

# Ligne SNCF : il y a loin de la coupe aux lèvres

**MARIGNAC** La Coordination pour le développement du rail en Comminges s'est réunie symboliquement à la gare de Marignac, le 14 décembre, pour faire le point sur l'avancement de la ligne Montréjeau-Luchon. Et pour elle, le compte n'y est toujours pas.

Réunion symbolique pour la CDRIC (Coordination pour la défense du rail et de l'intermodalité en Comminges) à la gare de Marignac avec les membres de l'association, dont Jean-François Subercaze et André Pallas, maire de la commune, le jeudi 14 décembre.

La coordination a pris note de la présentation, le 1er décembre par la SNCF et la Région, des premiers éléments de l'étude préliminaire aux travaux de la ligne Montréjeau-Luchon, mais tout ne va pas pour le mieux. La CDRIC estime que la SNCF présente un projet à minima et qu'il faut travailler sur un projet ambitieux et écologique pour l'avenir de nos vallées.

Par la voix de Jean-François Subercaze, la coordination considère « que le choix du diesel, et donc l'abandon de la traction électrique, faute d'un engagement suffisant de l'État, serait une régression environnementale sans doute unique en France et en contradiction avec la COP 21 et les engagements pris par l'État, la SNCF et la Région. J'appelle les élus et citoyens du Comminges, de la Barousse et d'ailleurs à agir pour que l'État et la SNCF financent l'ins-

tallation d'une caténaire moderne. La coordination constate que la SNCF n'a pas encore travaillé sur le chiffrage en mode électrique, comme cela est prévu dans la convention qu'elle a signée en janvier 2017 avec le Conseil Régional, et demande à la SNCF d'y procéder. »

Mais ce n'est pas la seule pierre d'achoppement. La coordination constate avec stupeur que la SNCF n'a pas prévu les travaux nécessaires au croisement de trains à Marignac et aux manœuvres de Luchon. Ce qui fait dire à Francisco Diaz, ancien conducteur de train et membre de l'association : « Comment ferons-nous lorsque qu'une locomotive ou un wagon est en panne, si une seule ligne existe ? » La SNCF se limite pour l'instant au scénario « navette ».

## Étudier les alternatives

La CDRIC se félicite que la SNCF ait validé la possibilité de création d'une installation terminale embranchée pour les sociétés comme la Société des eaux de Luchon, qui puisse lui permettre de se tourner vers le ferroutage.



La gare de Marignac pris pour symbole par les membres du CDRIC pour discuter de l'étude préliminaire.

Et demande que soient prévus les travaux nécessaires au transport des marchandises à partir des gares de Luchon, Marignac et Loures.

La coordination s'élève aussi contre le refus de l'État de rétablir le train de nuit Paris-Luchon et contre la suppression du train de nuit Paris-Tarbes le 1er juillet dernier. Les TGV, quand il y en a, ne sont pas une alternative aux trains de nuit, mais bien un complément. Elle demande à la SNCF d'inclure dans l'étude l'alternative que constitue le train « à hydrogène » et d'en préciser les aspects techniques et financiers pour notre ligne. Ce train à hydrogène est fabriqué à

Tarbes et dans le territoire de Belfort par Alstom, il est ensuite assemblé en Allemagne, qui le mettra en service l'année prochaine sur ses lignes. Les essais ont été concluants et ce train circule à une vitesse de 140 km/h. Cela serait ainsi une vitrine pour la SNCF et une première en France. La coordination se déclare disponible pour contribuer à la réflexion sur le meilleur service de transports possible (horaires, tarifs, cadencement, correspondances, haltes, aménagements et accessibilité des gares, intermodalité, liaison avec le Val d'Aran.)

**Bernard Brando**

> Lire aussi en p. 12.