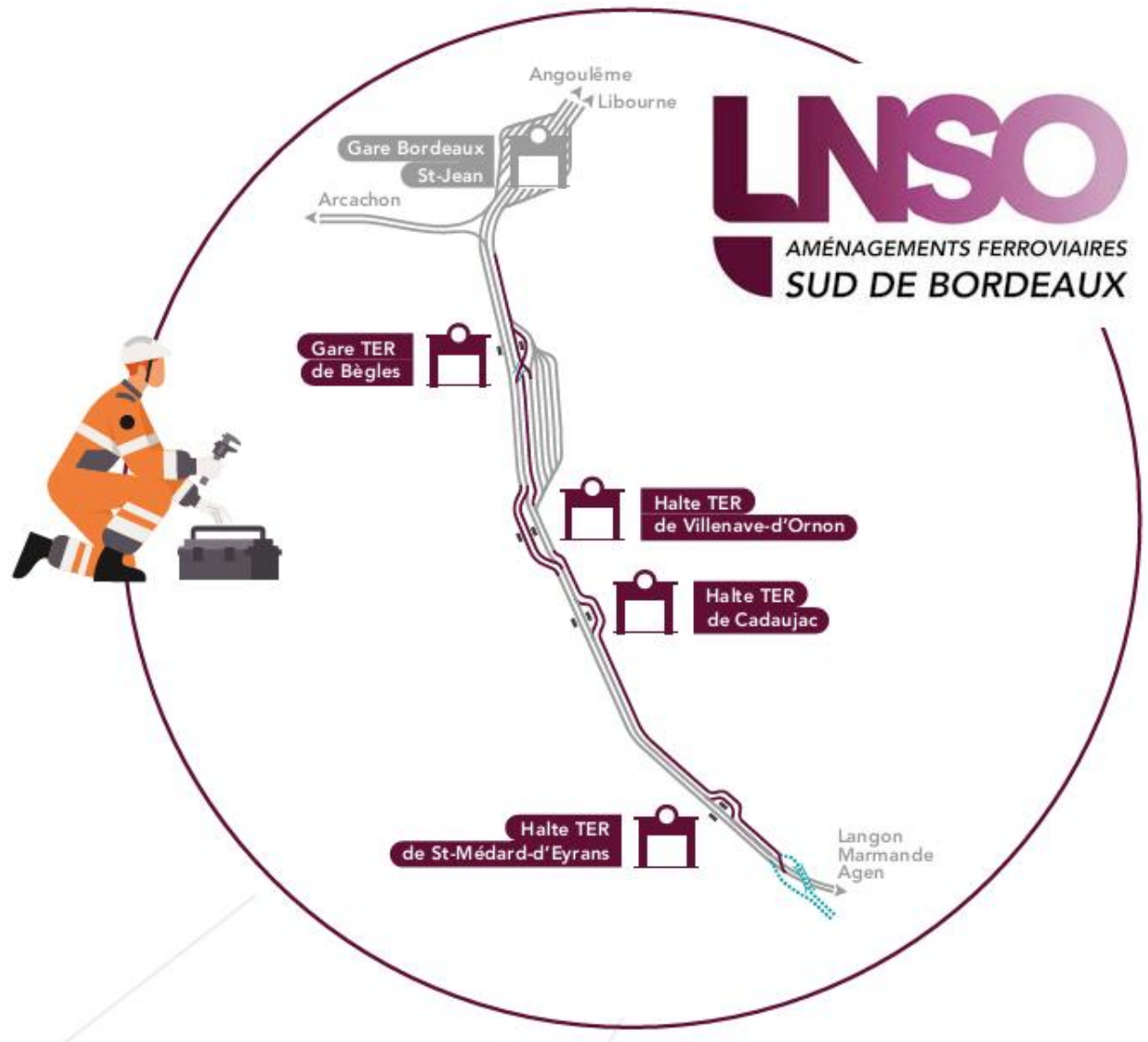
aiguillages posés

10

kms d'écrans anti-bruit

4

gares et haltes modernisées



Ouvrages d'art

AFSB

Saint-Médard

- ▶ Un nouveau pont route dans la zone du Cordon d'or
- ▶ Un nouveau pont route du Sablé d'expert
- ▶ Un passage sous les voies ferrées pour les mobilités douces sous l'avenue du 8 mai
- ▶ Une passerelle cycles et piétons à l'actuelle halte

Cadaujac

- ▶ Un nouveau pont route sur la rue des Marguerites
- ▶ Les travaux du "Passage des Genêts" à Cadaujac vont commencer.
- ▶ Création d'un nouveau passage routier et cyclo-piétons sous la voie ferrée à
- ▶ Cadaujac, face à l'allée des Genêts.

Villenave d'Ornon

- ▶ Création de pont-routes au niveau du chemin du Pas de la Cote
- ▶ de la rocade, et de la rue du Maréchal de Tassigny

Bègles

- ▶ Création d'un pont au-dessus du cours d'eau « Estey de Franc »
- ▶ Création d'un "saut de mouton" permettant le chevauchement entre deux voies ferrées et enjambant le cours d'eau

Consistance des travaux

AFNT

19

km de voies nouvelles

12

Nouveaux ouvrages d'art

3

km de murs de soutènement

73

Km de voies créées

67

kms de caténaires remplacés

48

aiguillages posés ou renouvelés

7,7

km d'écrans anti-bruit



Consistance des travaux

Lignes nouvelles

Création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (grande vitesse pour les voyageurs, 320 km/h)

Tronc commun Sud Bordeaux-Sud Gironde (55 km) permettant d'optimiser les investissements, la consommation d'espace et d'assurer des fonctionnalités supplémentaires.

327

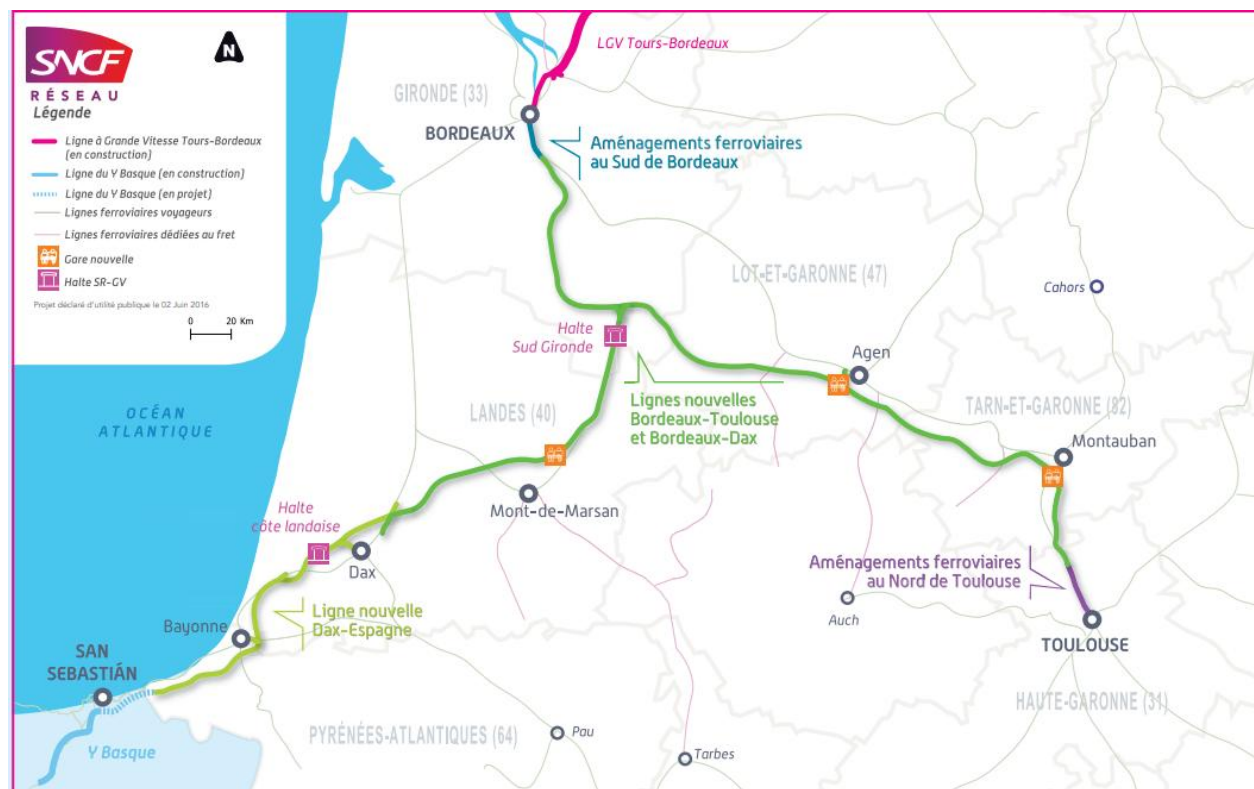
km de lignes nouvelles

105

communes concernées

15

km de raccordements au réseau existant



Dimension environnementale



Préserver l'environnement pendant les travaux des AFNT/AFSB

La démarche « **Eviter, Réduire, Compenser** » a guidé les études dès les premières étapes de conception. En phase de chantier, des mesures seront mises en œuvre afin de limiter au maximum les incidences sur l'environnement.



Interventions dans le lit mineur des cours d'eau en dehors des périodes de reproduction



Balisage et mise en défens des stations d'espèces et d'habitats remarquables ; installations des bases chantier en dehors des zones sensibles



Travaux de défrichage en dehors de la période de reproduction ou d'hibernation



Ouvrages hydrauliques dimensionnés pour une crue centennale ; nouveaux ouvrages conçus pour permettre une transparence hydraulique et écologique



Réduction des nuisances liées aux poussières (arrosage du ballast) ; méthodes et engins moins bruyants



Bassins d'écêtement (ou équivalents) pour réguler si nécessaire les débits de collecte des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel



Réutilisation maximale des matériaux lors des terrassements ; évacuation vers les sites de traitement adaptés des matériaux jugés impropres



Restauration des milieux (prairies, zones boisées, réaménagement de berges, création de mares, etc.)



04.

TOULOUSE -
MATABIAU

NeÔmatabiau

Le projet NeÔmatabiau (pour « Nouveau Matabiau ») redimensionne la gare historique de Toulouse-Matabiau, pour la rendre plus **accessible**, **connectée** et **conviviale**.

NeÔmatabiau est à la **fois un projet de mobilité**, pour moderniser et agrandir la gare, ainsi qu'un projet pour **intégrer la gare et les quartiers environnants** dans un centre-ville étendu. Autre objectif : **faciliter l'intégration de la métropole dans le futur réseau ferroviaire à grande vitesse** grâce au projet LNSO.

La nouvelle gare c'est

5000 m²

de chantier

150 000

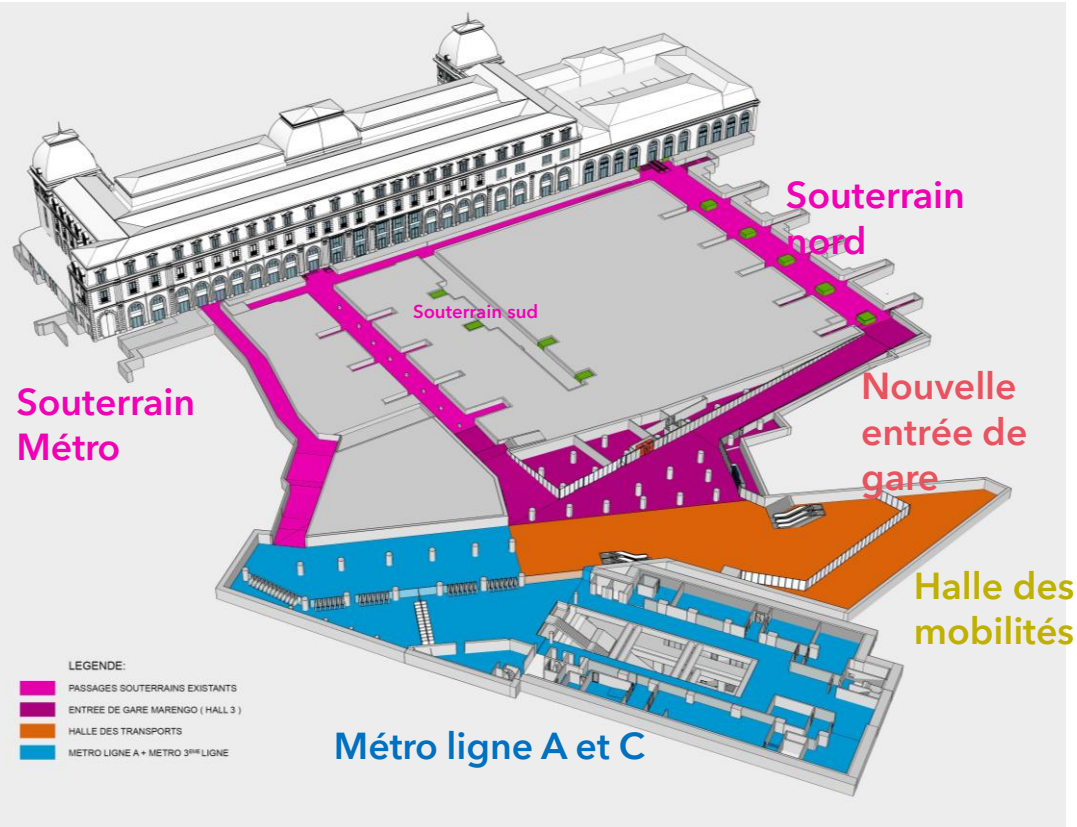
voyageurs par jour, à
l'horizon 2032

42 millions

d'euros comme coût total du
chantier



Le prolongement des souterrains de la gare



Deux opérations complémentaires :

- ✓ Un **souterrain métro** déconnecté de l'accès aux quais, et rendu pleinement accessible PMR
- ✓ Une **nouvelle entrée de gare**, qui prolonge les souterrains Nord et Sud de la gare Matabiau

- **Lisible et Fonctionnelle** par la convergence des passages souterrains
- **Confortable et accessible** à tous les voyageurs y compris PMR
- **Un lien essentiel** entre la Halle des Mobilités (connectant les lignes A et C du métro, la station bus Marengo) et le bâtiment historique de Toulouse Matabiau

Clés de financement différentes

- **Souterrain Métro** : opération cofinancée à parité par Toulouse Métropole, Tisséo, l'Etat et SNCF G&C
- **Entrée de gare** : opération CPER

Le prolongement des souterrains de la gare

Maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement des souterrains : **SNCF Gares& Connexions**
Travaux ferroviaires sous maîtrise d'ouvrage déléguée **SNCF Réseau**

Planning d'opération :

- 1^{er} semestre 2025 : dépose des installations ferroviaires à l'aplomb du futur ouvrage d'art
- 2025-2026 : réalisation des travaux principaux d'ouvrage d'art
- 1^{er} semestre 2027 : repose des installations ferroviaires

Mise en service mutualisée extension passages souterrains / halle des mobilités : **2028**



MERCI

Pour votre attention

SNCF

RÉSEAU