

DOSSIER DE PRESSE



TRANSPORTS &
MOBILITÉS

**Face à la dégradation du service,
et sur demande de Carole Delga, la
SNCF présente un plan d'urgence
pour l'Occitanie**

Mercredi 17 décembre 2025



SOMMAIRE

EDITOS 3

I - UNE DÉGRADATION INACCEPTABLE DE LA QUALITÉ DE SERVICE 6

- A. Une alerte ferme de la Région qui exige un redressement rapide 6
- B. Une réaction immédiate : Jean Castex et la SNCF s'engagent avec deux plans d'actions pour le réseau et les usagers 7

II - FACE À UN SOUS-INVESTISSEMENT STRUCTUREL L'ÉTAT DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS 14

- A. Un besoin urgent d'investissement face à un réseau vieillissant et saturé 14
- B. Un investissement massif de la Région face au désengagement de l'État 15
- C. L'exigence d'un engagement fort et durable de l'État, doté d'un nouveau modèle de financement des mobilités 16



ÉDITO

Sauver le réseau ferré français, c'est garantir l'égalité des territoires et réussir demain la transition écologique

Le train est au cœur de la vie quotidienne de centaines de milliers d'habitants d'Occitanie. Il est **indispensable pour se déplacer, travailler, étudier, accéder aux services publics**, et il constitue un **levier majeur de la transition écologique**. C'est pourquoi la Région Occitanie **investit massivement** depuis de nombreuses années pour développer l'offre ferroviaire, moderniser le matériel roulant et proposer une tarification accessible à tous, « la moins chère de France » d'après la SNCF, alors que, faut-il le rappeler, le réseau reste la propriété de l'État, qui doit être le principal investisseur.

Pourtant, malgré la constance de nos efforts, la **qualité de service des trains régionaux s'est fortement dégradée ces dernières semaines, avec un train sur cinq en retard**. Retards, suppressions, incidents à répétition : trop d'usagers subissent aujourd'hui des **conditions de transport qui ne sont plus acceptables**. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle intervient alors même que la **fréquentation de nos trains régionaux connaît une dynamique exceptionnelle** (+ 68% par rapport à 2019, record national), signe de la confiance des habitants dans le rail et de leur volonté de privilégier des mobilités durables.

Face à ce constat, j'ai alerté fermement la SNCF et son nouveau président-directeur général, Jean Castex le mois dernier. Les usagers sont en droit d'attendre un service fiable, régulier et à la hauteur des moyens publics engagés. J'ai donc demandé la **mise en œuvre d'un plan d'urgence**, avec des actions immédiates, des objectifs clairs et un pilotage renforcé, afin d'obtenir des progrès rapides et visibles.

En réponse, la SNCF présente aujourd'hui une première série d'actions pour améliorer la qualité du service ferroviaire. SNCF Réseau mobilise ainsi **60 M€ sur trois ans** (dont 20 M€ dès l'an prochain, + 25%) pour renforcer la maintenance et la fiabilité de l'infrastructure en Occitanie, tandis que SNCF Voyageurs engage plus de **2 M€ supplémentaires** pour améliorer la fiabilité du matériel, l'organisation de l'exploitation et l'information des voyageurs. Avec l'objectif de remettre en 2026 150 trains à l'heure chaque mois, et 270 en 2028.

La Région restera très vigilante quant à leur mise en œuvre effective, à l'utilisation des moyens annoncés et surtout aux résultats obtenus. Ces engagements constituent une première étape, qui devra être complétée et amplifiée pour produire des améliorations durables. Ce sont bien les résultats concrets, dans les prochaines semaines, qui permettront d'en juger.

La Région continuera d'assumer pleinement ses responsabilités. Elle applique à la SNCF les pénalités les plus élevées de France lorsque les objectifs ne sont pas atteints et les réaffecte aux usagers. Ce qui conduira au remboursement, en février 2026, d'un à deux mois d'abonnement. Hors de ses compétences, elle investit également massivement pour moderniser le matériel et les infrastructures. Mais l'État, propriétaire, doit faire beaucoup plus en soutenant durablement le réseau ferroviaire. J'attends en cela des annonces fortes cette semaine du Ministre des Transports, Philippe Tabarot, suite aux conclusions du rapport Ambition France Transports.

Sauver le réseau ferré français, c'est garantir l'égalité des territoires et réussir demain la transition écologique. La Région Occitanie y est pleinement engagée, avec une seule boussole : l'intérêt des usagers et la qualité du service public.

»

Carole DELGA

Présidente de la Région Occitanie
Pyrénées-Méditerranée
Présidente de Régions de France



ÉDITO

Le Groupe SNCF est pleinement mobilisé pour améliorer l'offre de mobilité en Occitanie

Le **transport ferroviaire constitue une priorité absolue pour la Région Occitanie**, et je m'en réjouis, tout particulièrement car vous connaissez mon attachement très fort à ce territoire et au développement des mobilités collectives.

Je me réjouis notamment que cette priorité ait permis de faire augmenter la fréquentation des trains en Occitanie de 68 % entre 2019 et 2024.

Sous l'impulsion de sa Présidente Carole Delga, **la Région est ainsi devenue une référence nationale en matière de politique de transport**, et il est du devoir du Groupe SNCF de l'accompagner le plus efficacement possible.

C'est pourquoi j'ai demandé à mes équipes, dès ma prise de fonctions, **de tout mettre en œuvre pour répondre aux attentes de la collectivité et des voyageurs**, plus particulièrement après la dégradation de la régularité malheureusement observée ces derniers mois.

Si l'exploitation ferroviaire demeure complexe car affectée par des facteurs structurels liés à un réseau vieillissant, ainsi que par de nombreuses causes externes à l'image du changement climatique ou de l'augmentation des actes de malveillance, de nouveaux leviers d'actions ont été précisés pour améliorer la régularité du service des trains IIO, avec les moyens supplémentaires nécessaires, grâce à un travail partenarial entre les équipes de la SNCF et de la Région.

Ainsi, avec **le plan « Robustesse Régularité »** dédié à l'infrastructure et doté d'un budget de **60 M€**, financé par SNCF Réseau, nous serons en mesure d'**améliorer la fiabilité de la signalisation et la qualité de l'exploitation** des trains IIO tout en **poursuivant le programme d'investissements prévu sur le territoire**.

En parallèle, nous déployons un **plan de mobilisation pour améliorer la fiabilité du matériel roulant, l'organisation de la production et l'information des voyageurs**.

Dans l'attente de la livraison entre 2026 et 2027 des **nouveaux trains financés par la Région**, qui offriront un véritable qualitatif aux voyageurs, la mobilisation de l'ensemble des équipes d'exploitation et de maintenance de la SNCF permet déjà d'offrir **18 000 places supplémentaires quotidiennes en 2025**, ce qui contribue à répondre à l'envie de train des voyageurs.

Vous pouvez compter sur mon engagement total à vos côtés et aux côtés de la Région Occitanie. **”**

Jean Castex

Président directeur général
du Groupe SNCF





I - UNE DÉGRADATION INACCEPTABLE DE LA QUALITÉ DE SERVICE

A. UNE ALERTE FERME DE LA RÉGION QUI EXIGE UN REDRESSEMENT RAPIDE

Depuis plusieurs semaines, la **qualité de service des trains régionaux s'est fortement dégradée**, avec des niveaux de performance qui ne sont plus acceptables pour les usagers comme pour la Région.

La **ponctualité des trains régionaux**, déjà insuffisante en 2024 (88,3% des trains à l'heure), **a poursuivi sa baisse en 2025 pour atteindre 86,7%** sur les onze premiers mois, et même **80,7% en novembre**, très loin de l'**objectif annuel de 90,7% fixé par la Région à la SNCF**. Cela représente près d'un train sur cinq en retard.

Parallèlement, le **taux de suppression des trains sur la période de janvier à novembre 2025**, grève comprise, atteint **16%**, soit près d'un train sur cinq supprimé.

Cette situation intervient alors même que la **fréquentation connaît une dynamique exceptionnelle**, avec près de **27 millions de voyages** en 2024 et une hausse de **68% depuis 2019**.

Face à cette dégradation continue, **Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, a alerté Jean Castex, président directeur général de la SNCF, le 25 novembre dernier**. Elle lui a rappelé que l'État est propriétaire du réseau, dont la gestion est confié à SNCF Réseau, et a souligné l'écart grandissant entre les ambitions régionales (investissements massifs, développement de l'offre, tarification solidaire) et la réalité vécue par les voyageurs, victimes de retards répétés, de suppressions imprévues et d'un réseau sous tension. **Elle a demandé la mise en œuvre d'un plan d'urgence assorti d'actions immédiates, d'objectifs clairs et d'un pilotage renforcé permettant de rétablir rapidement un niveau de service fiable et régulier.**

Des exemples concrets de la dégradation du service :

► Des situations particulièrement dégradées sur certaines lignes :

- **Toulouse - Rodez** : taux de régularité pouvant chuter à 65,2% ;
- **Toulouse - Tarbes** : taux de régularité pouvant chuter à 71,9% ;
- **Toulouse - Auch** : plus de 580 trains supprimés en novembre, dont la quasi-totalité liée aux infrastructures (défaut d'aiguillage à L'Isle-Jourdain et acte de malveillance sur un aiguillage à Brax).

► En novembre, sur 14 287 trains prévus, **1 317 trains supprimés** (hors grève), dont **749 pour des causes réseau et 230 pour des causes externes** (actes de malveillance, intempéries, etc.).

► **Des incidents récurrents entraînant des retards en cascade et une saturation accrue des axes structurants.**



© Arcangeli Léo - Région Occitanie

LA SNCF SERA PÉNALISÉE À HAUTEUR DE PRÈS DE 4 M€ SUR L'ANNÉE 2025 ET CES PÉNALITÉS SERONT REVERSÉES AUX USAGERS

Pour garantir un service ponctuel et fiable à ses habitants, la Région Occitanie a négocié avec la SNCF et lui applique les pénalités les plus élevées de France.

Pour répondre à cette situation et récompenser la fidélité des usagers, tous les abonnés annuels des trains liO bénéficieront, de la part de la Région, d'un mois d'abonnement remboursé dès février 2026. Sur les lignes où le service est le plus dégradé, les abonnés recevront deux mois d'abonnement remboursés (Toulouse-Rodez, Toulouse-Foix, Toulouse-Auch, Toulouse-Tarbes et Toulouse-Narbonne).

B. UNE RÉACTION IMMÉDIATE : JEAN CASTEX ET LE SNCF S'ENGAGENT AVEC DEUX PLANS D'ACTIONS POUR LE RÉSEAU ET LES USAGERS

LA DÉGRADATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE S'EXPLIQUE PAR :

1- Un réseau structurellement sensible

Le réseau en Occitanie (2 600 km dont 1 400 km de lignes de desserte fine du territoire) est ancien, hétérogène et très complexe à exploiter, notamment dans l'Ouest : voies uniques, sections non électrifiées, forte densité de passages à niveau, systèmes de signalisation variés, étoile toulousaine saturée. Dans ce contexte, le moindre incident se propage rapidement : un retard sur voie unique ou un train arrêté fermant plusieurs passages à niveau peut générer des effets en chaîne. L'augmentation du trafic TER et fret accentue encore ces fragilités.

2- Une hausse des incidents liés au changement climatique

Le réseau subit de plus en plus d'événements climatiques intenses : coulées de boue, sécheresse, incendies aux abords des voies, fortes chaleurs perturbant la signalisation et entraînant ralentissements ou suppressions. Pour y faire face, SNCF Réseau engage des mesures de résilience : gestion opérationnelle des alertes, débroussaillage, sécurisation des zones sensibles, schéma hydraulique, études de vulnérabilité et groupe de travail dédié pour adapter la ligne classique.

3- Une multiplication des actes de malveillance

Les intrusions et vols de câbles sont en forte hausse : 48 actes de malveillance entre janvier et novembre 2025 (+ 65% par rapport à 2024), générant plus de 283 heures de retard. Ces actes perturbent lourdement les circulations et aggravent une situation déjà fragilisée par les contraintes structurelles et climatiques.

Les lignes les plus concernées par les dégradations des derniers mois étant situées à l'ouest de l'Occitanie, le plan d'urgence de SNCF Réseau se concentre sur la maintenance des axes reliés à la métropole toulousaine (voir ci-après et carte pages 12-13). En dehors du plan d'urgence, la réparation des aiguillages de L'Isle Jourdain et de Brax, le 5 décembre dernier, a déjà permis de résoudre certains problèmes critiques sur la ligne Toulouse-Auch.

Jean Castex, dans son courrier de réponse à Carole Delga, indique que la part de l'irrégularité sur le réseau à l'est de l'Occitanie est conforme à l'objectif fixé.

+ de 60 M€

mobilisés par SNCF Réseau sur 3 ans, en plus des 80 M€ annuels dédiés à la maintenance des lignes sur la partie ouest soit +25% de dépenses par an

Un objectif de -1,5% de la part de l'infrastructure dans les retards de trains à l'ouest de l'Occitanie d'ici 2028 (3,2 vs 4,7 aujourd'hui), dont -0,5% dès 2026¹

1- + 50 M€ POUR AMÉLIORER LA FIABILITÉ DES INSTALLATIONS

- Mettre en place une équipe dédiée pour intensifier les actions de maintenance des installations ferroviaires :
 - Fiabilisation du système de signalisation ferroviaire sur les lignes du Comminges et de l'Ariège ;
 - Remplacement de composants de voie fixés au rail sur les lignes Toulouse-Auch et Toulouse-Montauban ;
 - Remplacement de câbles sur la ligne Toulouse-Auch ;
 - Remplacement de composants sur les passages à niveau générant le plus d'incidents, particulièrement en Ariège et sur la ligne Toulouse-Albi.
- Poursuivre les programmes de suppressions de passages à niveau sur les lignes de desserte fine du territoire et le réseau structurant : 8 suppressions sont actées sur les lignes de desserte fine du territoire (Ariège, Lot et Tarn), 10 sont en cours (Hautes-Pyrénées) ou à l'étude sur le réseau structurant ;
- Identifier l'ensemble des risques d'obsolescence et prioriser les actions de régénération pour y remédier. Les risques sont déjà identifiés sur les lignes du Gers et du Comminges (aiguillage et signalisation) et les travaux sont en cours sur l'étoile toulousaine pour traiter l'obsolescence de la signalisation sur les secteurs concernés.

Action cofinancée par la Région, l'État et SNCF Réseau : tenir le programme des travaux d'urgence sur les lignes de desserte fine du territoire à l'ouest de l'Occitanie (14,4 M€ de travaux dont 9,6 M€ de la Région, 3,6 M€ de l'État et 1,2 M€ de SNCF Réseau), et identifier les travaux d'urgence à envisager au-delà de 2028.

2- + 10 M€ POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'EXPLOITATION SERVICE

- Lever les limitations de vitesse les plus impactantes dans le Comminges, l'Ariège et sur les lignes Toulouse-Castres/Rodez/Figeac ;
- Renforcer les actions de lutte contre la divagation d'animaux domestiques et sauvages (Ariège, Gers, Comminges) en travaillant avec la fédération des chasseurs et la chambre d'agriculture ;
- Traiter les zones géographiques fragilisées par les phénomènes météorologiques de plus en plus intenses et fréquents (pluies, fortes chaleurs, etc.) :
 - Réadapter le réglage des caténaires et les mesures d'exploitation sur la ligne Toulouse-Narbonne ;
 - Renforcer les actions d'entretien de la végétation en augmentant les chantiers de débroussaillage (lignes Toulouse-Castres/Rodez/Figeac et de l'Ariège en priorité) ;
 - Traiter les sections fragilisées par les problématiques de retrait et de gonflement des sols sur les lignes Toulouse-Narbonne et Toulouse-Castres/Rodez/Figeac.
 - Réparer le passage à niveau 161 entre Albi et Rodez, générateur en l'état de forts risques de suspension des circulations.
- Sécuriser les sites les plus impactés par des intrusions ou actes de malveillance :
 - Dépôt de plainte systématique ;
 - Installation de clôtures ;
 - Travail renforcé avec les services de l'État et les forces de l'ordre ;
 - Surveillance renforcée des sites sensibles : tranchée de Guilhemery à Toulouse (31), Portet-sur-Garonne (31), Albi (81), Brax (31), Colomiers (31).

¹ Soit -0,75% de la part de l'infrastructure dans les retards de trains en Occitanie d'ici 2028, dont -0,25% dès 2026

POURSUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DE SNCF RÉSEAU EN OCCITANIE

En plus de ces 100 M€ annuels dédiés à la maintenance, SNCF Réseau investit 350 M€ en 2026 pour la modernisation et la régénération du réseau en Occitanie (hors grands projets, voir carte en annexe) dont :

- 335 M€ pour le réseau structurant ;
- 15 M€ sur les lignes de desserte fine du territoire.

PLAN D'ACTIONS DE SNCF VOYAGEURS



Face à la dégradation du service et compte tenu de la fragilité structurelle du réseau en Occitanie, SNCF Voyageurs déploie un plan de mobilisation immédiat venant renforcer les actions déjà engagées.

+ de 2,1 M€
dès 2026 pour réduire les incidents à la source et mieux gérer les aléas afin de limiter leur impact sur les usagers

Un objectif de -25% des incidents relevant de SNCF Voyageurs en 2026, soit un gain de 0,85 point sur les 3,4 % d'irrégularité actuellement imputables aux causes de SNCF Voyageurs

1- RÉDUIRE DE 25% LES INCIDENTS LIÉS AU MATÉRIEL ROULANT

- Fiabiliser l'informatique et l'électronique embarquée (500 000 € supplémentaires) ;
- Renforcer les équipes avec : la mise en place d'un référent expérimenté pour fiabiliser le diagnostic et le partage de compétence et le recrutement de 15 techniciennes et techniciens de maintenance ;
- Optimiser la réactivité de la maintenance avec l'amélioration des chaînes d'information et renforcer le contrôle qualité avant le départ des trains pour détecter les anomalies avant mise en circulation.

2- ADAPTER L'OFFRE ET LA CONDUITE DANS UN CONTEXTE DE TRAVAUX INTENSES

- Mieux identifier les conséquences des travaux et des limitations temporaires de vitesse pour mieux accompagner les agents sur les trains souvent en retard ou susceptibles d'entraîner de l'irrégularité ;
- Construire des horaires plus robustes¹, en lien avec le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, pour intégrer des marges de régularité adaptées notamment en cas de limitations de vitesse et de travaux.

3- OPTIMISER LA GESTION DE LA PRODUCTION DE SNCF VOYAGEURS

- Sécuriser la production : fiabiliser l'ensemble de la chaîne de production, de la commande des agents à leur acheminement, en priorisant les trains souvent en retard et en disposant d'une réserve équivalente à 20 conducteurs en 2026, pour plus de réactivité en cas d'aléas de production.



¹Horaires de train conçus pour rester fiables malgré les aléas (retards, incidents techniques, conditions météorologiques, etc.)

POURSUITE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS SUR LE MATERIEL PAR LA REGION OCCITANIE

- Près de 400 M€ pour la rénovation des **83 rames AGC** (Autorail Grande Capacité) : 20 ont été livrées et la rénovation va se poursuivre jusqu'en 2031 ;
- 223 M€ pour l'achat de **18 Regio2N** livrés entre fin 2026 et fin 2027 ;
- 56 M€ pour l'achat de **3 Regiolis H2** livrés en 2027 ;
- 70 M€ pour le développement des installations de maintenance : futur technicentre, développement de sites actuels de Toulouse, Tarbes et Perpignan, la création d'un Tour En Fosse (TEF) pour entretenir les essieux (roues).

ZOOM SUR...

UN PLAN RENFORCÉ D'INFORMATION ET DE PRISE EN CHARGE DES VOYAGEURS

Selon le baromètre mensuel de SNCF Voyageurs, les usagers évaluent la qualité de l'information dédiée aux voyageurs à 6,3/10 en 2025 (vs 5,4 en 2023). L'objectif fixé par SNCF Voyageurs est d'atteindre la note de 7/10 d'ici fin 2026. Pour cela, plusieurs actions ont été lancées :

► Renforcer la qualité, la pertinence et l'efficacité des annonces en gare, en collaboration avec SNCF Gares & Connexions (exemple : renforcement de l'équipe du centre opérationnel de la gare de Toulouse Matabiau) ;

► Développer l'information digitale :

- Première chaîne d'info liO Occitanie sur WhatsApp lancée en novembre 2025 ;
- Enrichissement de liO Trafic et déploiement d'alertes personnalisées pour recevoir en temps réel les incidents sur ses lignes favorites (disponible à partir du printemps 2026).

► Soutenir les équipes déjà engagées sur le terrain au contact des voyageurs (équipe de bord, agents d'escale sur les quais et dans les gares) par l'amélioration de l'information.

NOUVEAU



© Arcangeli Léo - Région Occitanie

LA RÉGION RÉAGIT AUX DEUX PLANS D'ACTIONS DE LA SNCF

La Région prend acte de l'effort par la SNCF, notamment dans l'intensification de sa politique de maintenance sur les prochaines années. Toutefois, elle reste :

► **Particulièrement vigilante** à la bonne exécution de ce plan, à la rapidité de déploiement des investissements et à l'efficacité de la dépense publique, en alertant sur la **lourdeur de son ingénierie ferroviaire**, qui peut freiner la mise en œuvre opérationnelle des actions ;

► **Interrogative sur plusieurs angles morts :**

- o La **chaîne d'approvisionnement de SNCF Réseau** ne garantit pas toujours la disponibilité immédiate des composants nécessaires ;
- o La **stratégie de remplacement complet et systématique des équipements sensibles**, notamment des passages à niveau, apparaît indispensable face au vieillissement du réseau ;
- o La **rigidité de la stratégie d'achat et de certification** limite la diversification des fournisseurs, l'innovation et la maintenabilité à long terme des équipements installés ;
- o Un **renforcement du dialogue social** est indispensable pour réduire la part des causes imputables aux mouvements sociaux.

Enfin, au-delà des moyens financiers et humains mobilisés, la Région jugera **ce plan à l'aune de ses résultats concrets**, avec une exigence claire d'amélioration de la qualité de service **dès 2026 et 2027**.



LIGNE DU GERS

PASSAGES À NIVEAU

- Régénération des installations de signalisation

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

- Régénération des installations de signalisation qui génèrent des incidents y compris le tableau de contrôle du poste de Brax
- Identification des installations en fin de vie pour une régénération anticipée

CAUSES EXTERNES

- Identification des zones à risques : renforcer les dispositifs de surveillance pour sécuriser les installations et poursuite du travail avec les autorités contre les actes de malveillance : Tranchée de Guilheméry, Brax, Colomiers.
- Accélération des opérations de lutte contre la faune sauvage et traitement des points chauds

LIGNE DU COMMINGES

PASSAGES À NIVEAU

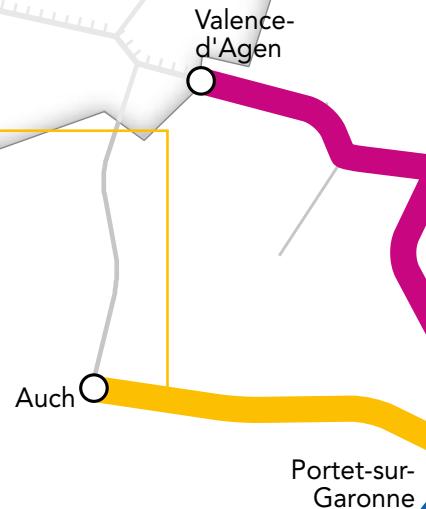
- Régénération des installations de signalisation

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

- Régénération des installations de signalisation qui génèrent des incidents
- Identification des installations en fin de vie pour une régénération anticipée

CAUSES EXTERNES

- Identification des zones à risques : renforcer les dispositifs de surveillance pour sécuriser les installations et poursuite du travail avec les autorités
- Accélération des opérations de lutte contre la faune sauvage et domestique et traitement des points chauds
- Traitement des zones à ralentissement de vitesse



LIGNE DE L'ARIÈGE

PASSAGES À NIVEAU

- Régénération des installations de signalisation

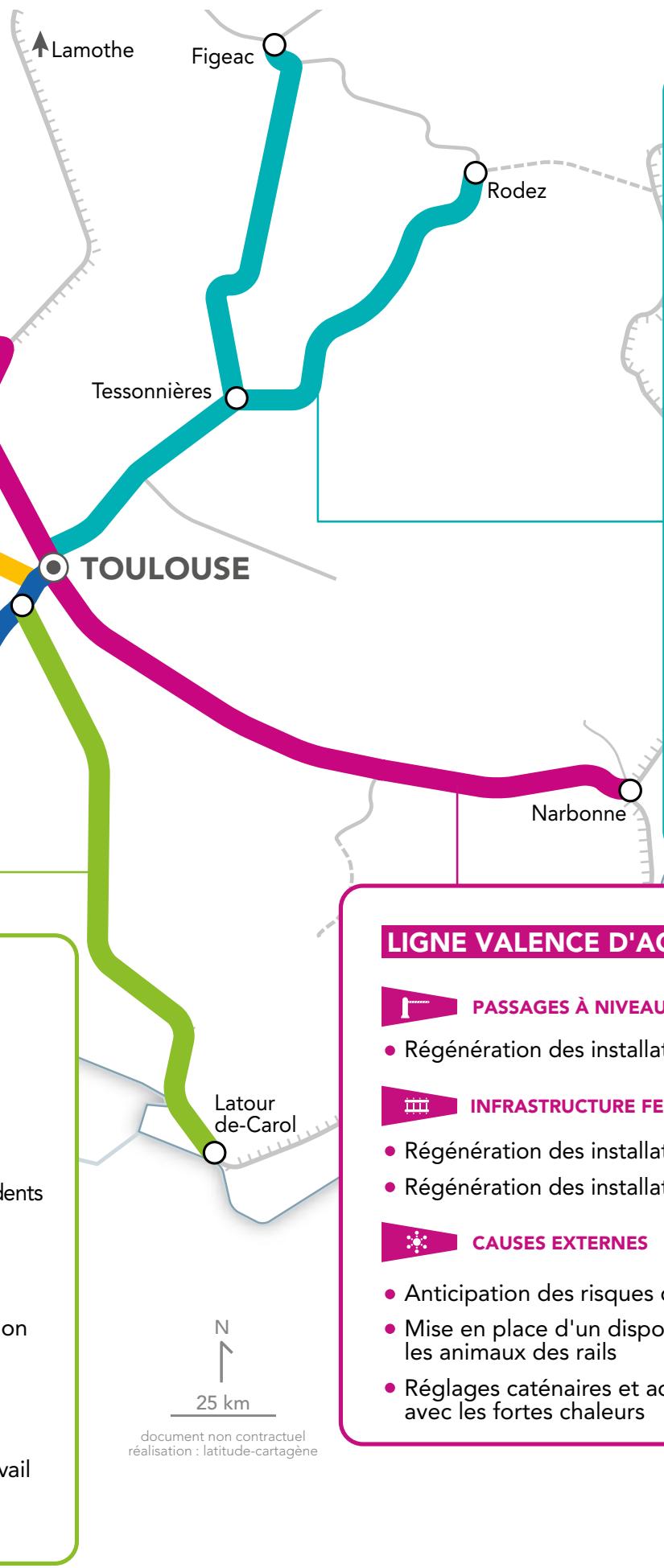
INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

- Régénération des installations de signalisation qui génèrent des incidents
- Renforcement de la capacité des sous-stations électriques

CAUSES EXTERNES

- Accélération des opérations de remise à niveau de la végétation pour limiter l'impact des intempéries
- Traitement des zones de collision avec la faune domestique (troupeau d'élevage)
- Identification des zones à risques : renforcer les dispositifs de surveillance pour sécuriser les installations et poursuite du travail avec les autorités contre les actes de malveillance
- Traitement des zones à ralentissement de vitesse

ACTIONS ROBUSTESSE ET RÉGULARITÉ DU RÉSEAU EN OCCITANIE OUEST



LIGNE TOULOUSE – RODEZ

PASSAGES À NIVEAU

- Régénération des installations de signalisation

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

- Régénération des installations de signalisation

CAUSES EXTERNES

- Accélération des opérations de remise à niveau de la végétation pour limiter l'impact des intempéries
- Suppression des zones avec limitation de vitesse grâce au traitement des zones à évolutions rapides (ZER)
- Identification des zones à risques : renforcer les dispositifs de surveillance pour sécuriser les installations et poursuite du travail avec les autorités contre les actes de malveillance (Albi).
- Traitement des zones à ralentissement de vitesse

LIGNE VALENCE D'AGEN – NARBONNE

PASSAGES À NIVEAU

- Régénération des installations de signalisation

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

- Régénération des installations de signalisation
- Régénération des installations d'alimentation électrique

CAUSES EXTERNES

- Anticipation des risques des zones à évolutions rapides (ZER)
- Mise en place d'un dispositif d'effaroucheurs sonores pour éloigner les animaux des rails
- Réglages caténaires et adaptation des mesures d'exploitation en lien avec les fortes chaleurs

II - FACE À UN SOUS-INVESTISSEMENT STRUCTUREL L'ÉTAT DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS

A. UN BESOIN URGENT D'INVESTISSEMENT FACE À UN RÉSEAU VIEILLISSANT ET SATURÉ

Propriété de l'État et géré par SNCF Réseau, le réseau ferroviaire est **victime d'un désengagement croissant**. Les **lignes de train françaises sont désormais parmi les plus vieillissantes d'Europe, avec un âge moyen de 30 ans**. En 2023, l'État français n'investissait dans ses chemins de fer que 51€ par habitant, contre 115€ en Allemagne ou 215€ en Angleterre. C'est pourquoi, dès octobre 2022, l'**ensemble des présidents de Région appelaient à moderniser l'offre de trains en France grâce à un plan de 100 Mds€ entre 2023 et 2033, co-financé par l'Etat, l'Europe, la SNCF et les collectivités**. À ce stade, l'annonce en février 2023 d'Elisabeth Borne, alors première ministre, de mobiliser 100 Mds€ sur le ferroviaire n'a pas été suivie d'acte.

La Région dans la **continuité de son Plan Occitanie Résiliente** lancé en novembre dernier adoptera lors de l'Assemblée plénière du 18 décembre un **volet dédié au désenclavement des territoires et des mobilités**. Elle y porte 5 demandes dont notamment la poursuite des projets LGV dans les calendriers prévus, des moyens supplémentaires aux Régions pour répondre aux demandes de mobilités des citoyens couplé au nouvel acte de décentralisation qui confirme l'apport des Régions dans la mobilité.

La Région attend aussi la **présentation des conclusions du rapport « Ambition France Transport »** porté par Dominique Bussereau et présenté par Philippe Tabarot lors d'une **conférence de presse ce mercredi 17 décembre** (voir encadré page 16).

Comptant près de 2 600 km de lignes de chemin de fer, dont 1 400 km de réseau dit secondaire, l'**Occitanie possède l'un des réseaux ferroviaires les plus vétustes de France** :

- **Les lignes dites structurantes**, ossature du système ferroviaire régional, très fréquentées, sont aujourd'hui vieillissantes et saturées, incapables de faire face aux besoins croissants de mobilité et aux crises climatiques à venir. Souffrant de défaillances d'infrastructure majeures, de systèmes de signalisation anciens, de limitations de vitesse et de capacités réduites, notamment sur les tronçons à voie unique, elles nécessitent de manière urgente un investissement massif de **1,7 Md€ d'ici 2032** pour leur renouvellement et leur modernisation ;
- **Les lignes de desserte fine du territoire (LDFT)**, appartenant au réseau dit secondaire, reliant les grands axes aux espaces plus éloignés, font face à une très forte dégradation, faute d'entretien suffisant. 70% de ces lignes en Occitanie sont aujourd'hui menacées de suspension, voire de fermeture. Le besoin d'investissement est évalué à **800 M€** entre 2026 et 2032.



B. UN INVESTISSEMENT MASSIF DE LA RÉGION FACE AU DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT

Pour ne pas priver les habitants d'Occitanie d'un accès au train, les élus régionaux ont accepté dès 2008 de prendre en charge la majorité des financements permettant la sauvegarde et la modernisation du réseau. Pour cela, la Région a voté deux Plans Rail, le premier en 2008, le second en 2020. **Au total, en 17 ans, la Région a investi près de 900 M€ pour entretenir et développer les lignes ferroviaires d'Occitanie, appartenant à l'État :**

- **200 M€ pour les lignes structurantes** : la Région a notamment permis d'accompagner la remise à niveau des équipements d'alimentation électrique, la hausse de la capacité d'emport des trains, la mise en accessibilité des gares et la création d'une centaine de pôles d'échange multimodaux ;
- **700 M€ pour les lignes de desserte fine du territoire**, contre 360 M€ investis par l'État et SNCF Réseau, sur un total de 1 075 M€. Cette forte mobilisation régionale a permis à court terme d'endiguer les risques de fermeture de ligne et de préserver la qualité globale et la fiabilité du réseau secondaire.

L'INFO EN +

POUR FINANCER LES TRAVAUX D'URGENCE DE PLUSIEURS LIGNES MENACÉES ET EMPÊCHER LEUR FERMETURE, LA RÉGION A DÉCIDÉ, POURTANT EN DEHORS DE SES COMPÉTENCES, D'ENGAGER UNE ULTIME ENVELOPPE DE 16,5 M€ D'ICI 2027

- **Toulouse - Auch** : 4,5 M€ supplémentaires ;
- **Quart nord-est toulousain** : 5,1 M€ supplémentaires ;
- **Saint-Césaire - Le Grau** : 2,2 M€ supplémentaires ;
- **Perpignan - Villefranche de Conflent** : 500 000€ supplémentaires ;
- **Nîmes - Alès** : 4,2 M€ supplémentaires.

Toutefois, désormais soumise à des contraintes budgétaires sans précédent imposées par l'État (baisse de 392,5 M€ des dotations depuis 2023), ainsi qu'à une forte augmentation des péages ferroviaires (voir page 16), la Région Occitanie, comme les autres Régions françaises, ne peut plus assumer, dans de telles proportions, l'entretien du réseau ferré national et rappelle l'État à ses responsabilités : il a le devoir et la charge d'entretenir les lignes de train dont il est propriétaire et dont la gestion est confiée à SNCF Réseau. **Le plan d'urgence adopté par SNCF Réseau pour l'ouest de l'Occitanie est une première étape mais ne sera pas suffisant face à l'ampleur des besoins.**



© Alessandrini Maxime - Région Occitanie

C. L'EXIGENCE D'UN ENGAGEMENT FORT ET DURABLE DE L'ÉTAT, DOTÉ D'UN NOUVEAU MODÈLE DE FINANCEMENT DES MOBILITÉS

Dans ce contexte, Carole Delga et la majorité régionale appellent l'État à adopter un plan d'investissement pluriannuel massif, clair et sécurisé pour développer et rendre plus résilient le réseau ferroviaire français, avec un effort particulier pour l'Occitanie. (voir encadré ci-après). La Région alerte notamment sur la nécessité de préserver et moderniser l'axe du littoral dans son ensemble, axe stratégique reliant trois grandes métropoles françaises (Marseille, Toulouse et Bordeaux), sujet à des risques climatiques spécifiques (mégafeux et montée du niveau de la mer).

Pleinement consciente du défi que cela représente et de la situation budgétaire du pays, Carole Delga, présidente de la Région Occitanie et présidente de Régions de France, porte une série de propositions pour revoir le modèle de financement des mobilités au niveau national et faire du ferroviaire une priorité nationale :

1. Instaurer un volontarisme politique sur le budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France (AFIT) alors que le Gouvernement a appliqué plus de 1 Md€ de coupes budgétaires sur les transports en 2025.
2. Revisiter le système des concessions autoroutières, dont les échéances sont entre 2031 et 2036, pour allouer une partie des recettes au financement des infrastructures de mobilités décarbonées : 20 Mds€ sur les 10 prochaines années pourraient être allouer à l'entretien et au développement des infrastructures décarbonées.
3. Mettre en place une écotaxe nationale sur les véhicules en transit international pour financer les grands projets d'infrastructures : Taxer ces circulations permettrait en plus de développer le fret ferroviaire. Un dispositif sera mis en place dès 2027 en région Grand-Est.

L'Occitanie connaît une triple spécificité :

- région française la plus exposée aux risques climatiques : 277 M€/an de dommages assurés liés au réchauffement climatique en Occitanie (source : rapport CRC) ;
- région la plus dynamique au niveau démographique : l'Occitanie doit accueillir chaque année 45 000 nouveaux habitants ;
- région la plus enclavée : 60% de la population française à plus de 4 heures de Paris en train réside en Occitanie.

4. Consacrer au réseau ferré une part des recettes des quotas carbone mis en place par l'Union européenne dès 2027 : L'État français bénéficiera de 16% des recettes de ce Fonds Social pour le Climat au niveau européen, représentant 2,3 Mds€ par an, et ainsi les réaffecter au développement de l'offre de transports décarbonés sur le territoire national.

Les Régions demandent enfin à l'État de revoir le modèle hyper inflationniste et vertical de SNCF Réseau sur les coûts des péages ferroviaires, multipliés par 2,2 depuis 2002, en rééquilibrant le coût pour les lignes les plus fréquentées. Pour la Région Occitanie, cette hausse représente 25 M€ de 2022 à 2026, soit 58 M€ au total.

AMBITION FRANCE TRANSPORTS : TROUVER DES FINANCEMENTS PÉRENNES POUR LES MOBILITÉS

Lancée le 5 mai 2025 par l'ancien premier ministre François Bayrou et menée par l'ancien ministre des transports Dominique Bussereau, la conférence de financement des mobilités appelée « Ambition France Transports » devait permettre de définir des pistes de financements pérennes pour les transports. Les conclusions ont été rendues mi-juillet et engagent le gouvernement à accroître et diversifier les sources de financement du réseau ferré national, notamment via l'arrivée à échéance des concessions autoroutières entre 2031 et 2036. La régénération du réseau ferroviaire ne peut toutefois pas attendre ces horizons temporels. La Région demande à ce que des ressources soient mobilisées pour accélérer l'effort d'investissement dès aujourd'hui.



ZOOM SUR...

LES SERM ET LES LGV, DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES POUR DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN ET RENDRE LE RAIL PLUS PERFORMANCE



© Arcangeli Léo - Région Occitanie

La Région Occitanie reste pleinement mobilisée pour accélérer la réalisation des SERM de Toulouse (31) et de Montpellier (34), projets essentiels visant à **augmenter l'offre de trains en Occitanie, faciliter les déplacements autour des deux métropoles, réduire l'usage individuel de la voiture et endiguer les embouteillages sur les grands axes de circulation**. Les phases de préfiguration des deux SERM ont été officiellement lancées début 2025 et doivent aboutir très prochainement aux dépôts des demandes de statut, pour permettre le lancement des premières réalisations, dans l'attente et sous réserve d'accord de co-financements de Tisséo et Toulouse Métropole.

Les projets des SERM s'articulent étroitement avec ceux des deux lignes à grande vitesse, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) et la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Soutenues par l'Europe, ces deux nouvelles infrastructures permettraient en effet de **favoriser le report**

modal et de développer les trains du quotidien, en libérant des sillons pour les trains régionaux et donc en améliorant la régularité et la ponctualité des circulations.

Les travaux d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, maillons essentiels de la LNSO, sont menés depuis mai 2024. La poursuite de ces travaux et du chantier de la LNSO est indispensable au désenclavement du territoire et à l'amélioration de l'offre ferroviaire sur cet axe. Les interventions préparatoires (études techniques, environnementales et maîtrise foncière) aux travaux de la phase 1 de la LNMP (Montpellier-Béziers) sont également en cours, en lien avec les citoyens et acteurs locaux. La concertation territoriale sur la phase 2 de la LNMP (Béziers-Perpignan) se poursuit. **La Région et ses partenaires demandent à l'État de stabiliser et sécuriser son soutien financier à ces deux projets d'envergure européenne.**



ANNEXE

PRINCIPALES OPÉRATIONS DE RÉGÉNÉRATION D'INFRASTRUCTURE ET QUI CONTRIBUENT À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE EN OCCITANIE OUEST

LIGNE DU GERS

2027

- 1 Travaux d'urgence : reprise de la voie

LIGNE DU COMMINGES

2026

- 2 Renouvellement d'aiguillages à Muret et Tarbes
- 3 Régénération des sous-stations : Labarthe-Inard, Montréjeau, Lourdes et Tournay

2027

- 4 Renouvellement de la voie à Montréjeau

LIGNE DE L'ARIÈGE

2026

- 5 Renouvellement d'aiguillages à Cintegabelle et Saverdun

LIGNE VALENCE D'AGEN – NARBONNE

2026

- 6 Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)
- 7 Renouvellement de la voie à Avignonet-Lauragais
- 8 Régénération de la sous-station de Bram
- 9 Allongement de la voie de communication à Narbonne

LIGNE TOULOUSE – RODEZ

2026

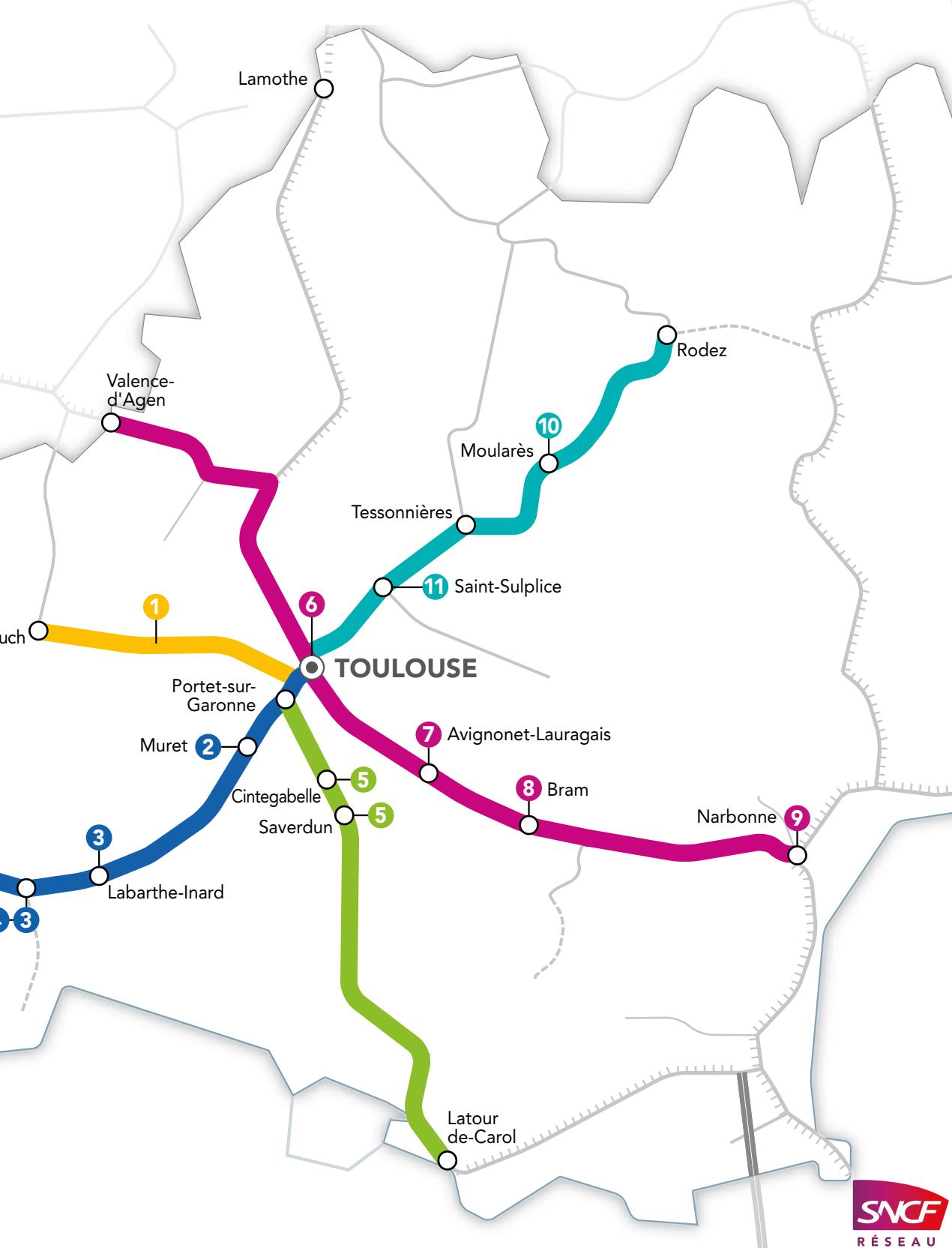
- 10 Travaux d'urgence sur le passage à niveau n° 161 à Moularès

2028

- 11 Renouvellement de la voie A de St-Sulpice



ÉJÀ PROGRAMMÉES SUR L'ÉTOILE DE TOULOUSE RÉGULARITÉ DU RÉSEAU



CONTACTS PRESSE

Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Claire Dizet

Attachée de presse
claire.dizet@laregion.fr
06 45 53 74 09

Coralie Momboisse

Responsable du service presse
coralie.momboisse@laregion.fr
07 88 56 06 42

Toulouse
05 61 33 53 49 | 52 75

service.presse@laregion.fr

Montpellier
04 67 22 81 31

SNCF Réseau Occitanie

Anaïs Robert

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

SNCF Voyageurs Occitanie

Gladys Verdier

Responsable presse et partenariats
gladys.verdier@sncf.fr
07 76 19 93 98