

## À quand la réouverture de la ligne de fret entre Agen et Auch ?

Dans ce but, les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie créent un syndicat mixte pour un projet de fret ferroviaire solide et ambitieux



À quand la réouverture de la ligne de fret entre Agen et Auch ?

Collectivement mobilisées pour la réouverture de la ligne de fret Auch-Agen, les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie viennent de valider la création d'un Syndicat mixte visant à récupérer la gestion de la ligne afin d'engager au plus vite les travaux nécessaires à sa réouverture. Réunis en comité de pilotage, ce vendredi 29 novembre, à Auch, **Jean-Luc Gibelin**, vice-président de la Région Occitanie, et **Renaud Lagrave**, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine, ont renouvelé leur demande de voir ce transfert opéré dans les meilleurs délais. Le comité de pilotage s'est tenu en présence de la Préfecture du Gers, des principales collectivités mobilisées, d'élus locaux et du conseiller régional Ronny Guardia-Mazzoleni.

Face à l'absence de volonté du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, et bien que n'ayant pas la responsabilité du réseau ferroviaire national, les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie se sont mobilisées en faveur d'un programme d'investissement permettant la reprise des circulations ferroviaires. Dans ce cadre, elles s'étaient engagées aux côtés des collectivités territoriales [1], de l'État, des coopératives céréalières et du Grand port maritime de Bordeaux à participer au financement des études et travaux de rénovation.

Les Régions Nouvelles-Aquitaine et Occitanie ont engagé une étude des nouveaux modèles de portage de travaux et de gestion de la ligne, qui a donc abouti à la création d'un Syndicat mixte. Il aura notamment pour mission d'exercer une compétence de développement économique relative à l'aménagement, à la réhabilitation et à l'exploitation de la ligne ferroviaire de fret en portant un projet de transfert de propriété de la ligne.

« Ce pacte ferroviaire régional a l'ambition de redonner au rail la place qui devrait être la sienne dans la stratégie nationale des transports. À l'instar du combat que je mène actuellement pour la reprise du fret ferroviaire entre Perpignan et Rungis, il me paraît indispensable de préserver les infrastructures permettant un report modal de la route vers le rail, à l'heure où la problématique de la transition énergétique doit être au cœur de nos politiques publiques. Je ne m'explique d'ailleurs pas comment l'État, garant d'une politique nationale cohérente sur les dossiers environnementaux, peut se résoudre à l'abandon de tels équipements qui, nous le savons, sont et seront indispensables à la préservation des équilibres écologiques » a notamment déclaré Carole Delga.

« Avec 14,6 millions d'euros engagés par la Nouvelle-Aquitaine sur ce mandat pour la réouverture des lignes ferroviaires capillaires fret, la démonstration de notre engagement pour le report modal n'est plus à prouver. Convaincu que la lutte contre le dérèglement climatique passera notamment par une réduction accélérée des émissions de CO2, la Nouvelle-Aquitaine milite pour le renforcement des infrastructures de fret, condition sine qua none de la transition énergétique, agricole et écologique que le Conseil régional a accélérée cette année, avec l'adoption de la feuille de route Néo Terra. Nos investissements représentent, chaque année, l'équivalent de 130 000 camions transférés ainsi de la route au rail. Ces infrastructures doivent être maintenues, modernisées et développées. Et c'est pourquoi, au même titre que les Régions, l'État doit être à la hauteur de sa responsabilité », indique Alain Rousset.

Dans un courrier adressé en août dernier à Elisabeth Borne, ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, et Patrick Jeantet, président directeur général de SNCF Réseau, Carole Delga et Alain Rousset ont renouvelé leur souhait de voir transférée la ligne au bénéfice de ce futur Syndicat mixte et d'engager avec les services de SNCF Réseau les modalités de ce transfert dans les meilleurs délais.

Les parts dans ce Syndicat Mixte ligne ferroviaire Auch-Agen seraient répartis au prorata du nombre de kilomètres de la ligne sur les deux Régions, ce qui revient à un tiers pour la Nouvelle-Aquitaine et deux tiers pour l'Occitanie. Une fois en place, et après le transfert de propriété de la ligne vers le syndicat mixte, ce dernier créera une **Société d'économie mixte à opération unique (Semop)** dont l'objet sera la rénovation, l'exploitation et la maintenance de la ligne.

### A propos de la ligne Auch-Agen

Après les fortes inondations survenues en 2014 dans le Gers, cette ligne principalement dédiée au transport de céréales et desservant les coopératives a fait l'objet d'une fermeture partielle à partir de juillet 2015 (entre Auch et Sainte-Christie) et en totalité, depuis mars 2016. Longue de 64 kilomètres, dont 49 km en Occitanie et 15 km en Nouvelle-Aquitaine, la ligne Auch-Agen voyait transiter jusqu'à 160 000 tonnes de marchandises par an. Depuis sa fermeture, on estime à 6 500 le nombre de camions ainsi transférés sur la route.

[1] Les Régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, les Conseils départementaux du Lot-et-Garonne et du Gers, les Communautés d'agglomérations d'Agen et du Grand Auch Cœur de Gascogne, ainsi que la Communauté de communes de la Lomagne Gersoise.