



**GPSO**

AGENCE  
GRAND PROJET DU SUD-OUEST

**DOSSIER DE  
PRESSE**

# Lancement du chantier des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse

La LGV Toulouse-Bordeaux-Dax  
commence maintenant !

MARDI 7 MAI 2024

[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)



# SOMMAIRE

---

ÉDITOS..... p. 3

LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES-CLEFS..... p. 6

LES ACTEURS DU GPSO..... p. 7

## GPSO : UN PROJET AU BÉNÉFICE DU SUD-OUEST ET DE L'EUROPE

→ Un projet de territoires..... p. 9

→ Un projet européen qui relie les corridors atlantique et méditerranéen..... p. 10

→ Un projet écoconçu au service d'une mobilité durable..... p. 11

→ Un projet attendu..... p. 12

## AFNT : UNE OPÉRATION AU BÉNÉFICE DE TOUS LES DÉPLACEMENTS

→ Des aménagements pour permettre les futurs flux de trafics..... p. 14

→ Le chantier en un coup d'œil..... p. 16

→ Les AFNT, l'une des prochaines briques du Service Express Régional  
Métropolitain (SERM) de l'aire toulousaine pour les mobilités du quotidien... p. 17

→ "Éviter, réduire, compenser", la démarche environnementale  
au cœur des AFNT..... p. 18

DES OUTILS POUR S'INFORMER..... p. 19

ANNEXE..... p. 20

# ÉDITOS



Je me réjouis de l'engagement des travaux des AFNT, en ce début d'année 2024, qui sont les premiers résultats des efforts conjoints de l'État et des collectivités territoriales partenaires pour réaliser ce projet ferroviaire d'ampleur. C'est une première brique du futur GPSO qui se matérialise sur le terrain, avec à terme une desserte à grande vitesse des territoires des deux régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine. C'est enfin une contribution au futur Service express régional métropolitain toulousain, avec deux voies nouvelles aménagées aux côtés des voies existantes régénérées, des haltes modernisées et dotées de pôles d'échanges multimodaux. Fin 2031, nous aurons ainsi des capacités supplémentaires pour les trains du quotidien et les trains de marchandises, avec une qualité de service renforcée et fiabilisée.

**Pierre-André DURAND**

*Préfet de la région Occitanie  
Préfet coordonnateur du GPSO*



Le lancement des travaux des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse est une étape cruciale dans l'aboutissement du projet de ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux-Dax. Dans quelques années maintenant, Toulouse et l'Occitanie seront enfin connectées à la grande vitesse. Vers Paris d'une part, mais aussi vers le Sud de l'Europe. Cette infrastructure nous permettra par ailleurs d'augmenter la fréquence des trains du quotidien sur l'axe Toulouse-Montauban, à la manière d'un RER.

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest comme la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan illustrent clairement le new deal ferroviaire que j'appelle de mes vœux, en France comme au niveau européen.

Notre mobilisation et la détermination des collectivités ont fini par payer ! Ensemble, nous réparons une injustice territoriale et inscrivons l'Occitanie dans une dynamique d'avenir, vertueuse vis-à-vis de l'urgence climatique.

**Carole DELGA**

*Présidente de la Région Occitanie  
Présidente de la Société du GPSO*



L'arrivée de la Grande vitesse est un considérable progrès pour Toulouse et l'ensemble de la Métropole. Cette nouvelle ligne crée de nouvelles opportunités pour les Toulousains, en les rapprochant, tout à la fois, de Bordeaux, de l'Espagne et de Paris.

Elle constitue une puissante alternative décarbonée à la voiture et à l'avion, dans des conditions confortables, propices au travail à bord pour ceux qui voyagent dans un cadre professionnel.

Comme beaucoup d'entre nous le réclament, les aménagements qu'elle implique permettront un véritable bond en avant pour les trains du quotidien et le développement du fret.

Je me réjouis de voir démarrer les travaux tant attendus des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) et, avec eux, ceux du projet de Ligne à Grande Vitesse Toulouse -Bordeaux-Paris.

**Jean-Luc MOUDENC**

*Président de Toulouse Métropole  
Maire de Toulouse*



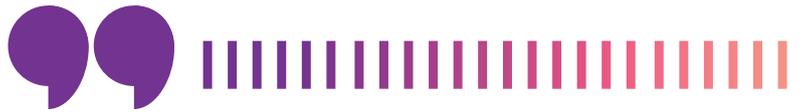
Nous devons lutter contre les bouchons et protéger les Hauts-Garonnais des pollutions atmosphériques. Développer le rail est un moyen efficace, durable, pour y parvenir et accélérer la nécessaire bifurcation écologique.

Le démarrage du chantier des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse est une étape majeure qui acte le lancement des travaux du GPSO. Le Département est le deuxième plus gros financeur de ce projet en Occitanie. Un projet qui permettra de relier notre territoire au Réseau des lignes à grande vitesse mais également d'offrir aux Haut-Garonnais, ruraux comme métropolitains, une alternative de transport du quotidien compétitive et décarbonée.

C'est en combinant un mix de solutions, le vélo, le covoiturage, le rail, les transports en commun, que nous parviendrons à réduire l'utilisation de la voiture individuelle. C'est le sens du partenariat engagé avec les autres collectivités locales pour développer un Service Express Régional Métropolitain. Je me réjouis que le cumul des forces ait rendu possible le démarrage de ce grand projet structurant pour notre territoire.

**Sébastien VINCINI**

*Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne*



Engagées aux côtés de nos partenaires, les équipes de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont fières de célébrer la concrétisation du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), porteur d'une ambition forte pour les Sud-Ouest français et européen.

Le GPSO participe au renforcement du maillage ferroviaire local, national et européen au service de toutes les mobilités : la mobilité longue distance pour les voyageurs et la libération de capacités pour le fret, avec la création de plusieurs LGV ; la mobilité du quotidien, en proposant des infrastructures nouvelles dans les aires urbaines de Toulouse et de Bordeaux. Composante du GPSO, les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse s'inscrivent pleinement dans cette ambition.

Nous nous mobilisons pour mettre en œuvre un projet exemplaire sur le plan environnemental et contribuant positivement au développement des territoires. Je remercie nos partenaires de faire le choix gagnant du train !

**Matthieu CHABANEL**  
*Président Directeur Général de SNCF Réseau*

# LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES-CLEFS



**14 Mds€**,

courants, le montant d'investissement (phase 1) dont 900 M€ pour les AFNT



**3h10**

pour relier en train Paris et Toulouse (gain d'une heure)



**418 kilomètres**

de lignes nouvelles au total (phases 1 et 2)



**5 départements**

traversés : Gironde, Haute-Garonne, Landes, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne



**340 000 tonnes** d'émission de CO<sub>2</sub> annuelles évitées



**3 gares et 2 haltes**

nouvelles (phases 1 et 2)



**10 000**

emplois créés



**8 Français sur 10**

et plus de 9 Espagnols sur 10 attendent la LGV



**19 kilomètres**

d'Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)



**12 kilomètres**

d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB)

SNCF



# LES ACTEURS DU GPSO

## L'État

L'État mène la politique nationale de transports ferroviaires. Il assure la cohérence du système et fixe les priorités stratégiques nationales. Il veille à la programmation des investissements de développement du réseau. L'État est financeur du projet. Le préfet de la région Occitanie est préfet coordonnateur du GPSO.

## Les collectivités contributrices

24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ont signé, avec l'État et SNCF Réseau, le plan de financement de la phase 1 du GPSO, déclarée d'utilité publique. Ce plan prévoit un financement à parité entre celles-ci et l'État à hauteur de 40 % chacun, les 20 % restants étant apportés par l'Union européenne. Celle-ci contribue d'ores et déjà au financement du projet par l'octroi de subventions.

## Le comité de pilotage

Le comité de pilotage est le principal organe décisionnel dans la gouvernance du projet. Il est coprésidé par le préfet de la région Occitanie, la présidente de Région Occitanie et le président de Région Nouvelle-Aquitaine. Il associe aussi toutes les collectivités territoriales cofinanceuses, la Société du GPSO, les ministères chargés des finances et des transports et les maîtres d'ouvrage. Il arbitre les questions financières, adapte les programmes des opérations en fonction des difficultés, des risques et des opportunités et éclaire les conditions de la concertation et de réalisation de chaque opération.

## La société du GPSO

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) est un établissement public qui gère la participation de 24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, soit 40% du financement de l'opération. Elle possède des compétences en matière de suivi et maîtrise des coûts et des délais, de coordination des acteurs, notamment en matière de valorisation, et d'ingénierie territoriale.

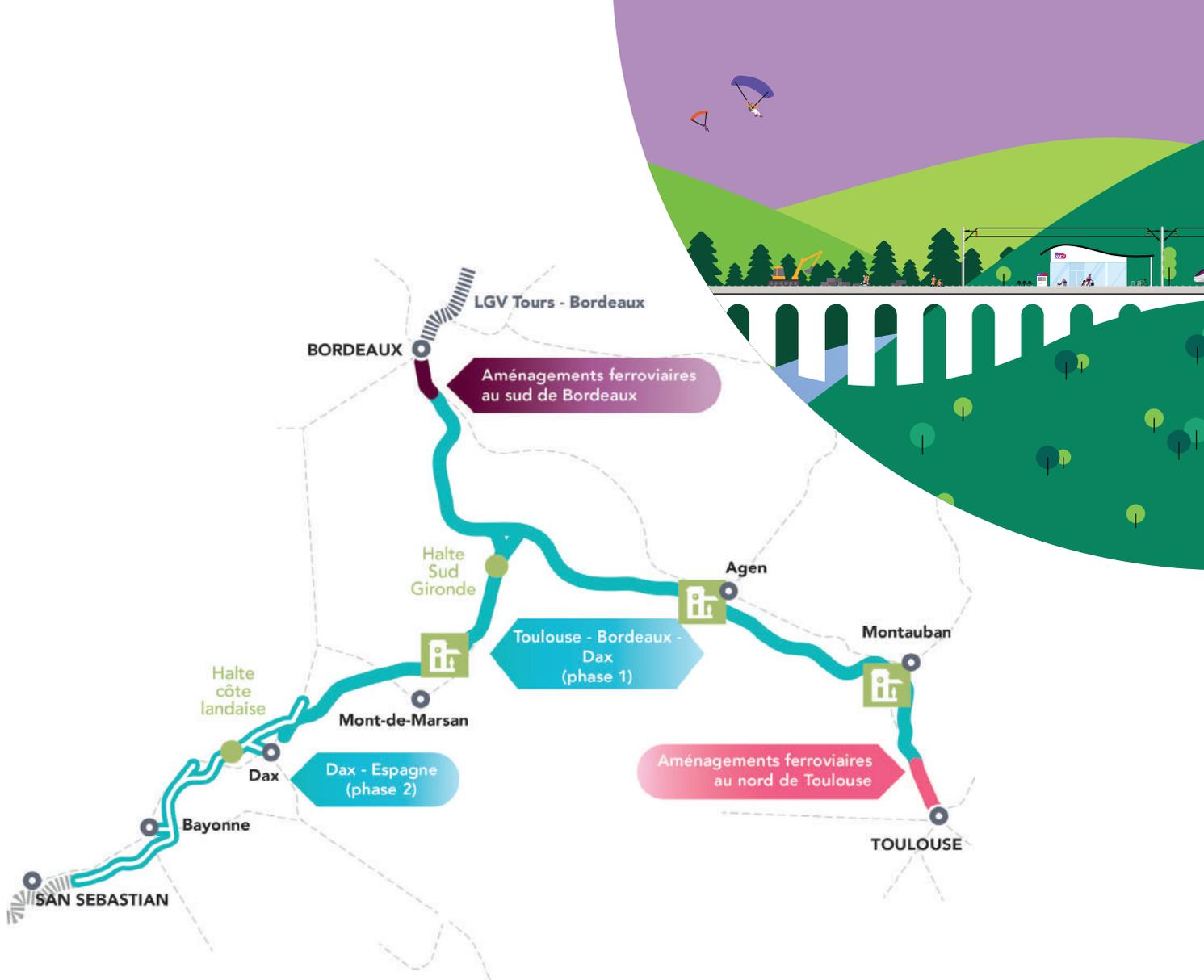
## Les maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maîtres d'ouvrage du GPSO (respectivement pour l'infrastructure et les gares nouvelles), c'est-à-dire les entités responsables de la réalisation du projet et de son pilotage depuis la conception jusqu'à la réception finale. Ils interviennent dans le cadre d'accords financiers conclus avec les partenaires (État, SGPSO) sur l'ensemble des opérations.



**GPSO :**  
**UN PROJET AU BÉNÉFICE**  
**DU SUD-OUEST**  
**ET DE L'EUROPE**





## UN PROJET DE TERRITOIRES

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

Il a pour ambition d'améliorer l'offre globale de services ferroviaires dans le grand Sud-Ouest et les mobilités transfrontalières avec la péninsule ibérique. Il répond à la fois aux enjeux de mobilités longue distance, de développement des transports du quotidien et du fret ferroviaire.

### 24 collectivités territoriales partenaires

24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ont signé aux côtés de l'État, de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions,

Intégrant les objectifs les plus exigeants en matière de préservation de l'environnement, le GPSO comprend la création d'une ligne et de gares nouvelles sur les trois axes Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Dax-Espagne et Bordeaux-Dax-Espagne, ainsi que les aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux - Toulouse au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

Pierre-André Durand, préfet de la région Occitanie, est le préfet coordonnateur du GPSO. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maîtres d'ouvrage.

le plan de financement de la phase 1 du GPSO, 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 (plan de financement détaillé en annexe).

L'estimation des coûts d'investissement est de 14 milliards d'euros courants pour la phase 1. Le coût d'investissement de la phase 2, ligne nouvelle Dax-Espagne, s'élève à 4 milliards d'euros (constants, valeur août 2013).

Les 418 km de ligne nouvelle des deux phases ainsi que les 3 gares nouvelles et 2 haltes permettront de renforcer l'accessibilité et l'attractivité des territoires du Sud-Ouest, jusqu'à l'Espagne.

### Répartition du coût sur les opérations de la phase 1 (14 milliards d'euros courants)



# UN PROJET EUROPÉEN QUI RELIE LES CORRIDORS ATLANTIQUE ET MÉDITERRANÉEN

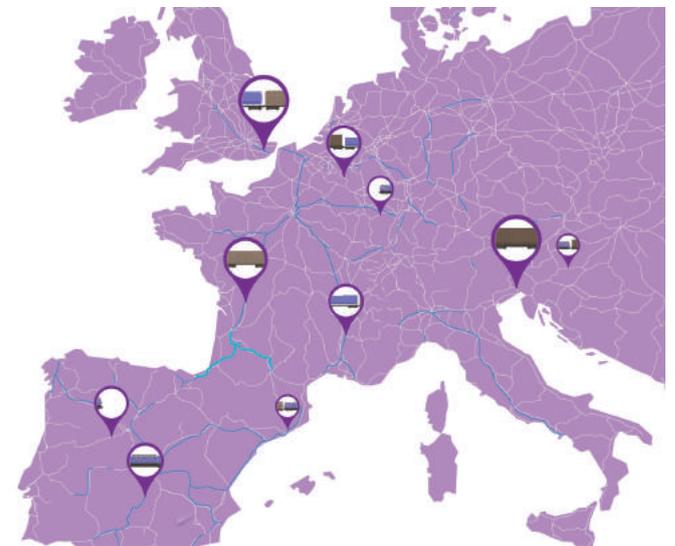


## Pour le transport de voyageurs

Les liaisons entre l'Europe du Nord, la péninsule ibérique et entre les façades atlantique et méditerranéenne vont être améliorées et favoriser une mobilité plus durable pour tous les voyageurs.

Les lignes nouvelles participent pleinement au renforcement du maillage national et européen, avec des temps prévus sur l'axe Paris-Bordeaux-Toulouse comparables à ceux sur l'axe Paris-Lyon-Marseille.

Ce maillage sera complété et l'intermodalité renforcée avec la création de dessertes intermédiaires au travers des gares nouvelles de Mont-de-Marsan, Agen et Montauban, ainsi que les haltes SRGV Sud-Gironde et côte Landaise.



## Pour le transport de marchandises

Le GPSO s'inscrit plus largement dans le développement du maillage ferroviaire national et européen et dans la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire avec un objectif de 25 % de fret par le train en 2050.



# UN PROJET ÉCO-CONÇU AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ DURABLE

En favorisant l'utilisation du train, le GPSO s'inscrit pleinement dans la décarbonation des mobilités en permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre : son bilan carbone sera neutre au bout d'une dizaine d'années.



**340 000 tonnes**  
d'émission de CO<sub>2</sub> annuelles  
évitée grâce au GPSO  
(soit l'équivalent de 680 000 allers-retours  
Toulouse-Bordeaux - source ADEME)

Dès la conception du GPSO, la priorité a été de limiter les impacts en mettant en œuvre la démarche "Éviter, Réduire, Compenser" (E.R.C) :

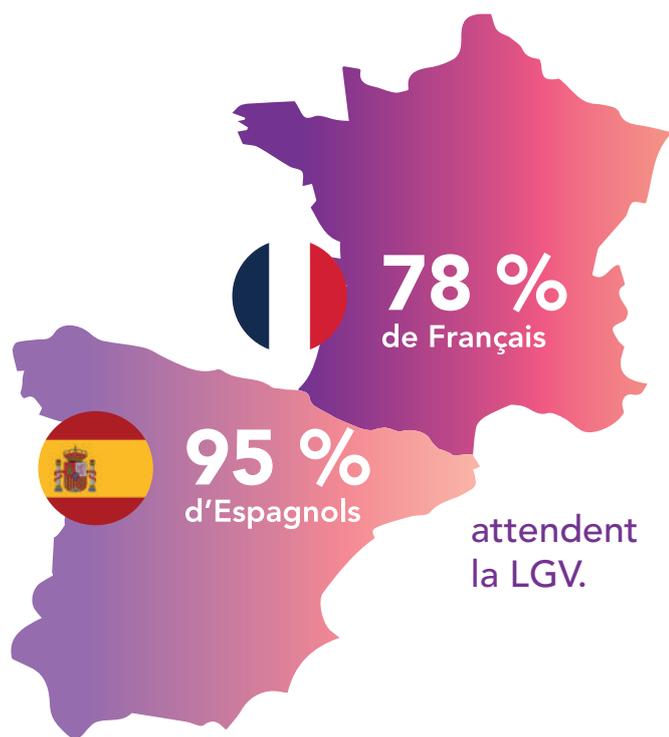
- Éviter les zones sensibles,
- Réduire les effets en adaptant le projet,
- Compenser les impacts résiduels significatifs.

Les principaux enjeux environnementaux du GPSO :

- zones humides,
- eaux superficielles et souterraines,
- zones Natura 2000,
- espèces faune et flore,
- terres agricoles et sylvicoles,
- bruits et vibrations,
- qualité de l'air,
- artificialisation des sols.

C'est en se basant sur une évaluation rigoureuse des impacts environnementaux générés par le projet que les équipes du GPSO ont ainsi pu définir les hypothèses de tracés les moins impactantes, en concertation avec les acteurs du territoire et les services de l'État.

# UN PROJET ATTENDU



Un sondage Odoxa\* commandité par l'Agence GPSO (SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions) et la Société du GPSO publié récemment révèle que la création de la ligne nouvelle Toulouse - Bordeaux - Dax est largement soutenue par les Français comme par les Espagnols.

## Quelques chiffres

Près de 8 Français sur 10 et plus de 9 Espagnols sur 10 approuvent le GPSO, parce qu'il permettra une meilleure connexion de l'Europe.

Les trois-quarts des Français et plus de 9 Espagnols sur 10 sont convaincus des bénéfices de ce projet en termes d'amélioration des échanges entre Toulouse et Bordeaux, ou entre l'Espagne et la France.

Pour une très large majorité des personnes consultées, ce projet sera positif :

- pour l'environnement en incitant les trajets en train,
- pour les déplacements du quotidien avec un gain de temps avéré,
- pour l'économie en favorisant notamment les échanges entre la France et l'Espagne.

\* Sondage réalisé par Odoxa en mars 2024 pour SNCF Réseau et la Société du GPSO. La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas appliqués aux variables suivantes : sexe, âge, profession de l'interviewé et région.



**AFNT :**  
**UNE OPÉRATION  
AU BÉNÉFICE DE TOUS  
LES DÉPLACEMENTS**





Composante du GPSO, les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) ont pour objectif de répondre aux enjeux de desserte du territoire face à l'augmentation du trafic voyageurs et fret en compatibilité avec la future ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse.

Ils permettront d'accueillir dans de bonnes conditions les circulations TGV depuis l'extrémité de la LGV jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau, et de développer l'offre de service des trains du quotidien (TER) de 58 en 2024 à 92 en 2032, en cohérence avec les ambitions affichées pour le Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire toulousaine.

## DES AMÉNAGEMENTS POUR PERMETTRE LES FUTURS FLUX DE TRAFICS

### Quatre voies ferrées pour augmenter la capacité ferroviaire

La mise à 4 voies de Toulouse à Saint-Jory consiste à proposer à terme 2 voies rapides (160 km/h) et 2 voies lentes (130 km/h), avec les aiguillages nécessaires pour assurer les communications entre elles.

Outre les travaux de terrassement, la pose de nouveaux rails, traverses, ballast et l'adaptation des

réseaux hydrauliques, 12 ouvrages devront être adaptés ou reconstruits en vue de l'élargissement de la plateforme ferroviaire ou de la réalisation d'accès aux quais de gare. Une galerie couverte sera construite au-dessus des voies afin d'assurer la protection des voies vis-à-vis des risques industriels générés par le site Seveso du dépôt d'hydrocarbures de Lospinasse.

Le projet comprend la construction de 3 km de murs de soutènement afin de minimiser l'impact foncier et la réalisation de 7,7 km de murs antibruit pour réduire l'impact lié à l'augmentation du trafic.

La création de voies nouvelles impose également d'importantes modifications des installations de signalisation ferroviaire et de télécommunications. 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 commande centralisée du réseau (CCR) de Toulouse, d'autre part.

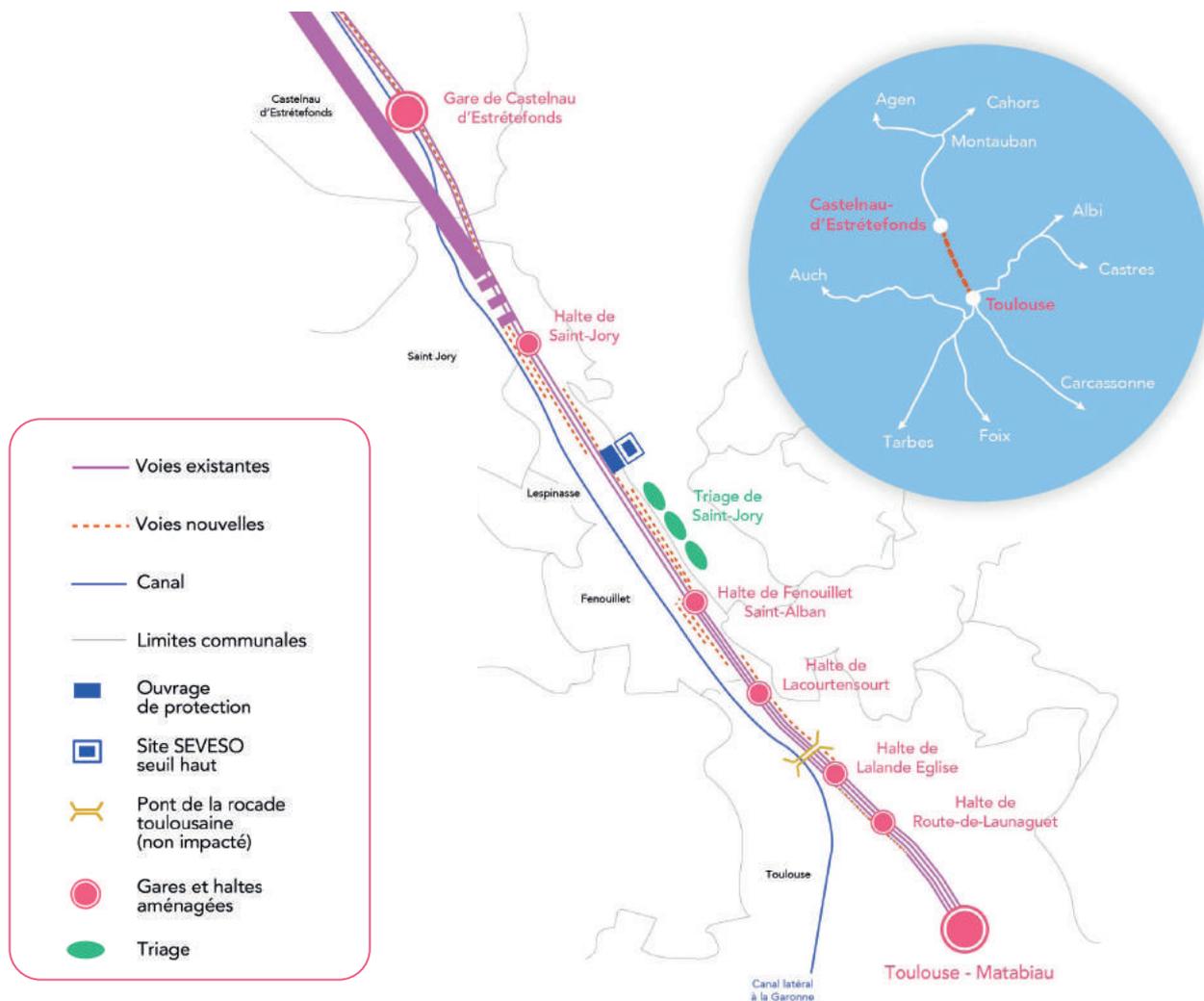
L'opération AFNT prévoit aussi la mise en œuvre d'une nouvelle technologie de caténaire pour renforcer la fiabilité de l'infrastructure et répondre aux standards internationaux d'interopérabilité. L'élargissement de la plateforme ferroviaire nécessite ponctuellement de légers décalages de la voirie adjacente ainsi que la déviation de réseaux de toutes natures (transport d'électricité, de gaz, d'eau, fibre optique, ...) par leurs concessionnaires.

### Six haltes pour les transports du quotidien

L'opération AFNT comprend le réaménagement et la mise en accessibilité des gares 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).

Ainsi chaque gare disposera de passage dénivelé permettant un accès aux quais en totale autonomie (mise en œuvre de rampes PMR ou d'ascenseurs).

L'accueil et le confort voyageurs ont été pris en compte dès la conception. Les quais de 220 mètres de long, permettront à terme la desserte par des trains de type REGIOLIS en composition triple. Ils disposeront de mobiliers adaptés, permettant une attente confortable. L'information aux voyageurs sera dispensée via des écrans de dernière génération. La conception et la réalisation feront l'objet d'une démarche d'éco-conception (traitement paysagé, candélabres photovoltaïques, etc.), conformément aux ambitions portées pour l'ensemble du GPSO.



# LE CHANTIER EN UN COUP D'ŒIL

## Les chiffres clés

**73 km**  
de voies créées ou régénérées

**67 km**  
de caténaires modernisés

**48 aiguillages**  
posés ou renouvelés

**12 ouvrages d'art**  
créés ou modifiés

**7,7 km**  
d'écrans antibruit

**3 km**  
de murs de soutènement

**GPSO**  
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES  
NORD DE TOULOUSE



## Le planning

**2025**

- Fin des travaux préparatoires
- Continuité des travaux principaux

**2027**

Travaux sur les postes de signalisation de la gare de triage

**2030**

Travaux en gare de Toulouse - Matabiau

**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

**2029**

Intégration dans la Commande Centralisée du Réseau (CCR)

**2031**

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

# LES AFNT, L'UNE DES PROCHAINES BRIQUES DU SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) DE L'AIRE TOULOUSAINE POUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Pour améliorer la qualité de vie des habitants, faciliter les déplacements du quotidien et répondre aux enjeux climatiques, une évolution profonde des mobilités est nécessaire. Pour que celle-ci s'opère, l'offre déployée doit répondre aux attentes des usagers et faciliter leurs déplacements.

C'est l'objectif du Service Express Régional Métropolitain (SERM), piloté par la Région Occitanie avec l'implication de Toulouse Métropole, du Département de la Haute-Garonne et de l'ensemble des membres de Tisséo, avec le soutien de l'État.

Le projet de SERM représente ainsi un véritable choc d'offre de transports en commun, en réponse à la saturation des infrastructures de transports, qui doivent impérativement accompagner le développement économique et la croissance démographique de l'aire toulousaine. C'est aussi un projet essentiel pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis 2017, les études multimodales réalisées en partenariat par l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse

**LES AMBITIONS**

- Des fréquences renforcées
- Une amplitude horaire élargie
- Une complémentarité renforcée avec les autres modes de transport

**Liaisons ferroviaires SERM à venir :**

- Branche Nord
- Autres branches
- Linéaire AFNT
- ..... Extension du service ferroviaire SERM au-delà des terminus partiels, jusqu'aux terminus définitifs
- Terminus partiels
- Terminus du SERM
- Gares/haltes existantes
- Nouvelles gares/haltes ferroviaires
- Lignes de métro A, B et C
- ⊕ Interconnexions SERM/métro
- \* Le PEM de Lespinnasse ne figure pas aux AFNT mais intègre bien la branche Nord du projet de SERM

**92 TRAINS/JOUR EN 2032**  
58 trains/jour en 2024 sur la branche Nord



Métropole et Tisséo, ont permis de proposer des solutions aux besoins de mobilité sur l'aire toulousaine. En témoignant par exemple la réorganisation de la gare de Toulouse-Matabiau pour mieux accueillir les trains, ou encore les augmentations d'offres successives impulsées par la Région Occitanie.

Dans la continuité des actions engagées ces dernières années, la brique ferroviaire du SERM a pour ambition de proposer une offre de trains complémentaire à l'offre actuelle, avec des

fréquences renforcées et une amplitude horaire élargie, en articulation avec les autres modes de transport.

Avec la création d'un terminus partiel à Castelnau-d'Estrétefonds en 2026 et la réalisation de voies ferrées dédiées aux transports du quotidien d'ici 2031, les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) constituent ainsi l'une des premières briques du SERM de l'aire toulousaine et permettront de développer l'offre de mobilités sur cet axe aujourd'hui saturé.

## "ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER", LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE AU CŒUR DES AFNT

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'État, 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 un cycle biologique complet annuel, 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 l'opération fait également l'objet d'une attention particulière.

### Limiter les impacts pendant les travaux

En phase chantier, de nombreuses mesures seront mises en œuvre afin de limiter à leur minimum les incidences sur l'environnement, notamment dans les zones les plus sensibles sur le plan écologique :

- les travaux de défrichement débuteront en dehors de la période de reproduction ;
- les stations d'espèces et d'habitats remarquables seront balisées et mises en défens de manière à être préservées ;
- les installations de chantier éviteront les zones sensibles ;
- les matériaux jugés impropres seront évacués en décharges spécialisées ;
- la qualité des eaux souterraines, superficielles et des captages d'eau potable sera préservée et contrôlée.

### Mettre en œuvre les mesures compensatoires

Différentes mesures compensatoires sont prévues dans le cadre de l'opération AFNT. Les deux gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) s'engagent sur le long terme. En confiant leur gestion à des prestataires spécialisés, ils s'assureront de la pérennité des actions mises en œuvre. Les mesures concernent notamment :

- la réalisation de travaux de restauration (prairies dégradées, haies, zones boisées, zones humides...) ;
- la réhabilitation écologique de milieux sensibles, menée sous le contrôle d'un écologue spécialisé ;
- le réaménagement des berges du canal et la restauration de sa continuité écologique ;
- la plantation de boisements compensateurs.

# DES OUTILS POUR S'INFORMER



Un **site internet dédié gpsy.fr**, agrégateur de l'information autour du projet. Il présente le GPSO et ses opérations (enjeux, calendrier, actualités), compile tous les documents officiels, les communiqués de presse et les supports de communication.



Une **page LinkedIn** pour suivre le projet et son actualité (interviews, événements, partage d'actualités chantier...).



La **lettre d'information SO Connecté** présente l'avancement des opérations, donne la parole aux acteurs du projet et offre un "Grand Angle" à chaque numéro.



Les **fiches thématiques**, un traitement pédagogique des sujets liés aux opérations et aux études (Inventaires écologiques, Reconnaissances géotechniques).



Les **vidéos** apportent un éclairage synthétique : Comprendre le GPSO en 2 min chrono, Le GPSO et l'environnement...



La **cartographie interactive** pour localiser simplement le tracé prévisionnel de la ligne nouvelle, ainsi que l'emplacement des gares et haltes nouvelles. Elle permet également de visualiser les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux.



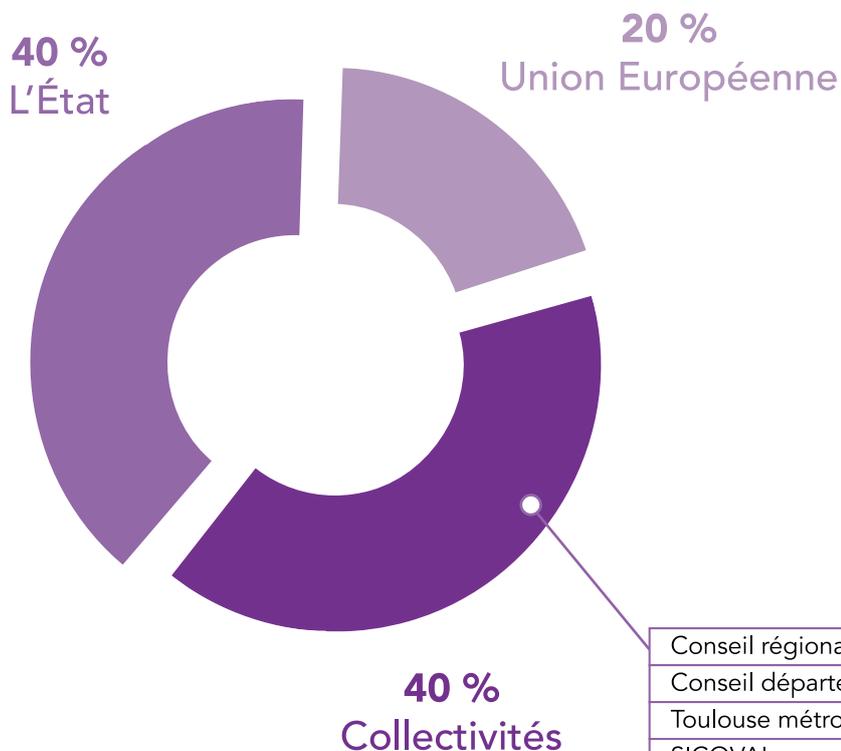
Les **modélisations 3D** pour mieux comprendre le projet et les aménagements qui vont être réalisés. Grâce à un nouvel outil 3D, il est également possible de se déplacer le long du tracé des lignes nouvelles, et de se rendre compte de l'intégration de l'infrastructure en tournant à 360° autour d'un point donné.

# ANNEXE



# PLAN DE FINANCEMENT

Signé le 14 mars 2022, il prévoit une participation de 40% par l'État, 40% des 24 collectivités territoriales et 20% de l'Union européenne. Pour la première étape, cela se concrétise par les participations suivantes :



Conseil régional Occitanie	11,85%
Conseil départemental (CD) de Haute-Garonne	7,26%
Toulouse métropole	5,96%
SICOVAL	0,40%
Muretain Agglo	0,54%
CD de Haute-Pyrénées	0,04%
Communauté d'Agglomération (CA) Tarbes Lourdes	0,01%
CD du Tarn et Garonne	1,15%
Grand Montauban	0,35%
CD du Gers	0,16%
Grand Auch	0,02%
CD du Lot	0,26%
Grand Cahors	0,04%
CD du Tarn	0,62%
Grand Albigeois	0,17%
CA Castres-Mazamet	0,09%
Conseil régional Nouvelle-Aquitaine	5,52%
Bordeaux Métropole	4,91%
CD des Landes	0,24%
CC MACS	0,04%
CA Mont-de-Marsan	0,05%
CD des Pyrénées -Atlantiques	0,17%
CA Pau	0,13%
CA Agen	0,04%



## Contact Presse

### Préfecture de la région Occitanie

Marie LATREILLE DE FOZIÈRES  
05 34 45 36 17 | 06 45 89 72 16

Delphine AMILHAU  
05 34 45 38 31 | 06 70 85 30 75

service-presse@occitanie.gouv.fr  
05 34 45 34 45

### Société du Grand Projet Sud-Ouest

Benoit LEMOZIT  
06 47 51 15 29

sgpso@sgpsudouest.fr

### Région Occitanie

service.presse@laregion.fr  
Toulouse : 05 61 33 53 49 / 52 75  
Montpellier : 04 67 22 81 31

### Conseil départemental de la Haute-Garonne

service-presse@cd31.fr  
05 34 33 33 72

### Toulouse métropole

service.presse@mairie-toulouse.fr  
05 61 22 21 47

### SNCF Réseau Occitanie

anais.robert@reseau.sncf.fr  
06 30 96 63 33

