



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>36731</b>	De <b>M. Jean-Luc Lagleize</b> ( Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés - Haute-Garonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > État d'avancement des aménagement ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT)	<b>Analyse</b> > État d'avancement des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).
Question publiée au JO le : <b>23/02/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>19/10/2021</b> page : <b>7710</b> Date de signalement : <b>25/05/2021</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'état d'avancement des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT). Intégrer l'amélioration des transports du quotidien au Nord de Toulouse est une composante forte du grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO). Aujourd'hui, sur la section de ligne existante entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau, qui compte deux ou trois voies, circulent des trains aptes à la grande vitesse (TaGV), des trains d'équilibre du territoire (TET), des TER et trains de marchandises. L'importante hétérogénéité des services rend la section quasi-saturée aux heures de pointe et ne permet pas la mise en place de missions TER périurbaines. Les aléas d'exploitation (panne, incident) ont des impacts très importants sur la qualité du service aux voyageurs (perte de régularité, retards, annulations, etc.). Les aménagements programmés visent plusieurs objectifs, dont la fluidification du trafic ferroviaire au nord de Toulouse ; l'augmentation de la capacité de la ligne pour faire circuler de nouveaux trains, dont les trains aptes à la grande vitesse (TaGV), les trains d'équilibre du territoire (TET), et le fret ; et l'amélioration de la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs de l'agglomération. Pour atteindre ces différents objectifs, le projet prévoit l'aménagement de 19 kilomètres de ligne existante au nord de Toulouse, avec notamment la mise à quatre voies entre Saint-Jory (point de raccordement avec la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse) et la gare Toulouse-Matabiau ; et le réaménagement de tous les points d'arrêt : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet-Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Eglise et Route de Launaguet (en interconnexion avec la ligne B du métro). Ces aménagements de capacité permettront de poursuivre l'évolution des services TER, relevant de la région Occitanie, et à terme d'augmenter la fréquence des dessertes périurbaines entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds jusqu'à quatre trains par heure et par sens (fréquence au quart d'heure). Avec plus de voies pour répartir les différentes circulations, une meilleure desserte périurbaine et une plus grande régularité seront possibles, donc un service de meilleure qualité pour les voyageurs. Sur cette section de 19 kilomètres de ligne ainsi réaménagée, les trains de voyageurs longue distance (trains aptes à la grande vitesse - TaGV, et trains d'équilibre du territoire - TET) circuleront à la même vitesse qu'aujourd'hui, soit 160 km/h. Alors qu'il est devenu de plus en plus indispensable de faciliter les déplacements longue distance dans le sud-ouest, de désenclaver la métropole de Toulouse et de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, il l'interroge sur l'état d'avancement des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), et plus particulièrement sur son échéancier et ses financements.

## Texte de la réponse

Le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) est un vaste programme de plus de 13 Mds€ constitué des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Espagne et des aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT), visant principalement à apporter une desserte plus performante et durable aux territoires du Sud-Ouest. La loi d'orientation des mobilités (LOM), publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, donne la priorité à la résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. S'agissant des grands projets, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien. Ainsi, dans le cadre de la réalisation du GPSO retenu parmi les projets prioritaires par le COI, SNCF Réseau poursuit les études et les travaux qui concourent à la réalisation des AFNT qui visent l'amélioration de la desserte sur l'axe Toulouse Matabiau-Castelnau d'Estrètefonds. En particulier, SNCF Réseau doit remettre à l'été 2021, une feuille de route présentant des solutions d'optimisation du calendrier de leur réalisation en cohérence notamment avec l'arrivée de la 3ème ligne de métro de Toulouse. Pour financer ces opérations et anticiper les acquisitions foncières nécessaires au projet, l'État a déjà mis en place plus de 34 M€ d'autorisations d'engagement. Au printemps 2021, l'État s'est engagé à soutenir le projet GPSO à hauteur de 4,1 Md€, comprenant la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, ainsi que les deux nœuds ferroviaires AFNT et AFSB. Pour aller au-delà, l'article 4 de la LOM prévoit la possibilité de créer des établissements publics locaux établis par voie d'ordonnance permettant notamment d'accélérer la réalisation de grandes infrastructures par la mise en place de ressources fiscales dédiées. Des discussions sont en cours avec les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie pour étudier cette possibilité. Enfin, l'étoile ferroviaire de Toulouse pourra bénéficier de financements complémentaires dans le cadre du plan de relance au titre duquel le ministère des transports mobilise une enveloppe spécifique de 30 M€ au niveau national pour accélérer la mise en œuvre de « services express métropolitains ». Ces moyens supplémentaires permettront d'aider les collectivités locales qui souhaitent s'inscrire dans cette démarche à réaliser de premières améliorations sur les infrastructures et également à conduire les études préparant la programmation d'opérations dans la contractualisation avec l'État en matière de mobilité qui prendra le relais des actuels contrats de plan État-région à partir de 2023.