

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Rouvrir Agen-Auch c'est possible et indispensable



Il faut privilégier la ligne Agen - Auch dans un premier temps pour le désenclavement du Gers selon la Fnaut.

La ligne Agen - Auch relie la gare de Bon-Encontre, près d'Agen, à celle de Vic-en-Bigorre, via Auch. La partie Agen à Auch est restée exploitée pour les voyageurs jusqu'en 1970, pour le trafic fret jusqu'en 2015. Aujourd'hui, si tous (État, régions, départements, collectivités locales) reconnaissent la nécessité de relier les deux préfectures du Gers et du Lot-et-Garonne, ils divergent sur l'exploitant, les matériels, un service voyageurs et/ou fret, et sur le coût de cette réalisation.

Pour le désenclavement du Gers, seul territoire de la région à ne plus avoir de liaison ferroviaire avec les départements limitrophes, il faut privilégier cette ligne dans un premier temps.

Les besoins sont réels avec l'attractivité de l'agglomération d'Agen. Côté voyageurs, cette ligne en bus LIO est une des plus fréquentées d'Occitanie avec 75 000 passagers.

Côté fret, il y a les céréales et d'autres entreprises bénéficiant de la connexion avec les zones industrielles traversées par la ligne. Il peut y circuler des trains complets, car les pentes et déclivités sont à moins de 8 ‰, du trafic diffus, et prévoit une vitesse voyageurs à 140 km/h. Il y a encore toute l'emprise, la plate-forme et les rails, mais un renouvellement des voies et du ballast s'impose pour admettre aussi le fret. Les autres travaux concernent essentiellement un ouvrage d'art long de 450 m (pont sur la Garonne) et la sécurisation des 49 passages à niveau (PN), mais pas la transformation en pont ou passage souterrain.

Il n'y a que trois croisements avec une route nationale et peu avec une départementale fréquentée, mais qui ne nécessitent pas d'ouvrage d'art, le reste des franchissements concerne des petites routes et des chemins privés. De nombreux déci-

deurs relaient toujours une prétendue réglementation sévère en la matière, obligeant la suppression des PN des lignes à rouvrir. Jean-Luc Gibelin, vice-président de la région Occitanie, reprend dans La Dépêche : « Le coût de la remise en état d'un PN est de 5 M€. Il y en a 49 entre Auch et Agen, cela représente la somme de 245 M€ », ce qui peut condamner le projet. Alors que, sur la ligne Montréjeau - Luchon de 36 km, pour sécuriser 26 PN sur 37 il n'est budgété que 6 M€.

La Fnaut demande des règles de réouverture des PN en cas de remise en service de lignes. L'étude confiée à Cerema doit tenir compte de l'analyse des risques et non pas de la seule suppression des PN. La réouverture complète d'Agen - Auch est donc bien financièrement possible.

*Jean Paul Dugoujon
des Amis de la Terre 32,*