



**Carole DELGA**  
Ancienne ministre  
Présidente

Toulouse, le 07 mars 2024

**Mesdames**  
**Anne STAMBACH-TERRENOIR**  
**Karen ERODI**  
**Sylvie FERRER**  
**Nathalie OZIOL**

**Messieurs**  
**Sylvain CARRIERE**  
**Laurent ALEXANDRE**  
**Michel SALA**  
**Hadrien CLOUET**  
**François PIQUEMAL**  
**Christophe BEX**  
**Sébastien ROME**

**Députés.es LFI d'Occitanie**  
**ASSEMBLEE NATIONALE**  
**126 rue de l'Université**  
**75007 PARIS**

**OBJET : Estimations financières des aménagements ferroviaires de la ligne Toulouse-Castres-Mazamet**

Mesdames et Messieurs les Députés.es,

Par courrier du 14 février dernier, vous m'interpellez sur l'estimation financière des aménagements ferroviaires de la ligne Toulouse-Castres-Mazamet qui compte aujourd'hui jusqu'à 24 trains par jour en circulation. Vous vous étonnez notamment de l'écart très important entre le montant de cette estimation et celui présenté par des « collectifs citoyens et associations » le 19 janvier dernier.

Mes récentes déclarations s'appuient sur le gestionnaire du réseau ferré national SNCF-Réseau, qui à dire d'expert distingue deux scénarii dont les estimations se basent sur des ratios constatés sur d'autres projets comparables. Les conditions économiques sont celles de 2023 et ont été actualisées en euros courants selon une hypothèse de mise en service en 2034, temps indispensable à la réalisation des études, des consultations publiques, des procédures administratives et environnementales et des travaux.

**Le premier scénario, dit « optimum »,** prévoit un doublement intégral de la ligne Toulouse-Mazamet, avec électrification et modernisation de la signalisation. Il serait envisageable, avec ce scénario, d'avoir une fréquence à 15 minutes en heures de pointe.



**D24-00723**

HÔTEL DE RÉGION

Il se décompose comme suit :

- **Doublément de la voie en continu de Toulouse à Mazamet :**
    - Toulouse/Saint-Sulpice (5.7km) : 175 M€ CE (conditions économiques) 2023, soit 263 M€ courants. A noter, ces montants n'intègrent pas le doublément des tunnels, les suppressions/aménagements de PN et la régénération des postes.
    - Saint-Sulpice/Mazamet (74km) : 1.9 Mds€ CE 2023, soit 2.9 Mds€ courants (ratio basé sur la fourchette basse de Toulouse/Saint-Sulpice). Ce montant est toutefois jugé potentiellement optimisable par SNCF-Réseau.
- Sous-Total : 2.1 Mds€ CE 2023, soit 3.2 Mds€ en courants.
- **Electrification des 2 voies de Toulouse à Mazamet :** 545 M€ CE 2023, soit 820 M€ courants (basé sur les REX Bordeaux/Saint-Mariens et Nogent/Troyes).
  - **Déploiement de la signalisation Next-Regio de Saint-Sulpice à Mazamet :** 84 M€ CE 2023, soit 130 M€ courants (basé sur les études préliminaires de Tessonnières/Albi).

**Au total, l'estimation à dire d'expert serait ainsi de 2,7 Mds€ CE 2023, soit de l'ordre de plus de 4 Mds€ courants.**

**Le second scénario, dit « minimaliste »,** prévoit dans une logique d'optimisation du projet de ne pas doubler la voie sur la section Saint-Sulpice/Mazamet. A noter, il n'intègre pas le traitement de certains points de croisement qui pourraient s'avérer nécessaires. Il serait envisageable, avec ce scénario, d'avoir une fréquence à 30 minutes en heures de pointe.

Il se décompose comme suit :

- **Achèvement du doublément de la voie entre Toulouse et Saint-Sulpice :** 175 M€ CE 2023, soit 263 M€ courants.
- **Electrification des 2 voies de Toulouse à Saint Sulpice et d'une voie de Saint-Sulpice à Mazamet :** 410 M€ CE 2023, soit 616 M€ courants.
- **Déploiement de la signalisation Next-Regio de Saint-Sulpice à Mazamet :** 84 M€ CE 2023, soit 130 M€ courants.

**Au total, l'estimation à dire d'expert serait ainsi de 669 M€ CE 2023, soit de l'ordre de 1 Md€ courants.**

Ce montant d'un milliard d'euros conduit à considérer sérieusement qu'il n'y a pas de solution ferroviaire soutenable et susceptible de constituer une alternative crédible au projet routier, qui vous l'aurez par ailleurs noté dispose d'un autre tracé. A ce stade, ces estimations ne sont ni engageantes ni opposables pour le gestionnaire d'infrastructure. Mais je ne doute absolument pas des services d'ingénierie de SNCF-Réseau.

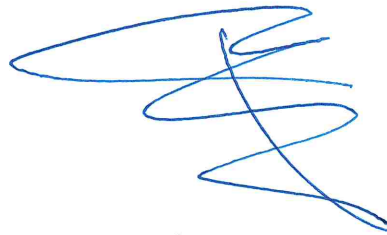
Aussi, pour reprendre vos mots, c'est avec « la sincérité qu'induit ma fonction » que j'ai informé les citoyens du montant du scénario le moins coûteux. Il vous appartient, si vous le jugez nécessaire et/ou si vous veniez à douter une nouvelle fois de la fiabilité de ces informations, de saisir directement SNCF-Réseau.

A mon tour, je vous fais part de mes interrogations sur les coûts estimés entre 80 millions et 120 millions d'euros, que vous mettez en avant dans vos déclarations, pour la réalisation de travaux ferroviaires permettant la mise en service d'un cadencement de la ligne Toulouse-Castres-Mazamet.

Ce chiffrage s'appuie sur des données publiées il y a 15 ans par la DREAL. Vous savez comme moi que les conditions économiques de réalisation de 2009 sont très inférieures de celles que nous constatons aujourd'hui et a fortiori de celles qui vaudront à l'horizon de réalisation de ces travaux.

Je m'étonne enfin du calendrier fantaisiste que vous indiquez, à savoir « dès fin 2024 », pour permettre la création de nouvelles dessertes en décembre. En effet, celui-ci oublie la réglementation française. Chacun sait que la réalisation de travaux d'un tel montant (entre 80 M€ et 120 M€) suppose la conduite d'une procédure technique et administrative très importante et longue, intégrant notamment une phase de consultation du public afin d'en apprécier l'utilité.

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs les Députés.es, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the top, characteristic of the name Carole DELGA.

**Carole DELGA**