

Aménagements ferroviaires Nord de Toulouse

Davantage de trains pour une mobilité durable

GPSO

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
NORD DE TOULOUSE



Avec le soutien de l'Union européenne





GPSO, une ambition à l'échelle du Sud-Ouest

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), situé dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, s'inscrit dans la continuité de la ligne Sud Europe Atlantique (SEA) Tours-Bordeaux, mise en service en 2017.

Il porte sur les axes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Espagne et répond à la fois aux enjeux de mobilité longue distance, de développement des trajets du quotidien et du fret ferroviaire.

Son ambition : améliorer l'offre globale de services ferroviaires depuis et vers la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie en conciliant la création de lignes et de gares nouvelles et des aménagements ferroviaires sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) se déroule en deux phases.

Phase 1 Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax

Elle est composée de plusieurs opérations :

1 La création des lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax (avec un tronç commun entre le Sud de Bordeaux et le Sud-Gironde), déclarées d'utilité publique le 2 juin 2016, avec création de 3 gares nouvelles sur les communes de **Brax** (au sud-ouest d'Agen), de **Bressols** (au sud-est de Montauban) et **Lucbardez-et-Bargues** (au nord de Mont-de-Marsan), et 1 halte de services régionaux à grande vitesse en Sud-Gironde (Captieux / Escaudes) ;

2 La réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux - Toulouse au nord de Toulouse, entre la gare de Toulouse Matabiau et de Castelnau d'Estrétefonds, déclarés d'utilité publique le 4 janvier 2016 ;

3 La réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux - Toulouse au sud de Bordeaux, entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, déclarés d'utilité publique le 25 novembre 2015.

Phase 2 Dax-Espagne

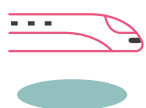
Elle consiste en la création de la ligne nouvelle Dax-Espagne se raccordant aux précédentes et à la future ligne Vitoria-Bilbao-Saint-Sébastien (Y basque), avec une section de ligne nouvelle au nord de Saint-Sébastien. Cette phase s'inscrit dans le long terme.

Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse

Les aménagements ferroviaires sur la ligne actuelle doivent permettre de répondre aux enjeux de desserte du territoire : une augmentation du trafic voyageurs et fret sur cet axe, en compatibilité avec la future ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). L'amélioration du réseau existant est indispensable pour développer les transports du quotidien, en cohérence avec les ambitions affichées pour le développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire toulousaine, les TER de la Région Occitanie et les projets de déplacements urbains portés par Tisséo Collectivités, comme la 3^{ème} ligne de métro.

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) ont pour objectifs :

Pour atteindre ces objectifs, le projet prévoit l'aménagement de 19 kilomètres d'infrastructures ferroviaires :



D'accueillir dans de bonnes conditions les circulations TGV depuis l'extrémité de la LGV sur la commune de Saint-Jory jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau ;



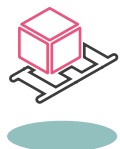
La mise à 4 voies de Toulouse à Saint-Jory et la création d'une zone de raccordement avec la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse : 2 voies rapides (160 km/h) et deux voies lentes (130 km/h), avec les aiguillages nécessaires pour assurer les communications entre les voies ;



De développer l'offre de service TER sur le nord toulousain (une 1^{ère} brique du SERM) ;



La réalisation d'un terminus partiel des TER périurbains à Castelnau d'Estrétefonds ;



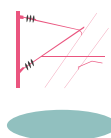
D'accroître le développement du trafic de marchandises au nord de Toulouse.



La modification des postes de signalisation commandés à distance depuis la Commande Centralisée du Réseau (CCR) à Toulouse ;

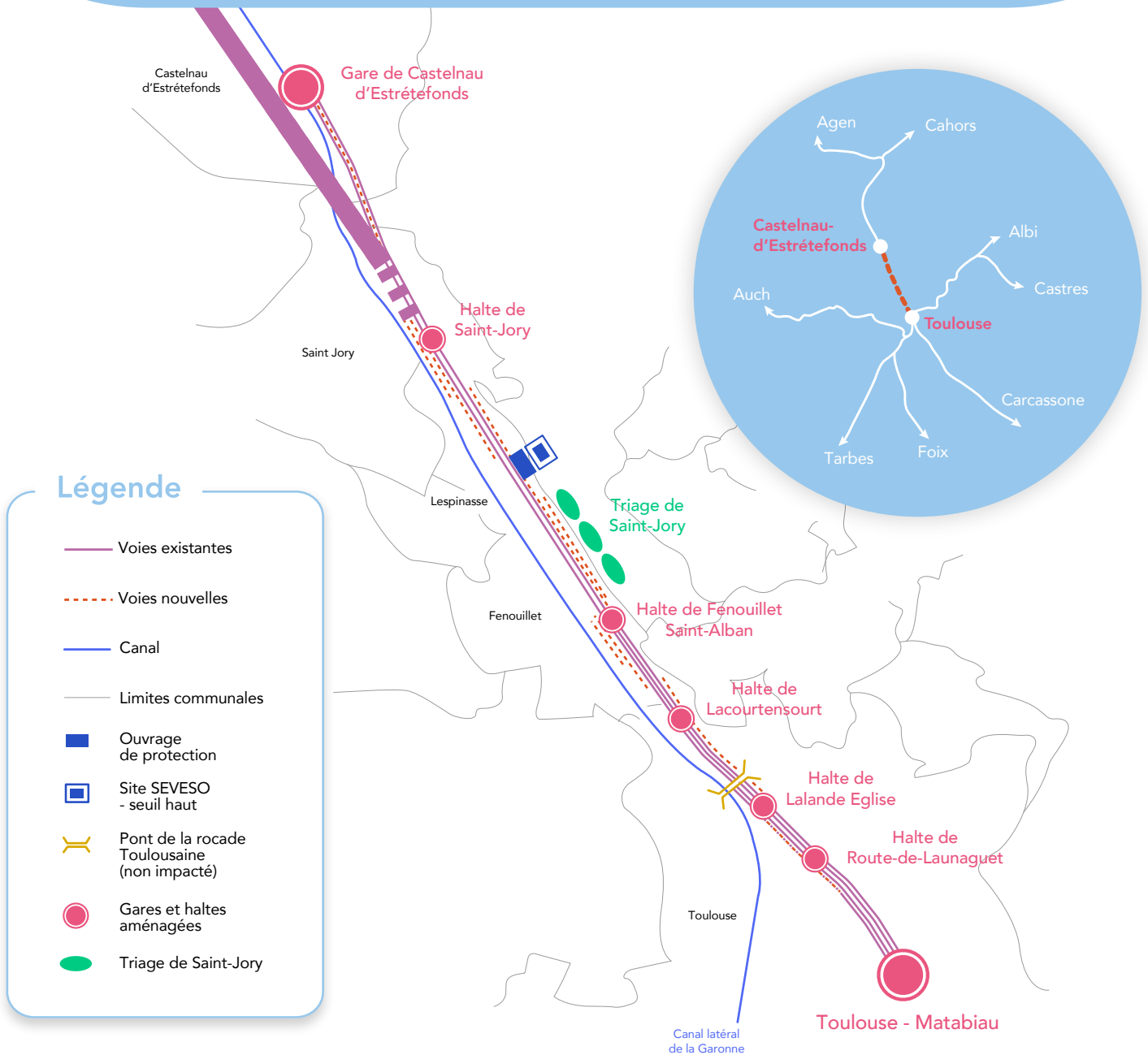


L'aménagement des haltes et des 6 pôles d'échanges multimodaux (PEM) à Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande Église et Route de Launaguet ;



La modernisation de la caténaire dans une technologie interoperable compatible avec les trains européens.

La carte des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse



Le projet en quelques chiffres

12

nouveaux ouvrages d'art
(6 pont-routiers et ferroviaires,
1 galerie, 3 passerelles
et 2 passages souterrains)

3 km

de murs de
soutènement

73 km

de voies créées

67 km

de caténaires
régénérées par
des installations de
nouvelle génération

48

aiguillages
posés ou
renouvelés

7,7 km

d'écrans
antibruit

Les Travaux

Le projet doit permettre d'accueillir, dans des conditions optimales de confort et de robustesse, **l'ensemble des trafics projetés à court, moyen et long terme** (horizon projet + 30 ans) par les autorités organisatrices des mobilités, en cohérence avec les autres modes de transport et les contraintes qui s'imposent au secteur géographique de la banlieue nord de Toulouse. De nombreux travaux sont nécessaires jusqu'à la mise en service, prévue en 2031.

1 Les voies

La mise à 4 voies de **Toulouse à Saint-Jory**, outre la pose de nouveaux rails, traverses et ballast, va nécessiter l'adaptation des réseaux hydrauliques et de drainage, des installations de signalisation, télécom, énergie et de traction électrique.

La création de voies nouvelles va **impacter la berge Est du canal latéral à la Garonne**, ainsi que **certaines routes et les réseaux de transport d'électricité, de gaz et de fibre optique**. L'adaptation de ces axes et réseaux relève d'autres gestionnaires d'infrastructures (VNF, RTE, ...).

6 ouvrages devront être adaptés ou reconstruits en vue de l'élargissement de la plateforme ferroviaire, ainsi que **5 nouveaux ouvrages dénivelés dans les haltes** et **1 ouvrage de protection contre les risques industriels** (dépôt d'hydrocarbures de Lespinasse).

2 Les haltes

Le projet prévoit le **réaménagement des gares/haltes de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet Saint-Alban, Lacourtenourt** (déplacée de 700 mètres au sud de son emplacement actuel), **Lalande Église et Route de Launaguet** (halte à proximité du métro La Vache de la ligne B et de la future ligne C du métro toulousain).

Les travaux consistent à :

- Réaménager les quais,
- Créer lorsque c'est nécessaire des ouvrages dénivelés pour accéder aux quais en toute sécurité,
- Aménager les interfaces avec les pôles d'échanges multimodaux en cohérence avec les projets des collectivités compétentes.



3 L'alimentation électrique

La migration vers une nouvelle technologie de caténaire va renforcer la fiabilité de l'infrastructure en déployant un outil moderne répondant aux standards internationaux d'interopérabilité et facilement maintenable. Il sera nécessaire de moderniser l'ensemble des installations existantes, et de créer les installations nécessaires aux voies nouvellement créées.

4 La signalisation

La création de voies nouvelles impose d'importantes modifications des installations de signalisation ferroviaire. Les travaux consistent à mener de front la création/modification de postes d'aiguillages et l'adaptation de la signalisation latérale d'une part et les installations de télécommande au sein de la CCR de Toulouse d'autre part.

Planning de réalisation

Fin 2023

Enquête environnementale

2025

- Fin des travaux préparatoires
 - Continuité des travaux principaux
- Phase 0

2027

Travaux sur les postes de signalisation de la gare de triage

Phase 2 - Bascules de voies

2030

Travaux en gare de Matabiau

Phase 4 - Bascules de voies

2024

- Début des travaux préparatoires
- Engagement des travaux principaux

2026

Mise en service commerciale du terminus partiel à Castelnau d'Estrétefonds et de la desserte au passage Route de Launaguet

Phase 1 - Bascules de voies

2029

Intégration dans la Commande Centralisée du Réseau (CCR)

Phase 3 - Bascules de voies

2031

Fin des travaux principaux et mise en service commerciale des 4 voies AFNT

Phase 5 - Bascules de voies + fin

La prise en compte des enjeux environnementaux, naturels et humains

La démarche « Éviter, Réduire, Compenser » a guidé les études de projet de réalisation des AFNT tout au long des étapes de conception. C'est ainsi que, en concertation avec les acteurs du territoire et les Services de l'Etat, les hypothèses de tracé ont évolué, pour diminuer l'impact sur l'Hers et sur le canal latéral, limiter les emprises travaux, réutiliser au maximum les emprises ferroviaires existantes. Les études sur le milieu naturel ont été menées sur plusieurs cycles biologiques, et les études acoustiques et vibratoires ont permis de proposer des solutions pour limiter les nuisances de l'infrastructure et des circulations ferroviaires attendues. L'insertion architecturale et paysagère de projet fait également l'objet d'une attention particulière.

Limitation

des impacts pendant les travaux

- En phase chantier, de nombreuses mesures seront mises en œuvre afin de limiter au maximum les incidences sur l'environnement, notamment dans les zones les plus sensibles d'un point écologique :



les travaux de défrichage débuteront en dehors de la période de reproduction ou d'hibernation ;



les stations d'espèces et d'habitats remarquables seront balisées et mises en défens de manière à être préservées ;



les installations de base chantier éviteront les zones sensibles ;



les matériaux de terrassement seront soit évacués sur des sites de traitement appropriés soit réutilisés quand leur qualité le permettra ;



la qualité des eaux souterraines et superficielles et des captages d'eau potable sera préservée et contrôlée ;

Mise en œuvre

des mesures compensatoires

- Différentes mesures compensatoires sont envisagées à ce stade des études et seront concertées lors de l'enquête publique environnementale. SNCF Réseau s'engage sur le long terme. En confiant leur gestion à des prestataires spécialisés, le maître d'ouvrage s'assure de la pérennité des actions mises en œuvre. Les mesures concernent :



la réalisation de travaux de restauration (prairies dégradées, haies, zones boisées, zones humides...);



la réhabilitation écologique de milieux, menée sous le contrôle technique d'un écologue spécialisé ;



le réaménagement des berges du canal et la restauration de sa continuité écologique en rive droite ;

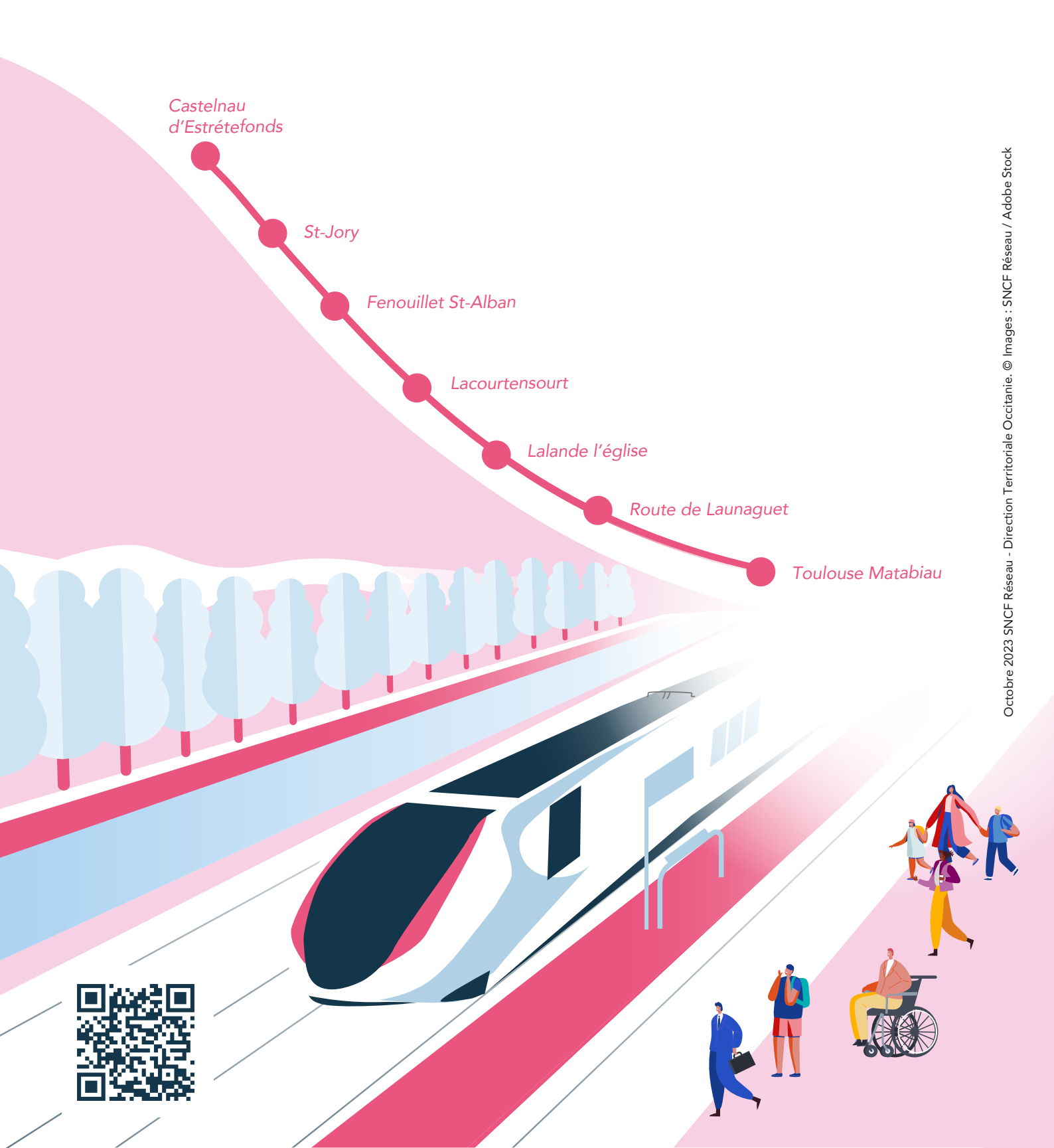


la plantation d'un boisement compensateur.

- Un chantier qui contribue à l'insertion, à l'emploi et à l'animation économique du territoire

Afin d'aider les personnes éloignées de l'emploi ou en situation de précarité, SNCF Réseau intègre, dans ses marchés de travaux ferroviaires et de prestations, des clauses d'insertion sociale. Sur le chantier des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, ce sont 194 662 heures réparties sur 9 ans, soit 123 emplois en équivalent temps plein, que les entreprises retenues devront réserver à l'insertion professionnelle de personnes en difficulté.





Octobre 2023 SNCF Réseau - Direction Territoriale Occitanie. © Images : SNCF Réseau / Adobe Stock

Les partenaires des AFNT

contact : afnt@sncf.fr
 information : www.gpso.fr



Avec le soutien de l'Union européenne

