

LIGNE N° 643.000

Dossier de consultation pour la fermeture administrative
d'une section de la ligne « Port-Sainte-Marie à Riscle »
entre Feugarolles, PK 121+400 et Condom, PK 155+086.

Mars 2021

DOSSIER DE FERMETURE

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine
17 rue Cabanac – CS 61926
33081 BORDEAUX Cedex



Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

INTRODUCTION.....	6
I CONTEXTE D'UN DOSSIER DE FERMETURE	8
I.1 Réglementation et cadre juridique : procédure de fermeture	8
I.2 Périmètre et objet de la demande de fermeture.....	11
II SITUATION DE LA LIGNE HISTORIQUE N°643.000.....	18
II.1 Statuts et usages de la ligne n°643.000.....	18
III DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES.....	23
III.1 Collectivités locales présentes sur la ligne	23
III.2 Emplois	28
III.3 Transport de voyageurs.....	30
III.4 Transport de marchandises.....	34
IV DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	38
IV.1 Gares et Installations Terminales Embranchées	38
IV.2 Éléments constituant l'infrastructure ferroviaire.....	42
IV.3 Synthèse générale de la section de ligne n° 643.000.....	58
CONCLUSION	59
ANNEXE : SCHÉMA D'UTILISATION DES SECTIONS DE LA LIGNE	61

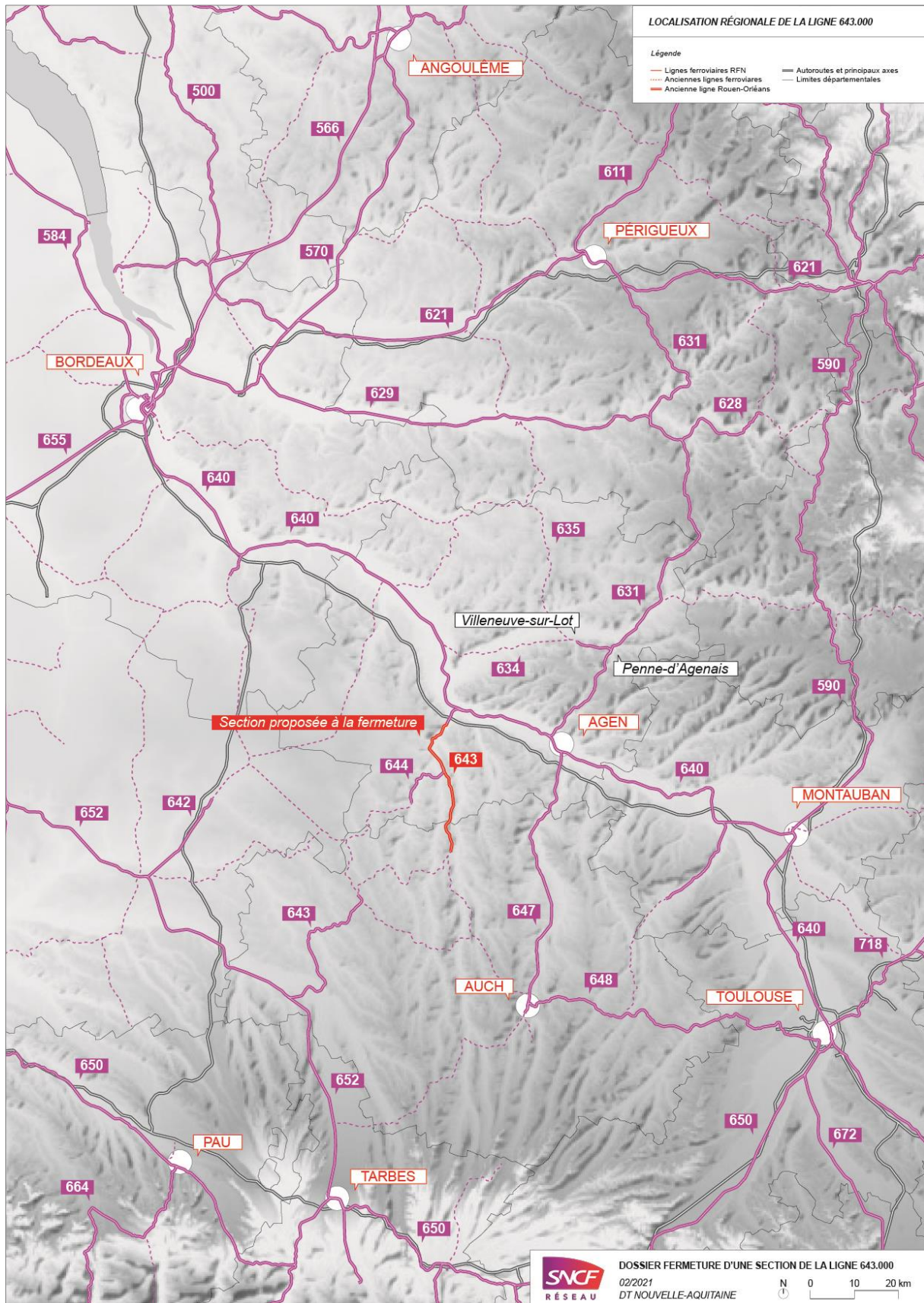


Figure 1 : Localisation de la section proposée à la fermeture, ligne n°643.000
 (Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

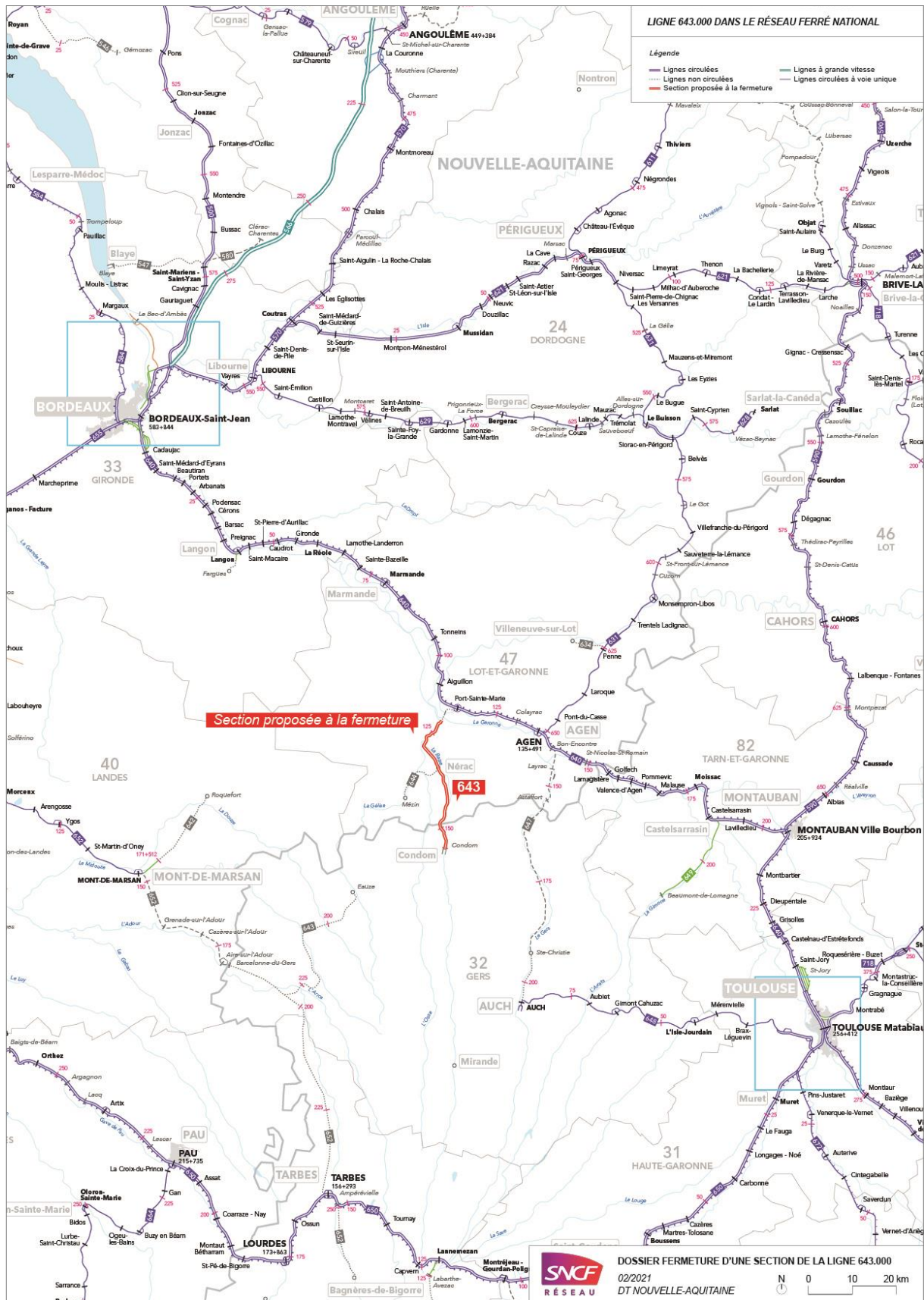


Figure 2 : Carte du RFN, localisation de la section proposée à la fermeture (Données sources: SNCF OpenData)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

INTRODUCTION

Le dossier de fermeture présente aux parties consultées les résultats de l'évaluation réalisée par SNCF Réseau sur l'avenir de la section ferroviaire dite de « Feugarolles à Condom » d'une longueur d'environ 33,6 kilomètres, sur la ligne n°643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle ».

Cette évaluation est réalisée dans le cadre d'une demande faite par le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne, en Région Nouvelle-Aquitaine, pour réaliser une voie verte sur cette section de ligne ferroviaire non circulée, mais toujours inscrite dans le Réseau Ferré National (RFN).

Le présent dossier de consultation (mars 2021), rédigé par la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, avec Valérie Bec (sous la dir. de), chargée de mission Patrimoine, Pôle Développement Durable, et François Bruneau, consultant, se présente en trois parties :

- Le contexte général du présent dossier est décrit dans la première partie avec un rappel de la procédure de consultation pour la fermeture d'une ligne ou section de ligne et de ses principaux objectifs.
- La seconde partie revient sur la ligne ferroviaire historique où est inscrite la section proposée à la fermeture. Elle décrit les statuts et usages de cette ligne, puis son contexte territorial avec des données sur la démographie des collectivités locales, sur les emplois et activités économiques. Les opportunités pour du transport de voyageurs et de marchandises sont ensuite analysées sur la section concernée par le présent dossier.
- Enfin la troisième partie se concentre sur l'infrastructure ferroviaire proposée à la fermeture, avec une description et un répertoire de ses ouvrages, de ses passages à niveau et de ses équipements. L'ensemble de ces éléments constitutifs de l'infrastructure est également repris sur des cartes.



**Figure 3 : Vue sur le viaduc à Vianne, rivière de la Baïse, ligne n°643.000
(Source : SNCF Réseau)**

I CONTEXTE D'UN DOSSIER DE FERMETURE

I.1 Réglementation et cadre juridique : procédure de fermeture

SNCF Réseau est devenue en janvier 2020 une Société Anonyme à capitaux publics filiale du groupe SNCF. L'Etat est lui-même actionnaire unique et propriétaire du réseau ferroviaire dont la société SNCF Réseau en est l'affectataire. Depuis le 1^{er} janvier 2015, SNCF Réseau réunit déjà les compétences auparavant dissociées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF).

Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 (JORF n°0001 du 1 janvier 2020) relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020. La procédure juridique de fermeture d'une ligne est définie dans l'article 22 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié.

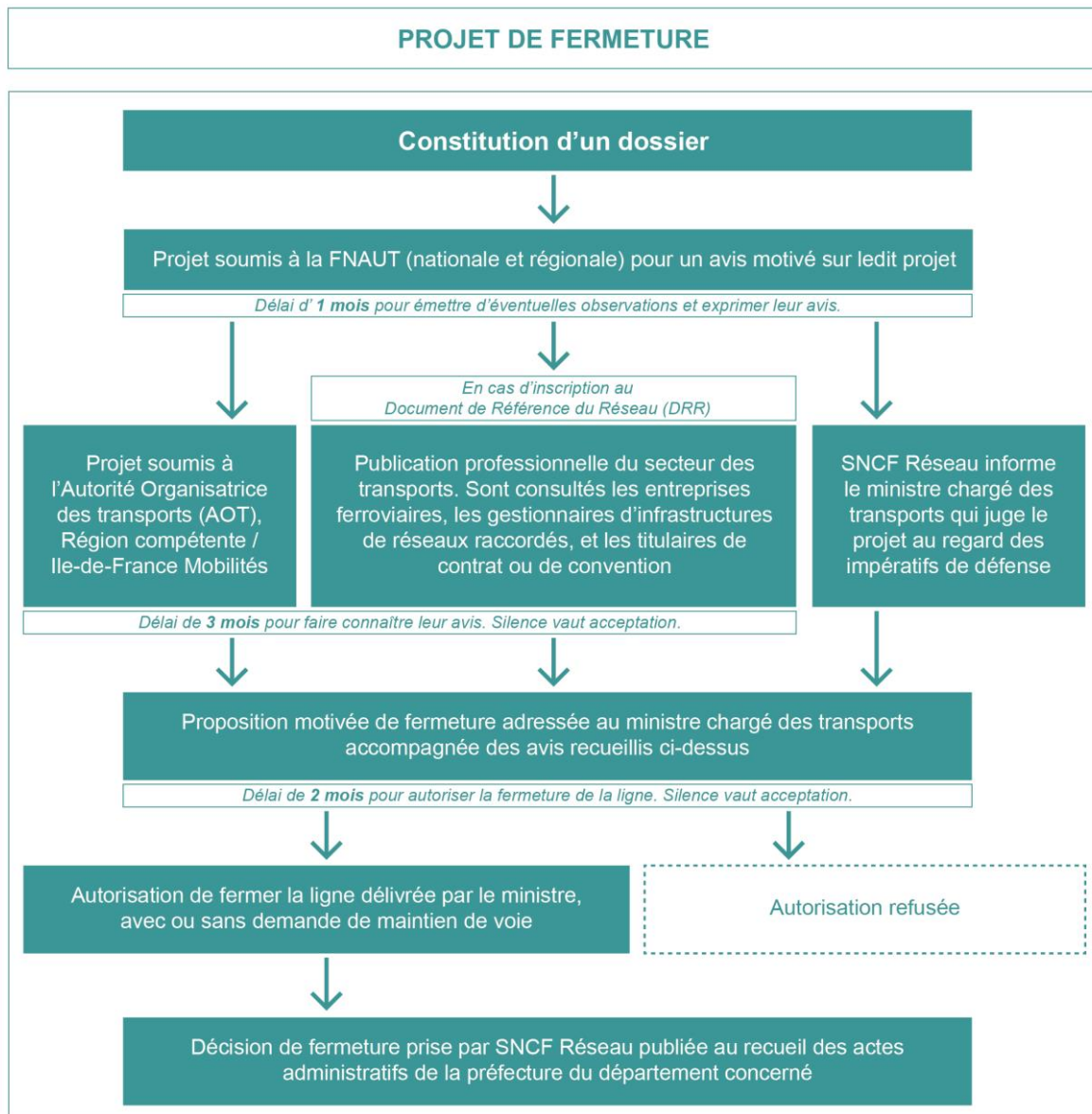
Lorsque SNCF Réseau envisage la fermeture d'une ligne ou d'une section de ligne, la procédure est la suivante :

- Avant de proposer la fermeture d'une section de ligne, SNCF Réseau élabore un dossier sur l'historique et les conditions d'exploitation de la section de ligne concernée, le plus souvent sans activité ferroviaire depuis plusieurs années, le contexte territorial et économique, l'offre de transport existante, les projets pouvant se développer sur les emprises.
- Sur la base de ce dossier, SNCF Réseau soumet le projet de fermeture à la représentation régionale de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, FNAUT. SNCF Réseau informe également le siège de la FNAUT de l'engagement de la procédure de fermeture de ligne, afin qu'elle donne un avis motivé sur ledit projet dans un délai d'un mois.
- Le dossier de fermeture accompagné de l'avis de la FNAUT est ensuite soumis à Région concernée ; celle-ci dispose de trois mois pour faire connaître son avis. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai vaut avis favorable. Elle demande également avis à la DGFIP dans les mêmes conditions.

- Publie simultanément, si la ligne figurait au Document de Référence du Réseau (DRR) pour l'horaire 2007, un avis relatif au projet de fermeture dans une publication professionnelle. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure de réseaux raccordés ou embranchés disposent également de trois mois pour faire connaître leurs observations.
- Informe de son projet le ministre chargé des transports qui s'assure notamment que la fermeture ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de défense.

Après avoir recueilli ces avis et observations, SNCF Réseau peut alors adresser au ministre chargé des transports une proposition motivée de fermeture accompagnée des avis reçus et du bilan des observations formulées. Le ministre dispose alors d'un délai de deux mois pour autoriser la fermeture ; il peut demander le maintien en place de la voie. L'absence d'avis dans ce délai vaut autorisation.

Si une décision de fermeture est prise, elle est publiée au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture du Département sur le territoire duquel est située la ligne ou la section de ligne considérée et publiée au Bulletin officiel de SNCF. La fermeture de la ligne ou de la section de ligne entraîne son retrait du Réseau Ferré National. Le schéma (Fig.4) ci-après présente la procédure d'une fermeture administrative de ligne ou section de ligne.



**Figure 4 : Procédure d'une fermeture administrative de ligne ou de section de ligne
(Source : SNCF Réseau)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

I.2 Périmètre et objet de la demande de fermeture

Périmètre de la section de ligne proposée à la fermeture

Le présent dossier porte sur l'opportunité de fermeture d'une section ferroviaire comprise entre le PK 121+400 et le PK 155+086, entre les communes de Feugarolles et de Condom sur la ligne n°643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle ». Cette section de ligne est localisée dans le Département du Lot-et-Garonne (47) en Région Nouvelle-Aquitaine et dans le Département du Gers (32) en Région Occitanie. Par ailleurs, l'ensemble de l'ancienne ligne n°643.000 débutait à Port-Sainte-Marie au PK 115+609 et se terminait à Riscle au PK 230+875. Une section de cette ligne est aujourd'hui déjà déclassée et vendue.

Le PK du début de la section proposée à la fermeture, 121+400, est localisé au sud du croisement entre les routes départementales D119 et D12, sur la commune de Feugarolles. Le pont-route de la D119 se situe au PK 121+100 sur cette ligne n°643.000 ; puis au nord de l'ancienne gare de Feugarolles. Le PN n°2 est localisé au PK 121+551.

La fermeture de ligne ne débute pas à Port-Sainte-Marie car une réserve est faite pour préserver une parcelle embranchée à Feugarolles, localisée au bord du Canal Latéral à la Garonne et de l'autoroute A62 dites des « Deux Mers ». Le PK de son Installation Terminale Embranchée, ITE, est répertoriée sur la ligne au PK 120+830. Sur la parcelle embranchée, deux projets sont à considérer à moyen ou long terme.

Le premier est la création d'une plateforme Fret avec la mise en place d'un OFP, Opérateur Ferroviaire de Proximité. Ce projet, dit « VITTAL » pour « Voie d'Intérêt Territorial de la Ténarèze à l'Albret », avait été porté par les élus locaux en 2011, dont l'ancien maire de Feugarolles¹. Dix ans plus tard, cette proposition n'est toujours pas réalisée et aucune étude approfondie n'a été recensée à ce sujet.

Le second projet sur cette parcelle embranchée à Feugarolles est une base d'approvisionnement de GPSO, Grand Projet du Sud-Ouest, en cas de phasage du projet de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. Cette possibilité est donc entièrement liée au projet GPSO.

¹ <https://lavoixdesterritoires.wordpress.com/2011/11/22/projet-vittal-des-collectivites-qui-confirment-leur-interet-pour-le-projet/>

Pour ces deux raisons, le Pôle Clients et Services, DT Nouvelle-Aquitaine SNCF Réseau, demande à conserver dans le RFN, Réseau Ferré National, la section entre Port-Sainte-Marie et Feugarolles. Cette section n'est donc pas inscrite dans le périmètre du présent dossier de fermeture.

Ainsi la proposition de fermeture débute au PK 121+400, à environ 570 mètres après l'embranchement de l'ITE, dit de « Bourgela », permettant de desservir cette parcelle de Feugarolles concernée par les potentiels projets de plateforme Fret et de base d'approvisionnement travaux (PK 120+830).

Dans le périmètre de la section proposée à la fermeture, la limite entre les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie se situe autour du PK 148+725, entre les communes de Moncrabeau et de Condom. La demande de fermeture pour le projet voie verte est portée par la Communauté de Communes Albret Communauté. Toutefois, l'aménagement de la voie verte au-delà de la commune de Moncrabeau sera pris en charge par la Communauté de Communes de la Ténarèze, entre les PK 148+725 et 155+086.

Le PK de fin de la section proposée à la fermeture, 155+086, est sur l'ancien passage à niveau n°36, au croisement avec la route départementale D110 dans la commune de Condom. Ce PK est à la limite de la section déjà déclassée entre Condom et Eauze et déjà aménagée en voie verte.

Environ 27,3 kilomètres de ligne est donc en Région Nouvelle-Aquitaine, entre les PK 121+400 et 148+725, puis environ 6,3 kilomètres en Région Occitanie. Toutefois, le dossier de fermeture sur l'ensemble de cette section entre Feugarolles et Condom, est pris en charge par la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau.

Transfert de gestion des emprises ferroviaires

Au vu de la demande faite par le Communauté de Communes Albret Communauté dans le Lot-et-Garonne (47), porteur d'un projet de reconversion d'emprises ferroviaires en voie verte, SNCF Réseau a engagé l'instruction de la fermeture de ladite section de ligne, pour permettre d'établir par la suite, une Convention de transfert de gestion.

Les procédures de transfert de gestion amiable et autoritaire sont définies, pour l'ensemble des personnes publiques, aux articles L.2123-3 à L. 2123-6 du CG3P. Le transfert de gestion est une procédure qui permet aux personnes publiques de modifier, entre elles, l'utilisation d'un immeuble relevant du domaine public lorsque cet immeuble change d'affectation tout en continuant à relever du domaine public

sous la main du nouvel affectataire. Cette procédure n'entraîne pas de transfert de propriété de l'immeuble au bénéfice de celle à laquelle la gestion de l'immeuble est temporairement transférée. Les articles R.2123-9 à R.2123-14 du CG3P fixent les modalités de mise en œuvre de ces procédures.

La section de ligne concernée par le projet de fermeture est aujourd'hui ouverte et inscrite dans le Réseau Ferré National (RFN), mais non circulée depuis plusieurs années. Elle est dite « neutralisée ». Toutefois, elle n'apparaît plus dans le DRR, Document de Référence du Réseau ferré national. Les dernières circulations de trains de marchandises s'arrêtent en 2013.

Dans le cadre d'un projet d'aménagement du territoire, la fermeture administrative de cette section de ligne doit donc permettre aux collectivités locales de la reconverter en voie verte. Le patrimoine ferroviaire est ainsi valorisé à court et moyen terme. Les emprises restent inscrites dans le domaine public ferroviaire et donc préservées pour un éventuel projet de réouverture à la circulation sur du plus long terme.

L'élaboration des projets de reconversion/valorisation des lignes non-circulées est assurée par les Directions Territoriales de SNCF Réseau. Un contrat de performance Etat-SNCF Réseau mentionne le fait de « préserver les intérêts de long terme et de permettre le cas échéant la mise en place ultérieure d'un système de transport sur les emprises mises à disposition, les dispositifs à caractère réversible avec maintien dans le domaine de SNCF Réseau, comme les conventions d'occupations temporaires ou les transferts de gestion, seront privilégiés. » (SNCF Réseau, octobre 2019)

Le Communauté de Communes Albret Communauté demande que ladite section de ligne soit mise à leur disposition entre Feugarolles et Moncrabeau, puis à la Communauté de Communes de la Ténarèze, sur la section se situant à Condom. De ce fait, la décision préalable de fermeture de ligne et de sortie du Réseau Ferré National est nécessaire dans le cas d'un transfert de gestion opéré en application de l'article 23 du décret 97-444.

Projets de voies vertes - véloroutes

Les collectivités locales, CC Albret Communauté et CC de la Ténarèze, souhaitent réaliser une voie verte sur les emprises ferroviaires de la ligne n°643.000, entre Feugarolles et Condom. Ce projet s'inscrit dans le Schéma Départemental des Véloroutes et Voies vertes du Département du Lot-et-Garonne, 2018. Une véloroute existe déjà dans ladite Vallée de Baïse (V82), mais elle empreinte aujourd'hui des itinéraires routiers. L'objectif du projet est donc de relocaliser la véloroute V82 sur le linéaire ferroviaire entre Feugarolles et Condom, pour ainsi créer une voie verte dédiée aux mobilités douces et en site propre.

Le Département du Lot-et-Garonne a mandaté le Groupe Elan en 2018-2019 pour réaliser une « Étude d'opportunité de la création d'une voie verte sur la voie ferrée Port-Sainte-Marie/Condom ». La collectivité porteuse du projet de reconversion du domaine public ferroviaire a donc déjà réalisé des études de faisabilité pour la création d'une voie verte.

Les retombées économiques induites par la reconversion touristique de cette ancienne voie ferroviaire ont été étudiées, ainsi que les travaux d'aménagement à engager. Le Lot-et-Garonne et le Gers ont mis en place deux schémas de développement touristique, SDT, autour de l'itinérance douce dont le cyclotourisme. Les Départements sont engagés dans des démarches de labellisation ou de contractualisation de destination : « Cittaslow pour le Gers et « Itinérance Nature Saveurs » en Lot-et-Garonne. Avec le projet d'une nouvelle Voie Verte V82 entre Feugarolles et Condom, la rivière de la Baïse a pour ambition de devenir une « colonne vertébrale du tourisme » pour les deux Départements.

Les études d'opportunité (Elan, 2019) ont émis l'hypothèse d'une retombée économique de la voie verte comprise entre 80.500€/an et 406.000€/an. Des prévisions s'appuient sur une moyenne de fréquentation mesurée entre 10.000 et 40.000 usagers par an à partir des comptages réalisés dans les secteurs les plus ruraux, excentrés des zones urbaines. L'évaluation des coûts pour la reconversion de l'emprise ferroviaire est de 5,8M HT pour le linéaire entre Feugarolles et Condom.

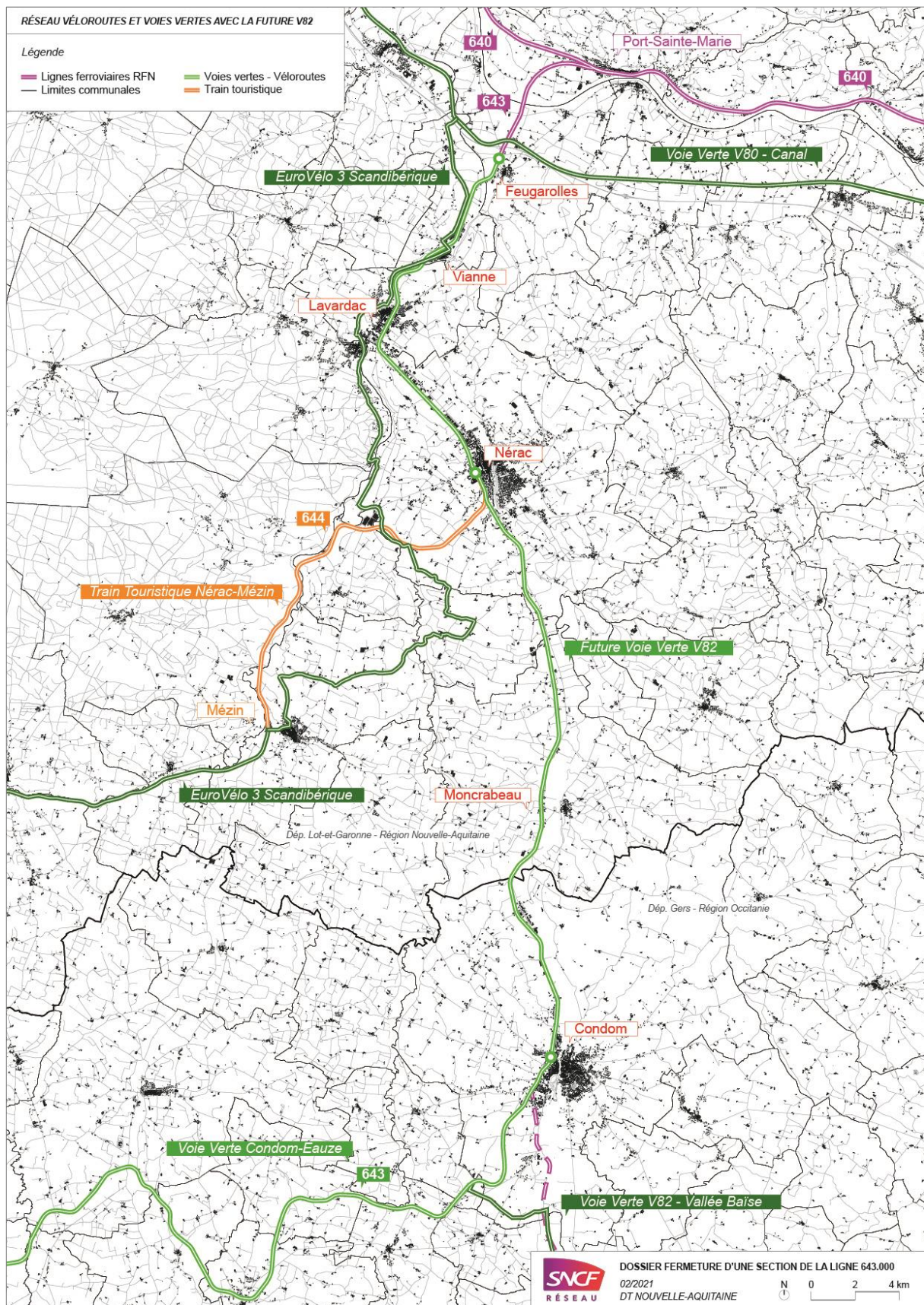
La totalité de la future Véloroute V82 est un projet d'environ 170 kilomètres linéaire, dont le tracé est orienté Nord-Sud entre l'écluse Lardenet dans la commune de Vianne, Lot-et-Garonne, et la commune de Lannemezan dans les Hautes-Pyrénées.

L'aménagement d'une voie verte sur l'emprise de la ligne n°643.000 entre Feugarolles et Condom s'inscrit également dans la continuité de la voie verte dite de l'Armagnac, qui débute au PK 155+086 et termine au PK 188+640 sur cette même ligne. La voie verte d'environ 33,5 kilomètres relie Condom et Eauze.

Ce projet de voie verte a aussi pour vocation de rejoindre au nord la Véloroute V80, dite du Canal des Deux Mers, qui longe le Canal Latéral à la Garonne, puis ladite « Scandibérique », Véloroute européenne EV3 reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne). Cette dernière passe par la commune de Vianne, de Lavardac, avant de rejoindre la Vallée de La Gélise, rivière affluent de la Baïse en direction du sud-ouest puis de l'Espagne. Sur les quelques kilomètres entre Vianne et Lavardac, la Véloroute EV3 pourra donc être inscrite sur l'itinéraire de la future voie verte. Enfin à Lanmezean, la Véloroute V82 de la Vallée de la Baïse devrait être reliée au sud à la Véloroute du Piémont Pyrénéen V81.

Le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne soutient le projet de la Communauté de Communes Albret Communauté pour trouver « une solution de maillage permettant de relier la Véloroute de la Vallée du Lot, déjà bien identifiée et fréquentée de façon significative, à la voie verte du canal des deux mers qui se poursuit dans la vallée de la Baïse. » (Courrier de M.Camani, Président du CD 47, Sénateur de Lot-et-Garonne, adressé au Directeur Territorial Aquitaine SNCF Réseau en 2017).

Le projet de voie verte entre Feugarolles et Condom constitue donc « une jonction entre la véloroute de la Vallée du Lot et le canal des deux mers », mais également « un maillon des itinéraires de l'EV3, de Trondheim à Saint-Jacques-de-Compostelle, et V82, itinéraire national du canal des deux mers aux Pyrénées. » (Idem).



**Figure 5 : Réseau Véloroutes et Voies Vertes avec Future V82
(Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine



**Figure 6 : Voie verte V80, Canal latéral de la Garonne, Feugarolles
(Source : SNCF Réseau)**

II SITUATION DE LA LIGNE HISTORIQUE N°643.000

II.1 Statuts et usages de la ligne n°643.000

La ligne n°643.000 reliant Port-Sainte-Marie à Riscle est une ligne à voie unique non électrifiée (deux trains ne peuvent se croiser) d'environ 115,3 km (comprise entre les PK 115+609 et 230+875), localisée en Région Nouvelle-Aquitaine et en Région Occitanie, dans les Départements du Lot-et-Garonne et du Gers.

Le tracé historique de la ligne est orienté Nord-Sud pour faire le lien entre la ligne n°640.000 dite de « Bordeaux-Saint-Jean à Sète-Ville », au nord, et la ligne n°652.000 dite de « Morcenx à Bagnères-de-Bigorre » au sud. Avant son déclassement en 1941, la ligne n°645.000 dite de « Condom à Castéra-Verduzan » rejoignait également la ligne n°640.000 en gare de Condom. De même, les lignes n°646.000 de « Eauze à Auch » et n°641.000 de « Eauze à Bourriot-Bergonce » rejoignaient la ligne n°643.000 dans la commune d'Eauze, avant leurs fermetures respectives en 1954, puis en 1938-1988.

D'un point de vue géographique, la section de la ligne n°643.000 présente entre Port-Sainte-Marie et Condom, s'inscrit dans la vallée de la Baïse. Cette rivière prend sa source sur le plateau de Lannemezan, et se jette dans la Garonne à quelques kilomètres de Port-Sainte-Marie. La section de la ligne n°643.000 présente le long de cette rivière, est mise en service en 1880². Une première convention est signée en 1868 entre le ministère des Travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, puis approuvée par un décret impérial sur cette section de ligne entre Port-Sainte-Marie et Condom. En 1869, une déclaration d'utilité publique est alors approuvée par décret impérial et met en application la concession faite à la Compagnie du Midi. La ligne entre Port-Sainte-Marie et Condom est ouverte en 1880.

Sur la section entre Condom et Riscle, une convention est également signée avec la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne en 1875. Une déclaration d'utilité publique à titre d'intérêt général est approuvée la même année. La ligne est ouverte en 1888 entre Condom et Eauze, puis en 1893 entre Eauze et Riscle.

² La ligne n°365.000 était une liaison entre Condom et Castéra-Verduzan, en direction de Auch (ligne 646.000). Son ouverture s'est faite tardivement en 1925 et elle fut fermée au voyageur en 1939, puis en 1940 pour le service de marchandises. Cette ligne dite de « Condom à Castéra-Verduzan » est déclassée en 1941.

En 1975, la section entre Gondrin et Eauze du PK 171+000 au PK 188+640 est déclassée après publication au Journal Officiel de la République Française du 8 mars. Puis la section entre Condom et Gondrin, du PK 155+086 au PK 171+000 est déclassée en 1999, JORP du 22 décembre.

Le service de voyageurs est abandonné en 1940 sur toute la ligne. Pour le transport de marchandises, toute la ligne est également fermée à la circulation à partir de 2013, avec l'arrêt sur les dernières sections entre Port-Sainte-Marie et Condom, puis entre Nogaro et Riscle.

Date	Evènements
1868	Concession de la section Port-Sainte-Marie à Condom à la Compagnie des Chemins de fer du Midi
1869	Déclaration d'utilité publique par décret impérial sur la section entre Port-Sainte-Marie et Condom
1875	Concession de la section Condom à Riscle à la Compagnie des Chemins de fer du Midi
1875	Déclaration d'utilité publique par décret impérial sur la section entre Port-Sainte-Marie et Condom
1880	Ouverture de la section entre Port-Sainte-Marie et Condom
1888	Ouverture de la section entre Condom et Eauze
1893	Ouverture de la section entre Eauze et Riscle
1938	Création de la SNCF
1940	Arrêt du service voyageur sur toute la ligne
1971	Arrêt du transport de marchandises entre Mouchan et Eauze
1975	Déclassement de la section entre Gondrin et Eauze (PK 171+000 au PK 188+640)
1980	Arrêt du transport de marchandises entre Condom et Mouchan
1999	Déclassement de la section entre Condom et Gondrin (PK 155+086 au PK 171+000)
2007	Arrêt du transport de marchandises entre Eauze et Nogaro
2009	Arrêt du transport de marchandises entre Nogaro et Riscle
2013	Arrêt du transport de marchandises entre Port-Sainte-Marie et Condom

Figure 7 : Principaux évènements historiques de la ligne n°643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle »

Le tableau et la carte à suivre (Fig.8, 9) reprennent l'ensemble des statuts attitrés aujourd'hui à la ligne n°643.000 entre « Port-Sainte-Marie et Riscle ». Cette ligne ferroviaire de 115,2 kilomètres, est ouverte mais non circulée, dite « neutralisée » sur environ 81,7 kilomètres, dont les sections entre Port-Sainte-Marie et Condom (PK 115+609 au PK 155+086), puis entre Eauze et Riscle (PK 188+640 au PK 230+875). La section restante de 33,5 kilomètres entre Condom et Eauze (PK 155+086 au PK 188+640) est déclassée et vendue.

La section de ligne proposée à la fermeture entre les PK 121+400 et 155+086 est donc actuellement « neutralisée », c'est-à-dire ouverte mais non circulée. Elle est entourée d'une section ouverte également non circulée entre le PK 115+609 et le PK 121+400, puis de l'autre, d'une section déclassée et vendue, déjà aménagée en voie verte à partir du PK 155+086.

Les statuts de la ligne n°643.000 au 1^{er} janvier 2021 sont repris dans le tableau suivant (Fig.8).

Pour rappel, les définitions des statuts de ligne sont les suivantes :

- Une ligne exploitée est inscrite au Réseau Ferré National (RFN), mais peut être ouverte au trafic ou non (Document de Référence du Réseau, DRR).
- Dans le cas où la ligne ou section de ligne est ouverte au trafic mais ne reçoit plus de trafic régulier, et pour laquelle des mesures matérielles peuvent avoir été prises (traverses en croix, démontage d'installations), la ligne sera dite « neutralisée ». Elle reste cependant disponible pour des transports exceptionnels ou occasionnels.
- Les lignes ou sections de lignes fermées ne font plus partie du RFN. Les éléments constitutifs de la voie peuvent être maintenus ou déposés. Une ligne fermée peut aussi être mise à disposition de tiers avec par exemple une convention de transfert de gestion.
- Enfin, une ligne déclassée ne fait plus partie du domaine public ferroviaire. Elle reste propriété de SNCF Réseau, mais fait partie de son domaine privé ou peut également avoir été vendue à un tiers.

Section (Points Kilométriques)	Statut juridique
Port-Sainte-Marie à Condom PK 115+609 ; PK 155+086	Ouverte mais circulation interdite Aucun usage déclaré
Condom à Eauze PK 155+086 ; PK 188+640	Déclassée vendue Aménagée en voie verte
Eauze à Riscle PK 188+640 ; PK 230+875	Ouverte mais circulation interdite Aucun usage déclaré

Figure 8 : Détails des statuts juridiques de la ligne n°643.000 (Sources : SNCF Réseau)

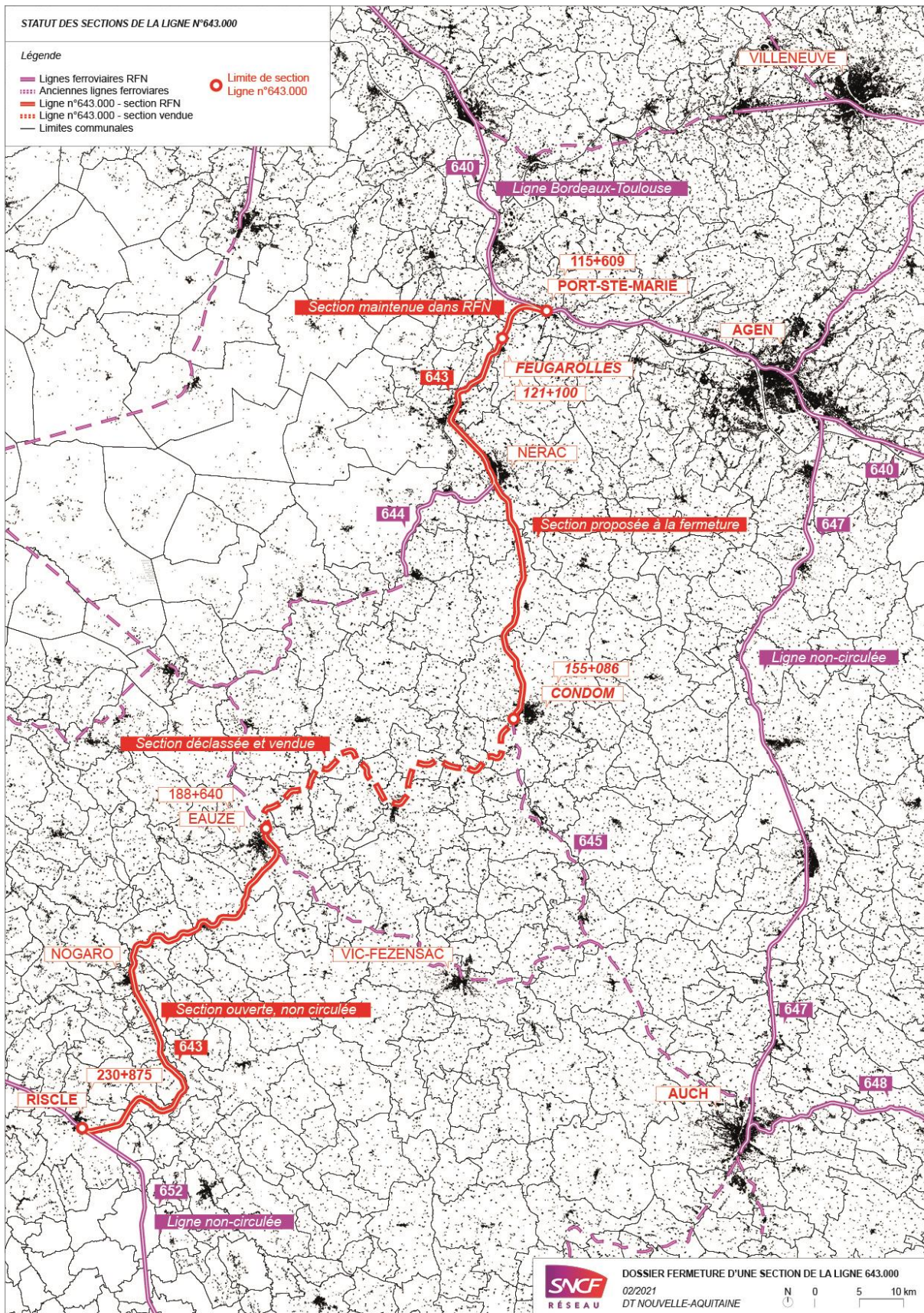


Figure 9 : Statut des sections de la ligne 643.000
(Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine



**Figure 10 : Vue sur l'ancienne gare de Feugarolles, ligne n°643.000
(Source : SNCF Réseau)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

III DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES

III.1 Collectivités locales présentes sur la ligne

Le tracé historique de la ligne n°643.000 entre Port-Sainte-Marie et Riscle est localisé sur 27 communes : Port-Sainte-Marie, Feugarolles, Vianne, Lavardac, Nérac, Fréchou et Moncrabeau, (Département du Lot-et-Garonne, Région Nouvelle-Aquitaine) ; puis Condom, Larressingle, Mouchan, Lauraët, Gondrin, Lagraulet-du-Gers, Montréal, Cazeneuve, Bretagne-d'Armagnac, Eauze, Manciet, Sainte-Christie-d'Armagnac, Nogaro, Urgosse, Sorbets, Bouzon-Gellenave, Fustérouau, Termes-d'Armagnac, Izotges, Riscle. (Département du Gers en Région Occitanie).

La section de ligne proposée à la fermeture concerne directement les communes de Feugarolles, Vianne, Lavardac, Nérac, Fréchou, Moncrabeau et Condom. La carte suivante (Fig.11) indique les communes présentes sur la ligne n°643.000 avec la section proposée à la fermeture.

Sur l'ensemble des 27 communes présentes le long du tracé de la ligne n°643.000, aucune commune ne compte plus de 10.000 habitants. Plus de la moitié de l'ensemble (17 communes) est sous le seuil des 1.000 habitants en 2016. La moyenne démographique (population municipale) est d'environ 1.300 habitants sur ces communes localisées autour de la ligne n°643.000, avec une croissance supérieure à 1,7% sur la période entre 2011 et 2016. Par ailleurs, 14 communes possèdent environ 500 habitants ou moins (Fréchou, Larressingle, Mouchan, Lauraët, Lagraulet-du-Gers, Cazeneuve, Bretagne-d'Armagnac, Sainte-Christie-d'Armagnac, Urgosse, Sorbets, Bouzon-Gellenave, Fustérouau, Termes-d'Armagnac et Izotges).

La croissance démographique de ces territoires est contrastée avec une évolution de la population municipale comprise entre -10,2% pour la commune de Moncrabeau (727 hab. en 2016) à +25,8% pour Izotges (112 hab.). Du fait de leur faible démographie, la variable du nombre d'habitant ne dépasse pas plusieurs dizaines d'individus par commune entre 2011 et 2016. Les communes concernées par la fermeture de ligne, ont une croissance démographique qui diminue de 1% entre 2011 et 2016. Ces données sont reprises dans un tableau (Fig.12). Les collectivités locales traversées par la ligne n°643.000 sont donc faiblement peuplées. Les principales unités urbaines (Insee) sont Nérac avec environ 6.900 habitants, puis Condom avec 6.500 habitants. Eauze est ensuite à la troisième place avec ses 3.900 habitants.

L'ancienne ligne n°643.000 dans sa totalité, est concernée par 7 communautés de communes (CC du Confluent et des Coteaux de Prayssas, CC Albret Communauté, CC de la Ténarèze, CC du Grand Armagnac, CC Armagnac Adour, CC du Bas-Armagnac et CC Bastides et Vallons du Gers). La section proposée à la fermeture est localisée dans la Communauté de communes Albret Communauté, entre Feugarolles et Moncrabeau ; puis dans la Communauté de communes de la Ténarèze, à Condom. Cette première (CC.AC) se compose de 33 communes avec un total de 26.254 habitants en 2017 (Insee) ; puis la seconde intercommunalité (CC. T) rassemble 26 communes pour 14.661 habitants en 2017 (Insee).

Les principales agglomérations urbaines présentes autour de la ligne proposée à la fermeture sont celles d'Agen, à environ 20-25 kilomètres de Feugarolles, puis Auch à environ 40-45 kilomètres de Condom. L'unité urbaine d'Agen (Définition Insee) représente environ 80.000 habitants en 2016, puis celle d'Auch rassemble 25.000 habitants.

Une dernière carte (Fig. 13) représente la part d'évolution de la population entre 2011 et 2016 sur un secteur plus large comprenant l'ensemble de la ligne n°643.000 entre Port-Sainte-Marie au nord et Riscle au sud. Le cadrage comprend également les agglomérations urbaines d'Agen et Auch. À cette échelle, l'évolution de la population par commune est relativement hétérogène. Toutefois, les principales villes du secteur (Agen, Auch, Condom, Nérac, Vic-Fezensac) ont toutes connu une diminution démographique sur la période.

Pour conclure, la section de ligne proposée à la fermeture se situe dans des territoires ruraux, avec une faible démographie et à distance des principales agglomérations urbaines. Cet indicateur sur la population des communes traversées par la ligne ferroviaire n°643.000 n'est pas en faveur d'une réouverture d'un service de transport voyageur à court ou moyen terme, autant sur la section entre Feugarolles et Condom, que sur l'ensemble de la ligne.

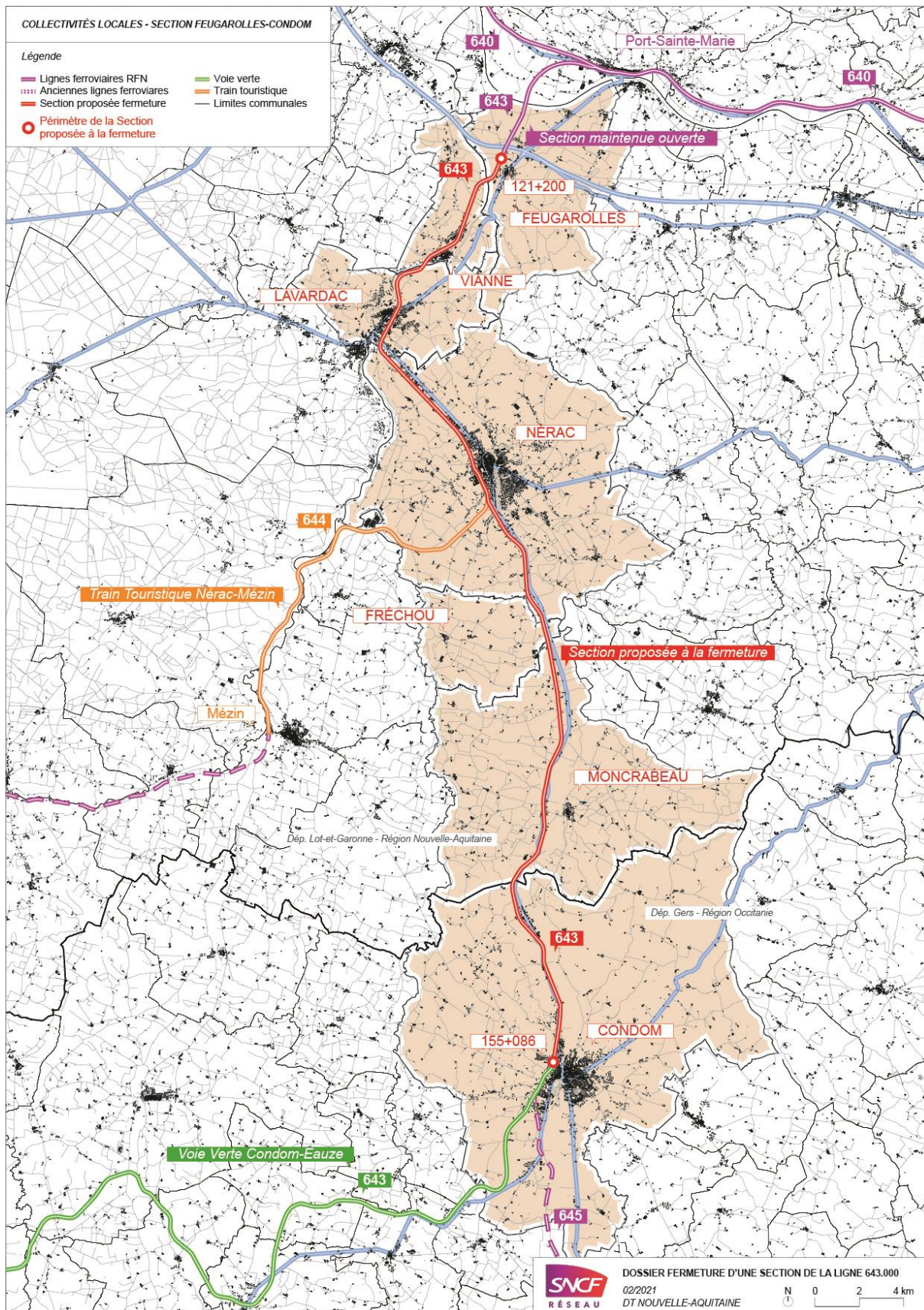


Figure 11 : Communes présentes sur la section de ligne proposée à la fermeture (Données sources : OpenDataGouv et SNCF OpenData)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

Communes sur la ligne n°643.000	Dép.	Population municipale en 2011	Population municipale en 2016	Évolution population 2011-2016
Port-Sainte-Marie	47	1.986	1.944	-2,1%
Feugarolles	47	920	984	+7,0%
Vianne	47	1.097	1.022	-6,8%
Lavardac	47	2.251	2.245	-0,3%
Nérac	47	7.106	6.898	-2,9%
Fréchou	47	204	229	+12,2%
Moncrabeau	47	810	727	-10,2%
Condom	32	6.925	6.554	-5,4%
Larressingle	32	216	215	-0,5%
Mouchan	32	435	411	-5,5%
Lauraët	32	248	254	+2,4%
Gondrin	32	1.143	1.177	+3,0%
Lagraulet-du-Gers	32	459	543	+18,3%
Montréal	32	1.211	1.171	-3,3%
Cazeneuve	32	145	140	-3,4%
Bretagne-d'Armagnac	32	413	433	+4,8%
Eauze	32	4.020	3.894	-3,1%
Manciet	32	819	804	-1,8%
Sainte-Christie-d'Armagnac	32	380	383	+0,8%
Nogaro	32	1.985	1.997	+0,6%
Urgosse	32	248	242	-2,4%
Sorbets	32	201	223	+10,9%
Bouzon-Gellenave	32	193	193	0,0%
Fustérouau	32	127	132	+3,9%
Termes-d'Armagnac	32	185	189	+2,2%
Izotges	32	89	112	+25,8%
Riscle	32	1.719	1.747	+1,6%

Figure 12 : Population municipale des communes sur la ligne n°643.000
(Source : INSEE, RP2016, RP2011)

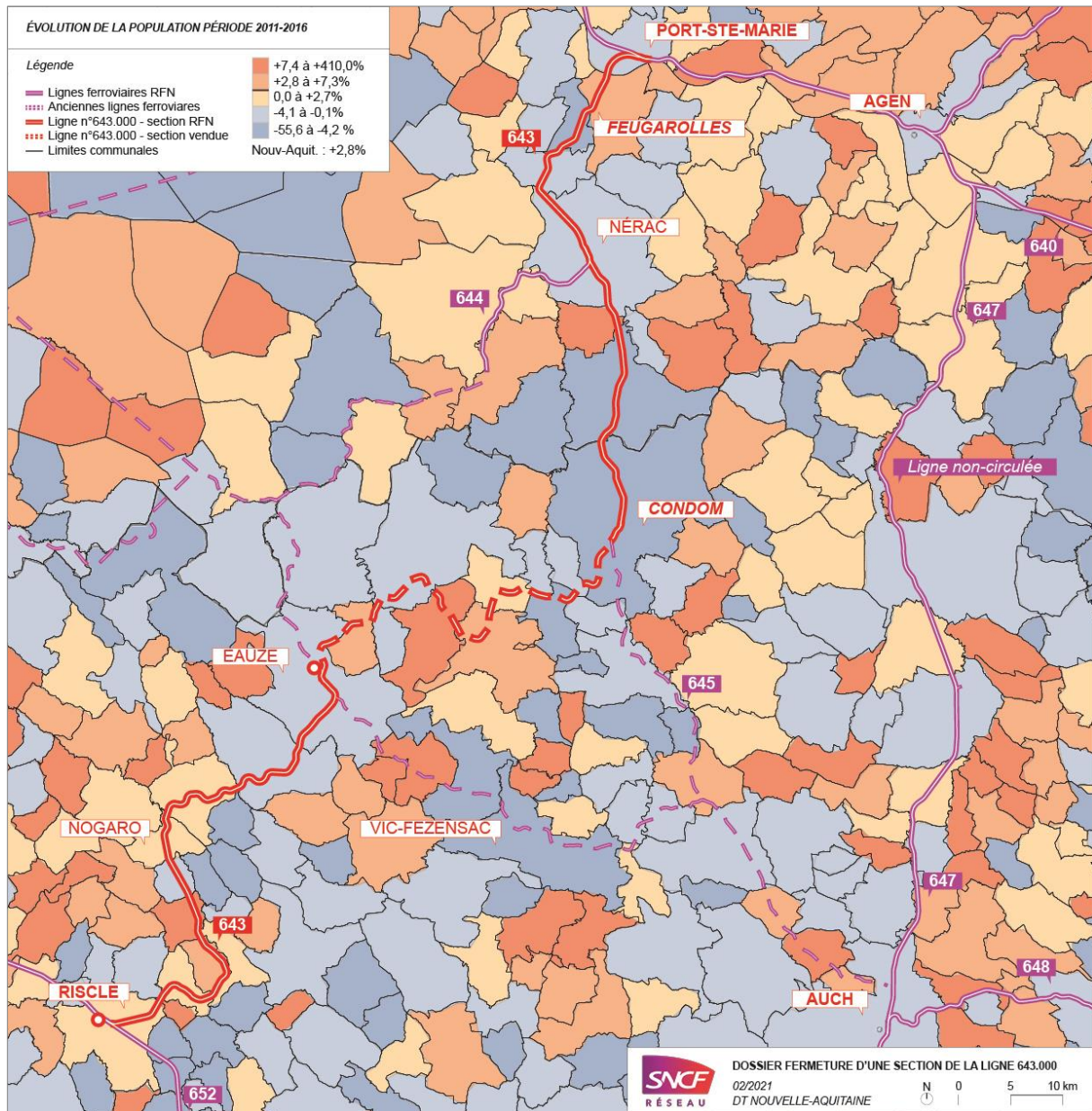


Figure 13 : Évolution de la population sur la période (%) 2011-2016
(Données sources : Sigena, Dreal Nouvelle-Aquitaine, OpenDataGouv et SNCF OpenData)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

III.2 Emplois

La Communauté de Communes Albret Communauté, concernée par la section de ligne n°643.000 proposée à la fermeture, compte 8.048 emplois sur son territoire en 2017³. La population active ayant un emploi et résidant dans la zone est de 9.814 individus cette même année. Le secteur d'activité le plus représenté parmi les emplois de la zone, est celui du commerce, des transports et services divers avec 34,0%, puis celui de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale avec 30,7%. Le secteur de l'agriculture représente 17,4% des emplois, suivi de l'industrie avec 11,1%, puis de la construction avec 6,8% en 2017. Dans cette intercommunalité, la part d'emploi du secteur agricole est relativement élevée, en comparaison à celle nationale de 2,6%. Par ailleurs, la commune de Nérac rassemble le plus grand nombre d'emplois de l'intercommunalité Albret Communauté, avec 3.371 emplois en 2017.

La section de ligne proposée à la fermeture est également présente dans la Communauté de Communes de la Ténarèze. Cette dernière compte 5.450 emplois sur son territoire en 2017, dont 3.478 sont localisés sur la commune de Condom. La répartition des emplois par secteur d'activité est comparable à celle d'Albret Communauté, avec 33,3% pour le secteur du commerce, des transports et services divers, 29,2% pour l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale, 17,5% pour le secteur de l'agriculture, 11,3% pour l'industrie et 8,2% pour la construction.

Dans les sept communes présentes le long de la section de la ligne n°643.000 entre Feugarolles et Condom, 8.024 emplois sont comptabilisés en 2017. Sur la période antérieure 2012-2017, le nombre d'emplois sur ces communes a baissé de 2,2%. Les communes de Nérac et de Condom rassemblent la plus grande concentration d'emplois avec respectivement 3.478 et 3.371 emplois en 2017.

Le SIGENA, Service de l'Information Géographique de l'État en Nouvelle-Aquitaine, publie un atlas cartographique de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, dont une carte intitulée « Nouvelle-Aquitaine : flux domicile-travail entre aires d'attraction des villes, 2020 ». Le nombre de flux bidirectionnels en 2016 entre les aires urbaines d'Agen et de Nérac, est estimé à 1.170. Cette donnée est relativement faible pour envisager un nouveau service ferroviaire de voyageurs entre ces deux agglomérations distantes de 25-30 kilomètres.

³ Insee, RP2017, l'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone. Les données suivantes de 2017 viennent des mêmes sources.

Communes	Emplois en 2012	Emplois en 2017	Évolution emplois 2012-2017
Feugarolles	182	221	+21,4%
Vianne	161	123	-23,6%
Lavardac	699	659	-5,7%
Nérac	3.431	3.371	-1,7%
Fréchou	42	42	0%
Moncrabeau	143	130	-9,1%
Condom	3.546	3.478	+1,9%
TOTAL	8.204	8.024	-2,2%

Figure 14 : Emplois par commune sur la section proposée à la fermeture
(Source : INSEE, RP2017, RP2012)

III.3 Transport de voyageurs

À court terme, l'état de la section de ligne et l'absence de perspectives significatives de potentiel de trafic, ne permettent pas d'envisager la reprise d'un service ferroviaire voyageurs sur la section proposée à la fermeture de la ligne n° 643.000 entre « Feugarolles et Condom ».

Transports interurbains

Avec la loi NOTRe du 7 août 2015, les Régions dites Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes se sont unies pour devenir la Région Nouvelle-Aquitaine au 1^{er} janvier 2016. Les communes présentes sur la ligne ferroviaire sont en parties dans le Département du Lot-et-Garonne, et se situaient par conséquent dans l'ancienne Région Aquitaine.

Les Régions dites Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées sont devenues la Région Occitanie en 2016. La section ferroviaire comprise sur la commune de Condom fait partie de cette nouvelle Région. Le Département du Gers était auparavant rattaché à la Région Midi-Pyrénées. L'ancienne ligne n°643.000 de « Port-Sainte-Marie à Riscle » est donc interrégionale et mobilise l'Autorité des deux Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

Avec les nouvelles régions, le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine et celui d'Occitanie, sont donc devenus les Autorités Organisatrices des Transports au sein de leur territoire. Un accord de ces deux AOT serait donc requis pour porter un projet de réouverture d'un service de voyageurs sur cette ancienne ligne ferroviaire de « Port-Sainte-Marie à Riscle ».

Les collectivités locales traversées par la ligne n°643.000, ont une faible densité de population, ce qui ne permet pas aujourd'hui d'entrevoir de nouvelles perspectives pour une liaison interurbaine portée par les Régions. Cette liaison n'est pas une ligne structurante du réseau, elle n'est plus circulaire sur tout le tracé car la section entre Condom et Eauze est déjà déclassée et aménagée en voie verte.

Le train TER Nouvelle-Aquitaine, ligne 44, circule entre Bordeaux et Agen avec plusieurs arrêts dont celui en gare de Port-Sainte-Marie. La ligne n°643.000 « Port-Sainte-Marie – Riscle » est donc embranchée à une ligne circulée, ladite « Bordeaux Saint-Jean – Sète-Ville », n°640.000.

En gare de Port-Sainte-Marie, le TER effectue 11 à 13 trajets par jour en direction d'Agen (10-15 min de trajet) et de même en direction de Bordeaux (1h10). Ce train s'arrête dans les gares d'Aiguillon, Tonneins, Marmande, La Rèole, Langon, Cérons et Beautiran. Cette gare de Port-Sainte-Marie est la

plus proche pour les communes présentes le long de la section de ligne proposée à la fermeture. Un parking relais est aménagé devant la gare avec une quarantaine de place de stationnement. Cependant, cette gare n'est pas desservie par d'autres transports en commun.

De Nérac, la ligne d'autocar n°806 permet plutôt de rejoindre la gare d'Agen en 40-45 minutes de trajet. Cette ligne dite « Agen/Nérac/Lavardac » fait partie du réseau Modalis coordonné par le syndicat mixte intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Ainsi, 4 liaisons régulières sont assurées au quotidien entre Agen et Nérac.

Du côté de la Région Occitanie, trois lignes d'autocar desservent la gare routière de Condom (réseau LIO). La ligne n°951 dite « Condom/Auch » permet de rejoindre la gare ferroviaire d'Auch en 1h05 de trajet, avec 2 à 3 aller-retours quotidiens. Puis la ligne n°953 dite « Condom/Agen » fait la liaison à la gare ferroviaire d'Agen en 50 minutes. Enfin la ligne n°952 relie la commune de Nogaro. Cette dernière liaison reprend l'itinéraire de l'ancienne ligne ferroviaire n°643.000, déjà déclassée entre Condom et Eauze, puis ouverte mais non circulée entre Eauze et Nogaro. La liaison d'autocar Condom-Nogaro comprend 3 trajets par jour.

Perspectives ferroviaires

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Nouvelle-Aquitaine devrait être mis en fonction en 2021 pour acter des objectifs à moyen et long terme et les règles générales sur l'aménagement du territoire régional, répartis dans plusieurs domaines, dont les infrastructures de transport et intermodalité. Le SRADDET a déjà été adopté par le Conseil Régional en 2019, puis approuvé par le Préfecture de Région en 2020.

Le SRADDET absorbe un certain nombre de schémas déjà existants, le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), le Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE), le Schéma Régional d'Intermodalité (SRI), le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) et enfin le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT).

Organisé par 4 grandes priorités, le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine 2020 donne un horizon à l'aménagement du territoire pour 2030. Dans la seconde grande priorité intitulée « Lutter contre la déprise et gagner en mobilité : se déplacer facilement et accéder aux services », le chapitre « Remettre en état et moderniser le réseau ferroviaire, en priorité les "petites" lignes » explique et approuve l'intérêt de préserver et d'améliorer les lignes ferroviaires dites de « desserte fine du territoire » (p.43). Cependant, l'état du réseau ferroviaire « structurant » est jugé « déficient », quand le réseau « secondaire » est

« catastrophique ». Le « sauvetage et la mise à niveau des lignes ferroviaires régionale, notamment des petites lignes dégradées et menacées de fermeture, exigent des moyens financiers considérables », 1,1 milliard d'euros dans les 10 prochaines années « pour restaurer la performance du réseau et son attractivité face à la route » (SRADDET, p.43). Le sujet n'est pas plus développé. Un dernier chapitre s'intitule « Décongestionner Bordeaux et désenclaver Limoges » et donne une priorité géographique à de futurs investissements autour des agglomérations de Bordeaux, puis de Limoges. La ligne n°643.000 n'est pas présente dans ces territoires, mais bien au sud-est de la Région, aux abords de l'agglomération d'Agen.

À la lecture du SRADDET Nouvelle-Aquitaine 2020, aucun projet ferroviaire pour un service de voyageurs ou de marchandises n'est prévu sur l'ancienne ligne « Port-Sainte-Marie à Riscle » dans les dix prochaines années, car les priorités d'investissement seraient davantage données aux lignes encore circulées, et en lien avec Bordeaux ou Limoges.

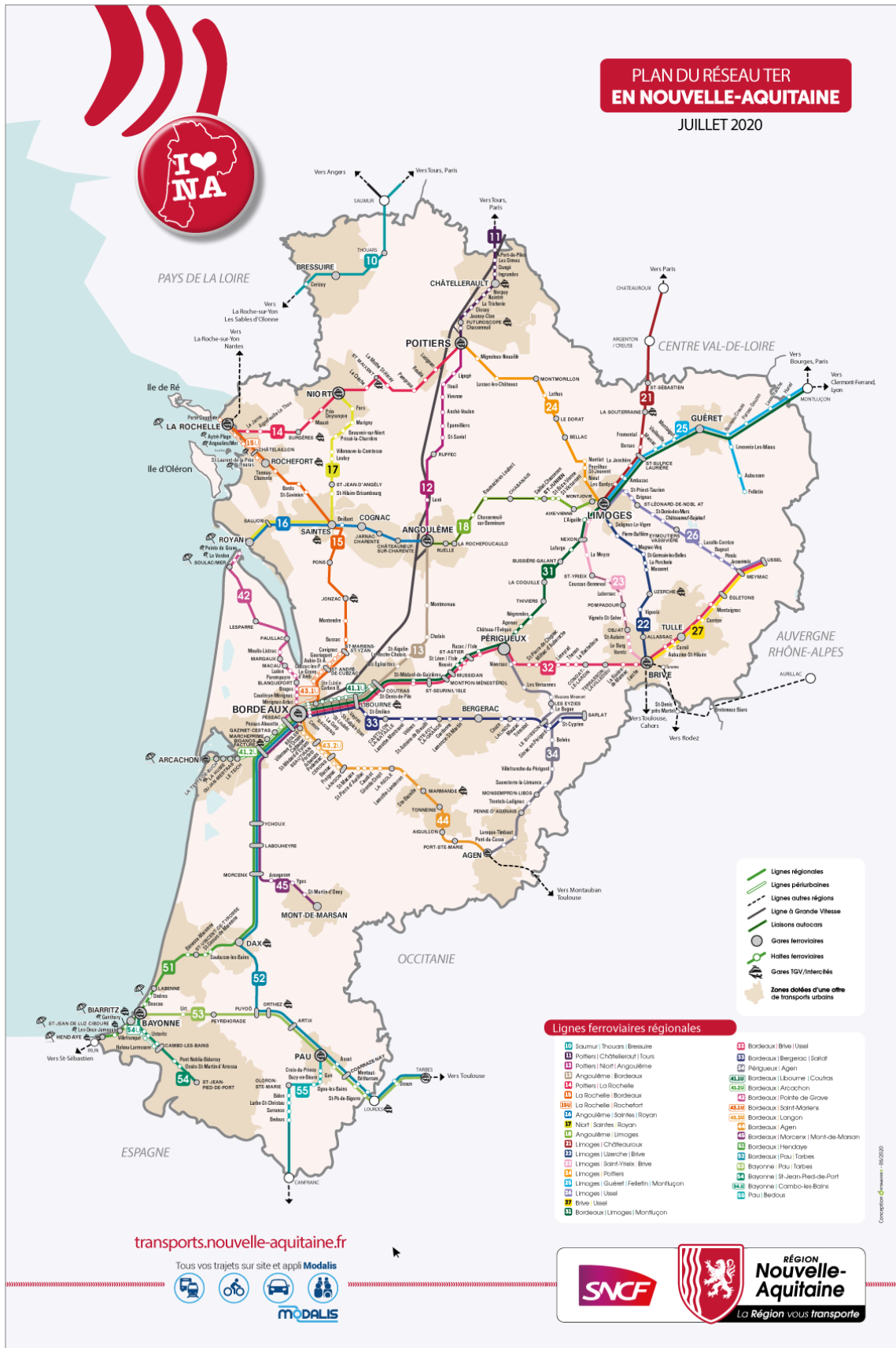
Côté Sud-Ouest, le grand projet ferroviaire GPSO comprend l'aménagement d'une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, avec la réalisation de gares nouvelles à Agen et Montauban. Cette future ligne à grande vitesse a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat en juin 2016. La fermeture de la section de ligne n°643.000 entre Feugarolles et Condom n'a pas d'incidence sur le projet GPSO. Toutefois une section de la ligne entre Port-Sainte-Marie et Feugarolles est conservée pour desservir une potentielle base travaux. Cet aspect est développé à la suite dans le chapitre sur le transport de marchandises.

Pour conclure, la reprise d'un service ferroviaire de voyageurs sur la section de la ligne n°643.000 entre Port-Sainte-Marie et Condom n'est pas envisagée à court ou moyen terme au vu de la faible densité de population dans les territoires concernés.

Le projet de voie verte porté par la Communauté de Communes Albret Communauté sur cette section de la ligne est par ailleurs en accord avec la politique de préservation des emprises ferroviaires non circulées. En effet, à long terme le maintien d'un futur potentiel service ferroviaire de voyageurs, doit passer principalement par la préservation de l'emprise. Du fait des conditions actuelles de dégradation partielle de la section de ligne, une refonte complète des infrastructures serait nécessaire pour la réouverture d'un usage ferroviaire.

PLAN DU RÉSEAU TER EN NOUVELLE-AQUITAINE

JUILLET 2020



transports.nouvelle-aquitaine.fr



Figure 15 : Réseau TER en Région Nouvelle-Aquitaine (Source : transports.nouvelle-aquitaine.fr)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

III.4 Transport de marchandises

Le réseau français national est ouvert à la concurrence pour le transport ferroviaire de marchandises depuis le 31 mars 2006⁴. Les Régions ne disposent pas, a contrario du transport de voyageurs, de compétences directes en matière de transport ferroviaire de marchandises. Elles peuvent toutefois intervenir par le biais de leurs autres compétences, dont celles en matière de développement économique (soutien financier aux entreprises), de transport et de mobilité, puis par l'élaboration du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire⁵.

Dans la feuille de route régionale dédiée à la transition énergétique et écologique (Néo Terra, 2019), la Région Nouvelle-Aquitaine exprime son souhait de favoriser le report modal des marchandises vers le ferroviaire et le maritime⁶. Toutefois, les priorités ne sont pas détaillées quant au choix des lignes concernées.

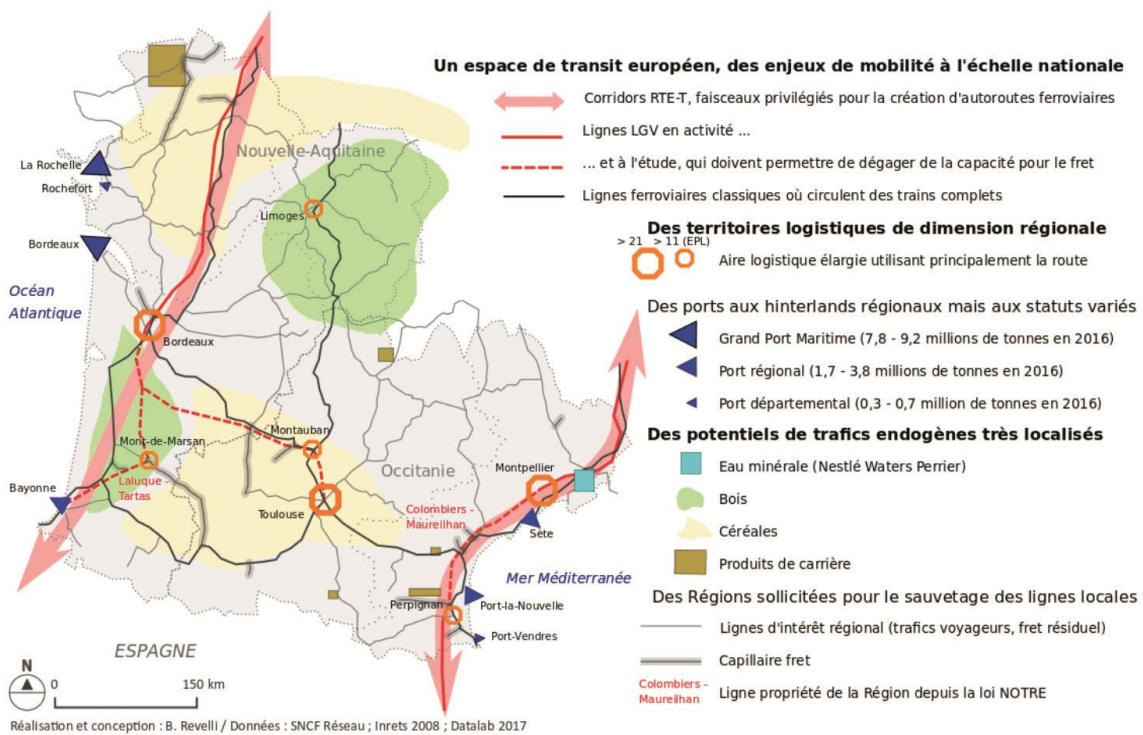
Dans l'article « Quelle gouvernance régionale du transport de marchandises ? Nouvelle-Aquitaine et Occitanie », le chercheur et maître de conférence Bruno Revelli, LISST-Cieuh, a réalisé une évaluation des actions régionales en matière de transport de marchandises dans le grand Sud-Ouest (Géotransports, n°11, p.41-57, 2018). Cette analyse a été faite à partir d'entretiens auprès des directions régionales en charge des transports et politiques portuaires en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie, auprès d'Opérateurs ferroviaires locaux, auprès de cadres SNCF Réseau et SNCF Mobilité, auprès d'élus régionaux, d'OPF, de chargeurs dans le secteur des céréales et du bois, puis de documents institutionnels relatifs au transport de marchandises et au fret ferroviaire aux échelles nationales et régionales.

Une carte a ainsi été réalisée et conçue par l'auteur à partir de l'ensemble de ces sources pour présenter les flux de marchandises et potentiel transportable pour le fret ferroviaire dans le grand Sud-Ouest (Fig.16). Deux corridors RTE-T (Réseau transeuropéen de transport) sont présents sur les axes nord-sud, Bordeaux-Bayonne, puis Montpellier-Perpignan. Ces faisceaux sont ceux privilégiés pour la création d'autoroutes ferroviaires. Apparaissent également les lignes LGV en activité et en étude dont celle entre Bordeaux et Toulouse du projet GPSO, puis quelques lignes ferroviaires classiques où circulent des trains complets dont Bordeaux-Agen-Montauban. Enfin une dizaine de « petites lignes » sont identifiées comme des capillaires fret, après celles d'intérêt régional pour du fret résiduel.

⁴ Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 en matière de transport ferroviaire national de marchandises.

⁵ Rapport d'information du Sénat n°92, 2013-2014, *Le secteur ferroviaire et les collectivités territoriales*, p.63-64.

⁶ www.neo-terra.fr/feuille-de-route/mobilites-propres/



Flux de marchandises et potentiel transportable pour le fret ferroviaire dans le grand Sud-Ouest (B.Revelli)

Figure 16 : Fret ferroviaire en Région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie (Source: B.Revelli)

La ligne n°643.000 entre « Port-Sainte-Marie et Riscle » n'apparaît pas dans l'ensemble de ces lignes répertoriées. La plus proche à environ 20 à 25 kilomètres est celle entre Agen et Auch (n°647.000) définie comme une ligne capillaire stratégique pour le fret, dans un secteur géographique à dominante céréalière et pour l'approvisionnement des ports régionaux.

La ligne n°643.000 n'est plus circulée par des trains de marchandises et n'apparaît pas dans les stratégies prioritaires pour le fret. Les derniers trains sur la section Port-Sainte-Marie à Condom date de 2013. Depuis 2015, la ligne n'est plus inscrite dans le Document de Référence du Réseau, SNCF Réseau.

Le Pôle Clients et Services, PCS, de la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, a été consulté sur ce dossier de fermeture de ligne. Ce Pôle est en charge des clients Fret dans la Région Nouvelle-Aquitaine.

Une réserve a été faite par PCS pour préserver la section de la ligne n°643.000 entre Port-Sainte-Marie et Feugarolles à la demande d'un chargeur de céréales (Areal, Coopérative Vivadour), mais également pour une potentielle base travaux sur la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse et d'une plateforme de Fret. Les terrains concernés sont localisés entre le Canal Latéral à la Garonne, l'Autoroute A62, et la ligne ferroviaire n°643.000. Une Installation Terminale Embranchée, ITE, dite « Bourgela » est présente sur ce site (PK 120+830).

Après concertation avec le Pôle Client et Services (PCS) de la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau, une section d'environ 400 mètres est conservée sur la voie principale, après l'embranchement de l'ITE de Bourgela. L'objectif est de permettre à des potentiels trains de marchandises d'utiliser la ligne pour accéder à l'ITE.



**Figure 17 : Vue sur les emprises de la ligne n°643.000, à Feugarolles
(Source : SNCF Réseau)**

IV DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

IV.1 Gares et Installations Terminales Embranchées

La section de la ligne n°643.000 proposée à la fermeture entre le PK 121+400 et le PK 155+086, se situe donc sur les communes de Feugarolles, Vianne, Lavardac, Nérac et Moncrabeau, dans le Département du Lot-et-Garonne et la Communauté de Communes Albret Communauté, puis sur la commune de Condom dans le Département du Gers et la Communauté de Communes de la Ténarèze. La longueur de linéaire proposé à la fermeture est donc de 33,686 kilomètres.

Gares et haltes

Les gares et haltes présentes le long de la section proposée à la fermeture, sont celles de Feugarolles, Vianne, Lavardac, Nérac, Labarthe, Lasserre, Moncrabeau, Larrouzé et Condom. Ces anciennes gares et haltes sont aujourd'hui vendues à des tiers privés, reconverties en habitations, en entrepôts-ateliers ou sont abandonnées.

Anciennes gares et haltes de la section de ligne n°643.000 :

PK	Commune	Typologie Ancienne Gare / Halte	Domaine Foncier Actuel	État / Usage Actuel
121+520	Feugarolles	Voyageurs + Fret	Privé	Aménagé association
125+001	Vianne	Voyageurs + Fret	Privé	Aménagé en habitation et commerce
128+401	Lavardac	Voyageurs	Privé	Aménagé en habitation et commerce
134+572	Nérac	Voyageurs + Fret	Privé	Aménagé association et atelier d'entreprise
138+830	Nérac (Lieudit Labarthe)	Halte Voyageurs	Privé	Aménagé en habitation
142+495	Moncrabeau (Lasserre)	Halte Voyageurs	Privé	Aménagé en habitation
146+380	Moncrabeau	Voyageurs + Fret	Privé	Aménagé en habitation et atelier d'entreprise
149+9xx	Condom (Lieudit Larrouzé)	Non identifié	Non identifié	Non identifié
154+861	Condom	Voyageurs + Fret	Privé	Aménagé en habitation

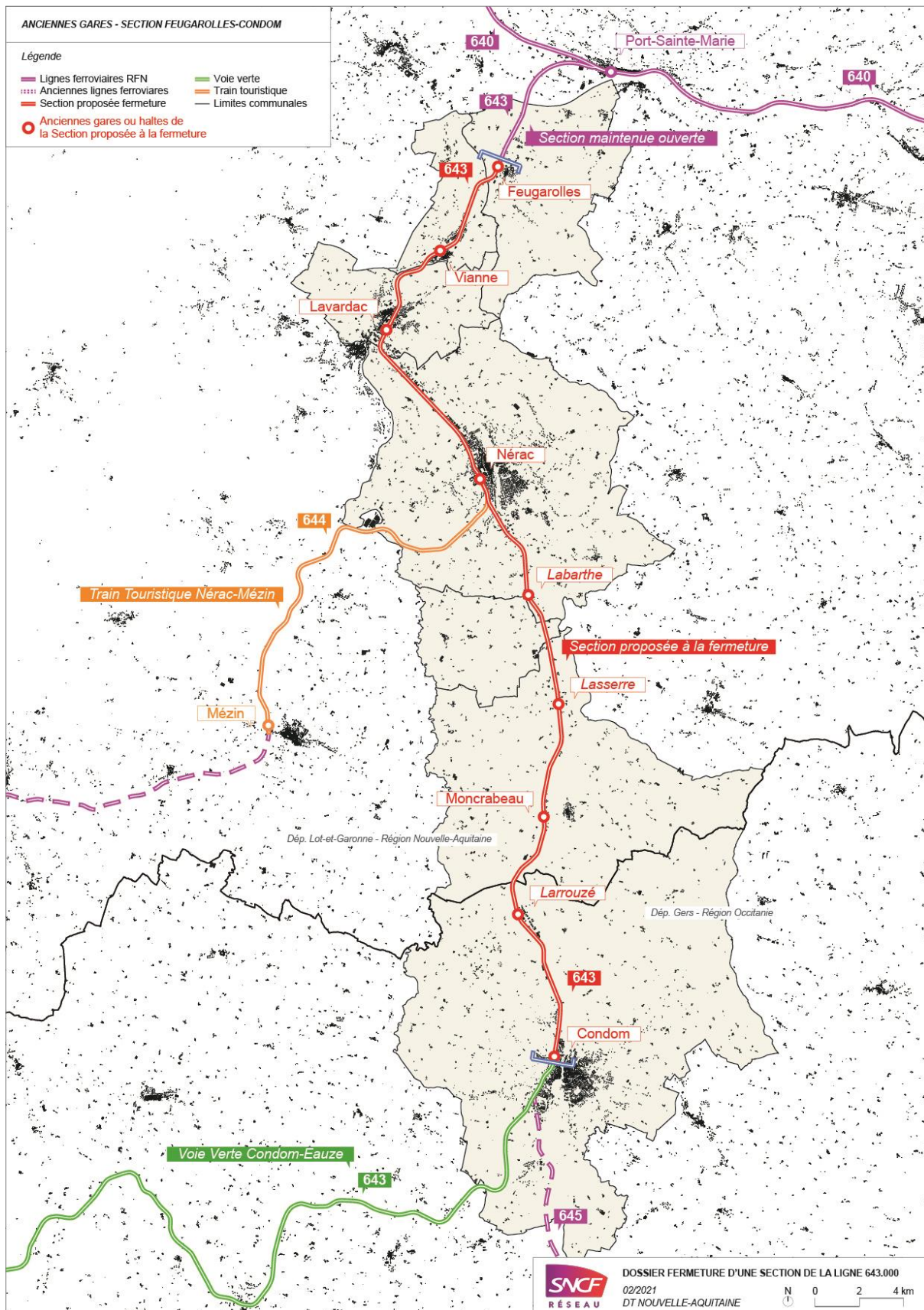
Installation Terminale Embranchée

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

L'ITE de Bourgela au PK 120+830 est conservée dans le Réseau Ferré National (cf. Périmètre de la section de ligne proposée à la fermeture, page 9). L'ensemble des autres ITE ne sont plus utilisées et n'ont pas fait l'objet d'une demande de réouverture par les entreprises concernées.

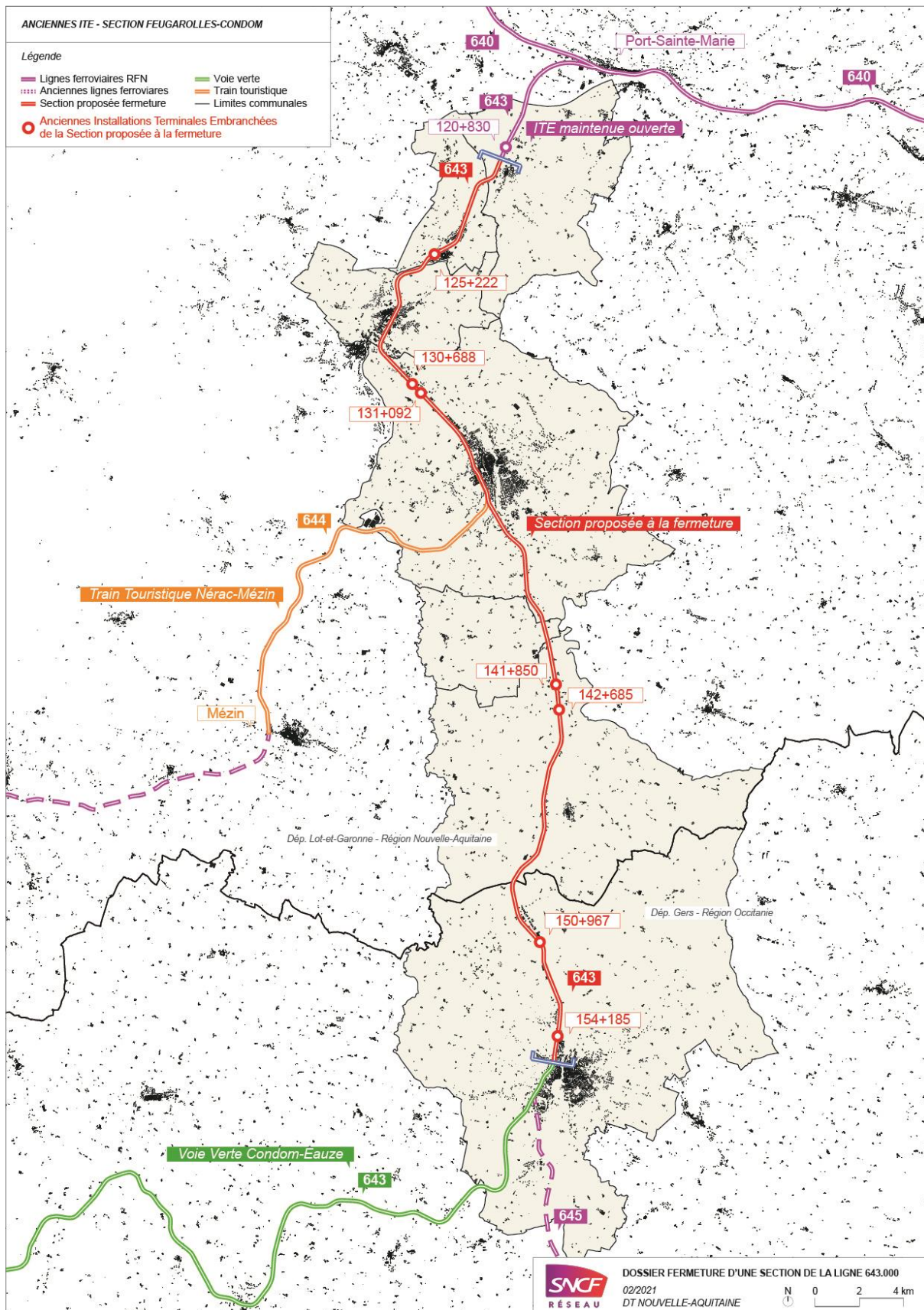
Anciennes ITE de la section de ligne n°643.000 :

PK	Commune	Nom ITE	Domaine Foncier Actuel	État / Usage Actuel
120+830	Feugarolles	EP Bourgela	Privé	En réserve
125+222	Vianne	EP Verreries	Privé	Abandonné
130+688	Nérac	EP Copalma	Privé	Abandonné
131+092	Nérac	EP Sobegal	Privé	Abandonné
141+850	Moncrabeau	EP Sté Siladour	Privé	Abandonné
142+685	Moncrabeau	EP Sté Siladour	Privé	Abandonné
150+967	Condom	EP ville Condom	Privé	Abandonné
154+185	Condom	EP Coop Meunerie	Privé	Abandonné



**Figure 18 : Anciennes gares sur la section de ligne proposée à la fermeture
(Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine



**Figure 19 : Anciennes ITE sur la section de ligne proposée à la fermeture
(Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

IV.2 Éléments constituant l'infrastructure ferroviaire

La section de ligne proposée à la fermeture est en voie unique non électrifiée et fait toujours partie du Réseau Ferré National (RFN).

Toutefois, l'état actuel de cette section de ligne compromet son utilisation ferroviaire (végétation parfois abondante, sections déferées ou incorporées dans le revêtement, passages à niveau plus en état de fonctionner ou déjà déposés, signalisations inexistantes, etc.).

La section de la ligne n°643.000 proposée à la fermeture se développe le long de son parcours en alternant entre niveau du terrain naturel, en haut de talus, en contrebas des voiries ou en extrémités de propriétés. La section de ligne est majoritairement en « site propre », c'est-à-dire dans un espace affecté à sa seule exploitation et qui lui est donc réservé, la séparant des autres circulations, notamment routière, hormis au niveau des traversées piétonnes, cyclistes et routières (passages à niveau – PN).

La section de ligne n'est aujourd'hui plus circulaire et donc exploitable en l'état. La voie ferrée n'est plus présente sur certaines parties du linéaire, avec par exemple sur des passages à niveau où les rails sont recouverts par la chaussée. Par ailleurs, la végétation n'est plus contenue sur plusieurs emprises de cette section de ligne.

Passages à niveau

La section de ligne entre Port-Sainte-Marie et Condom est équipée de passages à niveau (PN) de type SAL-2, SAL-2-FC (Franchissement Conditionnel) et de PN NG (Non Gardés).

Les PN non gardés sont équipés de pancartes de croix de Saint-André et de panneaux Stop. La sécurité est remise à la prudence des usagers de la route. Ils sont mis en œuvre sur des chemins peu fréquentés.

Les PN gardés sont équipés de barrières mécaniques. La sécurité aux passages à niveau gardés repose sur la fermeture des barrières par la garde.

Une étude (Phase APO) a été réalisée en janvier 2015 par le Pôle Régional Ingénierie (PRI) de Bordeaux pour l'Infrapole Aquitaine, SNCF Réseau, sur la dépose de 18 PN de la ligne n°643.000, entre les PK 115+609 et 154+861. L'étude concerne les travaux et conditions de réalisation, puis le coût pour

la dépose des équipements de signalisation des PN gardés et SAL-2-FC, suite au classement de ces PN en catégorie 2bis. La période des travaux était prévue pour juillet-août 2020.

Les 18 passages à niveaux concernés par les travaux de dépose planifiés pour 2020 étaient les suivants : PN n°3, PN n°4, PN n°5, PN n°6, PN n°7, PN n°8, PN n°9, PN n°15, PN n°17, PN n°20, PN n°21, PN n°24, PN n°25, PN n°26, PN n°29, PN n°31, PN n°34 et PN n°35. Ces passages à niveau sont indiqués en rouge dans le tableau suivant. Toutefois, à la date actuelle, mars 2021, ces travaux de dépose ne sont pas encore réalisés.

Par ailleurs, le passage à niveau n°18 doit être conservé car il est également positionné sur la ligne n°644.000 dite de « Nérac à Mont-de-Marsan » et circulée par un train touristique entre la gare de Nérac et de Mézin⁷. De fait, ce passage à niveau doit rester ouvert, et l'ensemble de ses équipements de signalisation doit être préservé en état de fonctionnement.

L'Arrêté Préfectoral n°2014342-0018 du 8 décembre 2014, Préfecture du Lot-et-Garonne, a classé en catégorie 2bis les passages à niveau n°2, n°3, n°4, n°5, n°6, n°7, n°8, n°9, n°11, n°12, n°13, n°14, n°15, n°16, n°17, n°18, n°19, n°20, n°21, n°22, n°23, n°24, n°25, n°26, n°27, n°28, n°29, n°30 et n°31.

Les passages à niveau classés en catégorie 2 bis s'appliquent à des lignes toujours inscrites dans le Réseau Ferré National (RFN), mais non inscrites dans le Document de Référence du Réseau (DRR). Une ligne avec des PN en 2 bis est donc exploitée mais non circulée, excepté par des trains militaires, des trains de travaux ou des cyclo-draisines. Les installations d'un PN 2 bis sont à déposer. Lorsqu'une ligne fait l'objet d'une fermeture administrative, alors les passages à niveau peuvent être supprimés.

⁷ Le Train touristique de l'Albret circule sur 13 kilomètres de voie normale entre Nérac et Mézin.

Passages à niveau de la section de ligne n°643.000 :

PK	Numéro de PN	Classe de la voirie	Commune	Platelage
121+551	2	Communale	Feugarolles	Terre/Grave
122+861	3	Départementale	Vianne	Béton
124+657	4	Communale	Vianne	Enrobé
125+193	5	Départementale	Vianne	Enrobé
128+047	6	Départementale	Lavardac	Enrobé
128+590	7	Communale	Lavardac	Enrobé
128+899	8	Départementale	Lavardac	Enrobé
129+421	9	Communale	Nérac	Enrobé
130+070	11	Communale	Nérac	Enrobé/Gravillons
131+376	12	Communale	Nérac	Enrobé
132+010	13	Communale	Nérac	Grave calcaire
132+590	14	Communale	Nérac	Enrobé
133+237	15	Communale	Nérac	Enrobé
133+489	16	Privé	Nérac	Enrobé
133+936	17	Communale	Nérac	Enrobé
135+002	18	Communale	Nérac	Enrobé
136+247	19	Privé	Nérac	Enrobé/Gravillons
137+425	20	Communale	Nérac	Enrobé
138+818	21	Communale	Nérac	Enrobé
139+688	22	Communale	Nérac	Enrobé/Gravillons
140+229	23	Communale	Fréchou	Enrobé
140+591	24	Communale	Moncrabeau	Enrobé
141+831	25	Communale	Moncrabeau	Enrobé
142+691	26	Départementale	Moncrabeau	Chapsol
143+205	27	Communale	Moncrabeau	Enrobé
144+468	28	Communale	Moncrabeau	Enrobé
146+114	29	Départementale	Moncrabeau	Enrobé
146+666	30	Communale	Moncrabeau	Enrobé
147+367	31	Départementale	Moncrabeau	Enrobé
148+845	32	Communale	Condom	Enrobé
149+911	33	Communale	Condom	Enrobé
150+753	34	Départementale	Condom	Enrobé
154+122	35	Départementale	Condom	Chapsol



**Figure 20 : Vue sur la ville fortifiée de Vianne et sur la ligne n°643.000
(Source : SNCF Réseau)**

Ouvrages

De nombreux ouvrages sont présents sur la ligne afin de faciliter et sécuriser la circulation ferroviaire. L'ensemble des ponts-rails, viaducs, ponts-routes, aqueducs, buses et murs de soutènement, présents sur la section de ligne proposée à la fermeture, a fait l'objet d'une visite simplifiée réalisée par l'Infrapôle Aquitaine entre novembre et décembre 2019. Les comptes rendus de ces visites simplifiées font le constat d'un état satisfaisant pour l'ensemble de ces ouvrages. L'absence ou la détérioration de garde-corps constatée sur certains, est considérée comme un risque de chute vis-à-vis des tiers. De la végétation recouvre également quelques ouvrages.

Les ponts-rails et viaducs (ouvrages supportant les rails) sont répertoriés dans un premier tableau, avec leurs points kilométriques respectifs. Viennent ensuite les éléments qu'ils franchissent, tel une rivière ou un chemin, puis les communes où se situent ces ouvrages, et enfin leurs dimensions avec leur longueur et leur hauteur.

Le second tableau regroupe les mêmes caractéristiques que celui des ponts-rails, mais pour les trois ponts-routes de la section de ligne entre Feugarolles et Condom. Ces ouvrages supportent donc des routes ou chemins.

La liste est ensuite complétée par les aqueducs, dalots, buses, murs de soutènement, parfois dits « petits ouvrages » (tableau 3). Enfin cet inventaire des ouvrages présents sur la section proposée à la fermeture de la ligne n°643.000, se termine par le tunnel de Nérac, d'une longueur de 106 mètres.

Suite à ce répertoire, les ouvrages sont cartographiés par catégorie, avec les ponts-rails, les ponts-routes, les aqueducs et petits ouvrages, puis le tunnel. Des informations sont également représentées sur les cartes, telles les points-kilométriques.

1. Ponts-rails et Viaducs de la section de ligne n°643.000 :

PK	Type d'ouvrage	Établi sur	Commune	Longueur / Hauteur
122+100	Viaduc	Rivière la Baïse et chemin rural	Feugarolles / Vianne	60 m / -
122+287	Pont-rail métal	Route communale	Vianne	5 m / 4 m
125+613	Pont-rail métal	RD 642	Vianne	10 m / 4,50 m
125+740	Viaduc métal	Rivière la Baïse	Vianne / Lavardac	60 m / -
125+779	Pont-rail voûté plein cintre	Rivière la Baïse et chemin	Lavardac	10 m / 4 m
126+522	Pont-rail à culées perdues	Chemin d'exploitation et ruisseau	Lavardac	20 m / 3,80 m
127+049	Pont-rail à culées perdues	Chemin d'exploitation	Lavardac	20 m / 3,80 m
128+801	Viaduc voûté plein cintre	Vallée et rivière la Baïse	Lavardac	114,5 m / -
130+555	Pont-rail béton armé	Chemin privé de Seguinot	Nérac	5 m / 2,25 m
133+639	Pont-rail métal	Chemin piétonnier de Defes	Nérac	5 m / 1,87 m
135+582	Pont-rail à culées perdues	Route communale et ruisseau	Nérac	20 m / 4,40 m
136+477	Pont-rail métal	Chemin d'exploitation	Nérac	3 m / 1,90 m
136+854	Pont-rail	Route et ruisseau	Nérac	20 m / 3,50 m
138+097	Pont-rail métal	Route communale et ruisseau	Nérac	6 m / 3,96 m
138+565	Pont-rail métal	Chemin et ruisseau	Nérac	3 m / 1,70 m
140+029	Pont-rail métal	Chemin et ruisseau	Fréchou	4 m / 1,70 m
140+387	Pont-rail voûté plein cintre	Ruisseau de Grochan	Fréchou / Moncrabeau	22 m / 2,60 m
140+973	Pont-rail métal	Chemin de Laclotte	Moncrabeau	4 m / 3,60 m
141+448	Pont-rail métal	Chemin de Gratteloup et ruisseau	Moncrabeau	4 m / -
144+673	Pont-rail maçonné voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	8 m / 2 m
144+731	Pont-rail métal	Route communale	Moncrabeau	4 m /

				3,68 m
145+302	Pont-rail à culées perdues	Chemin d'exploitation et ruisseau	Moncrabeau	15 m / 3,50 m
145+892	Pont-rail métal	Chemin d'exploitation	Moncrabeau	15 m / 3,15 m
148+209	Pont-rail à culées perdues	Chemin d'exploitation et ruisseau	Moncrabeau	20 m / 3,97 m
149+403	Pont-rail métal	Route communale de Grazimis	Condom	5 m / 3,85 m
150+581	Pont-rail à culées perdues	Chemin et ruisseau	Condom	20 m / 3,30 m
151+659	Pont-rail voûté plein cintre	Chemin rural	Condom	4,50 m / 4 m
151+975	Pont-rail métal	Chemin rural	Condom	5 m / 3,45 m
152+608	Pont-rail voûte sur-baissée	Chemin rural	Condom	6 m / 3,55 m

2. Ponts-routes de la section de ligne n°643.000 :

PK	Type d'ouvrage	Établi sous	Commune	Longueur / Hauteur
127+485	Pont route biais	Route communale	Lavardac	18 m / -
127+697	Pont route à culées perdues	Route départementale D 630	Lavardac	20 m / -
153+074	Pont-route à culées perdues	Chemin d'accès rive-rains	Condom	24 m / 3,80 m

3. Aqueducs et petits ouvrages de la section de ligne n°643.000 :

PK	Type d'ouvrage	Établi sur	Commune	Longueur / Hauteur
121+790	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Feugarolles	10 m / 0,80 m
122+504	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Vianne	10 m / 0,70 m
122+636	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Vianne	7 m / 0,70 m
123+566	Buse béton armé	Fossé	Vianne	5,20 m / 0,60 m
123+654	Dalot	Fossé	Vianne	6,40 m / 0,60 m

124+223	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Vianne	10 m / 0,80 m
124+667	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Vianne	11 m / 1,70 m
125+221	Aqueduc voûté surbaissé	Ruisseau	Vianne	4 m / 1,30 m
126+098	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Lavardac	6,40 m / 0,70 m
126+265	Dalot	Fossé	Lavardac	6,40 m / 0,70 m
126+671	Dalot	Fossé	Lavardac	20 m / 0,50 m
126+814	Dalot	Fossé	Lavardac	6,40 m / 0,70 m
126+866	Perré supérieur gauche	-	Lavardac	50 m / 7 m
126+926	Mur supérieur gauche	-	Lavardac	45 m / 5 m
127+166	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Lavardac	7 m / 0,50 m
127+291	Dalot béton armé	Fossé	Lavardac	12 m / 1,20 m
127+324	Buse béton armé	Fossé	Lavardac	18 m / 0,50 m
127+500	Mur supérieur droit	-	Lavardac	34 m / 6,80 m
127+562	Mur béton armé supérieur gauche	-	Lavardac	17,50 m / 3,50 m
127+859	Dalot maçonné	Fossé	Lavardac	6,50 m / 0,50 m
128+585	Dalot maçonné	Fossé	Lavardac	11 m / 0,80 m
129+448	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	5 m / 0,50 m
131+383	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	7 m / 0,60 m
131+721	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,50 m / 0,50 m
131+937	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,50 m / 0,50 m
132+452	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Nérac	10 m / 0,70 m
132+710	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,50 m / 0,50 m
132+909	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,10 m /

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

				0,45 m
133+044	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6 m / 0,60 m
133+241	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,50 m / 0,50 m
133+844	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Nérac	6,40 m / 1,20 m
133+940	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,50 m / 0,50 m
134+061	Mur supérieur droit	Fossé de pied Tunnel	Nérac	78 m / 9 m
134+095	Mur supérieur gauche	Fossé de pied Tunnel	Nérac	5 m / 7 m
134+192	Dalot maçonné sur tunnel Nérac	Tunnel	Nérac	9 m / -
134+203	Mur supérieur droit	Fossé de pied Tunnel	Nérac	-
134+204	Mur supérieur droit	Fossé de pied Tunnel	Nérac	-
134+372	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Nérac	11,50 m / 1 m
134+568	Mur supérieur droit	-	Nérac	42 m / 3,20 m
134+886	Aqueduc maçonné voûté plein cintre	Fossé	Nérac	20 m / 0,90 m
135+284	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Nérac	9 m / 0,50 m
135+585	Dalot maçonné et cadre béton	Ruisseau	Nérac	30 m / 0,60 m
136+232	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,30 m / 0,70 m
136+482	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Nérac	11 m / 0,80 m
137+191	Aqueduc maçonné	Fossé	Nérac	8,15 m / 0,60 m
137+368	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6,10 m / 0,60 m
137+758	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6 m / 0,50 m
138+404	Dalot maçonné	Fossé	Nérac	6 m / 0,80 m
138+984	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Nérac	8,15 m / 1,60 m
139+166	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Nérac	6 m / 0,80 m
139+784	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Nérac / Fréchou	6 m / 1,50 m

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

140+769	Dalot maçonné	Fossé	Moncrabeau	6 m / 0,50 m
141+109	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Moncrabeau	6 m / 1 m
141+501	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	7 m / 2 m
141+580	Dalot maçonné	Fossé	Moncrabeau	10 m / 1 m
141+672	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Moncrabeau	7 m / 0,80 m
141+855	Dalot maçonné	Fossé	Moncrabeau	6 m / 0,30 m
141+903	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	11 m / 2 m
142+442	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	50 m / 1,20 m
142+925	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	4 m / 2 m
143+019	Aqueduc et dalots	Ruisseau	Moncrabeau	4 m / 0,90 m
143+200	Dalot maçonné	Fossé	Moncrabeau	13 m / 0,60 m
143+472	Dalot maçonné	Fossé	Moncrabeau	7 m / 0,50 m
143+672	Dalot maçonné biais	Fossé	Moncrabeau	6 m / 0,40 m
144+830	Dalot maçonné	Fossé	Moncrabeau	15 m / 0,30 m
145+064	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Moncrabeau	7 m / 0,60 m
145+893	Dalot dalles en pierre	Fossé	Moncrabeau	21 m / 0,80 m
146+548	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	16,50 m / 3,20 m
147+369	Dalot et buse	Fossé	Moncrabeau	13,80 m / 0,40 m
147+532	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Moncrabeau	3,20 m / 1 m
147+766	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau et passage piéton	Moncrabeau	15 m / 2 m
148+490	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Moncrabeau	5 m / 2,40 m
149+045	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Condom	8 m / 2,20 m
149+658	Buse béton armé	Fossé	Condom	5 m /

				0,50 m
149+915	Dalot maçonné	Fossé	Condom	9 m / 0,50 m
150+965	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Condom	11 m / 0,70 m
151+269	Mur supérieur droit	-	Condom	381 m 2,50 m
152+001	Dalot maçonné	Fossé	Condom	10 m / 0,70 m
152+309	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau et passage piéton	Condom	13,50 m / 2,70 m
152+828	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Condom	9 m / 0,70 m
153+002	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Condom	14 m / 1,20 m
153+206	Parapet maçonné	Fossé de pied	Condom	94 m / 4 m
153+210	Dalot maçonné	Fossé	Condom	4 m / 0,60 m
153+364	Aqueduc voûté plein cintre	Fossé	Condom	20 m / 1,10 m
153+498	Dalot maçonné	Fossé	Condom	4 m / 0,80 m
153+685	Dalot maçonné	Fossé	Condom	6 m / 0,90 m
154+129	Aqueduc voûté plein cintre	Ruisseau	Condom	20 m / 2 m
154+508	Dalot maçonné	Fossé	Condom	50 m / 0,80 m
154+907	Dalot maçonné	Fossé	Condom	54 m / 0,80 m

4. Tunnel de la section de ligne n°643.000 :

PK	Type d'ouvrage	Établi sous	Commune	Longueur / Hauteur
134+160	Tunnel	RD656 - Jardins	Nérac	106 m / -



**Figure 21 : Vue dans le tunnel de Nérac, ligne n°643.000
(Source : SNCF Réseau)**

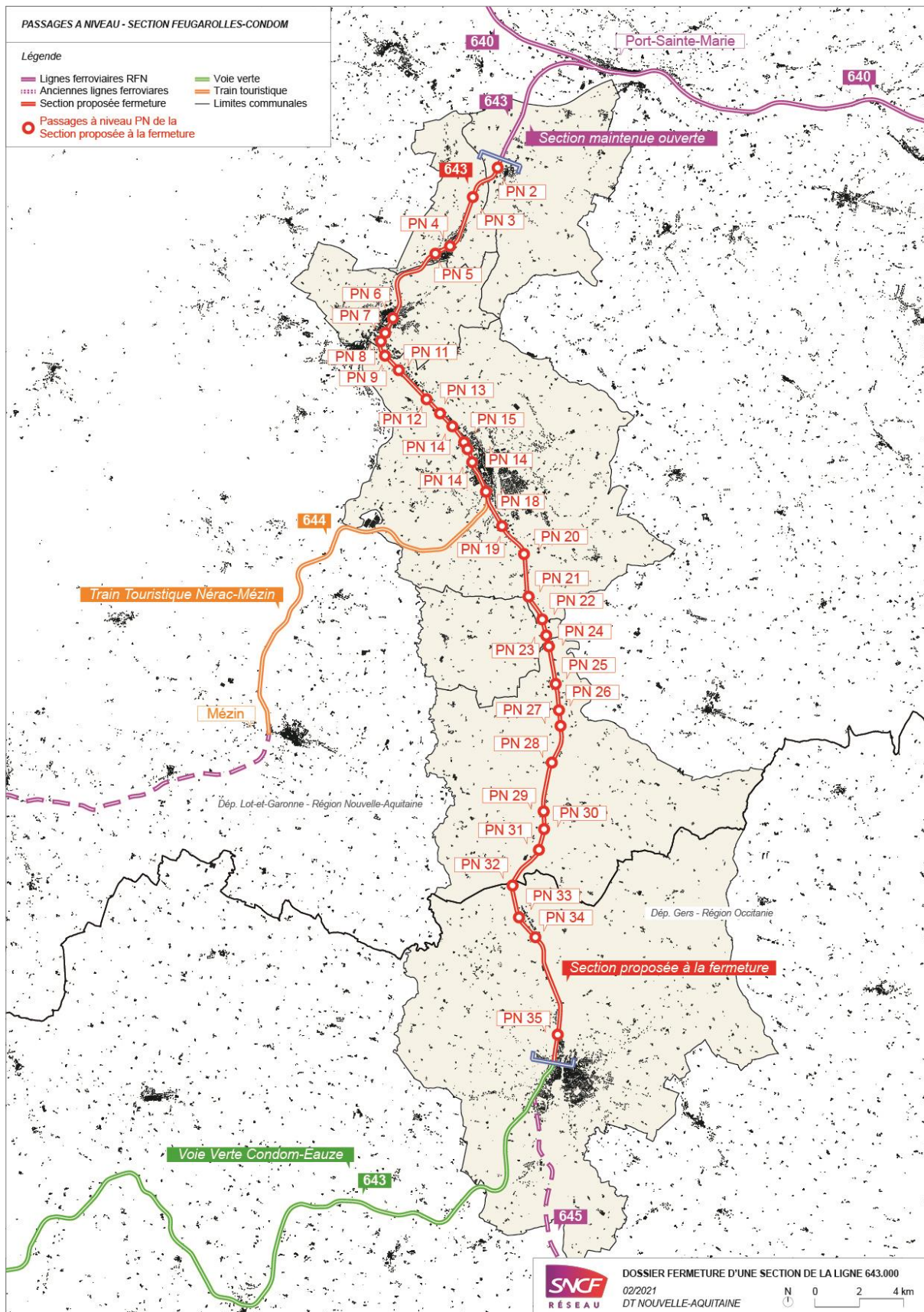
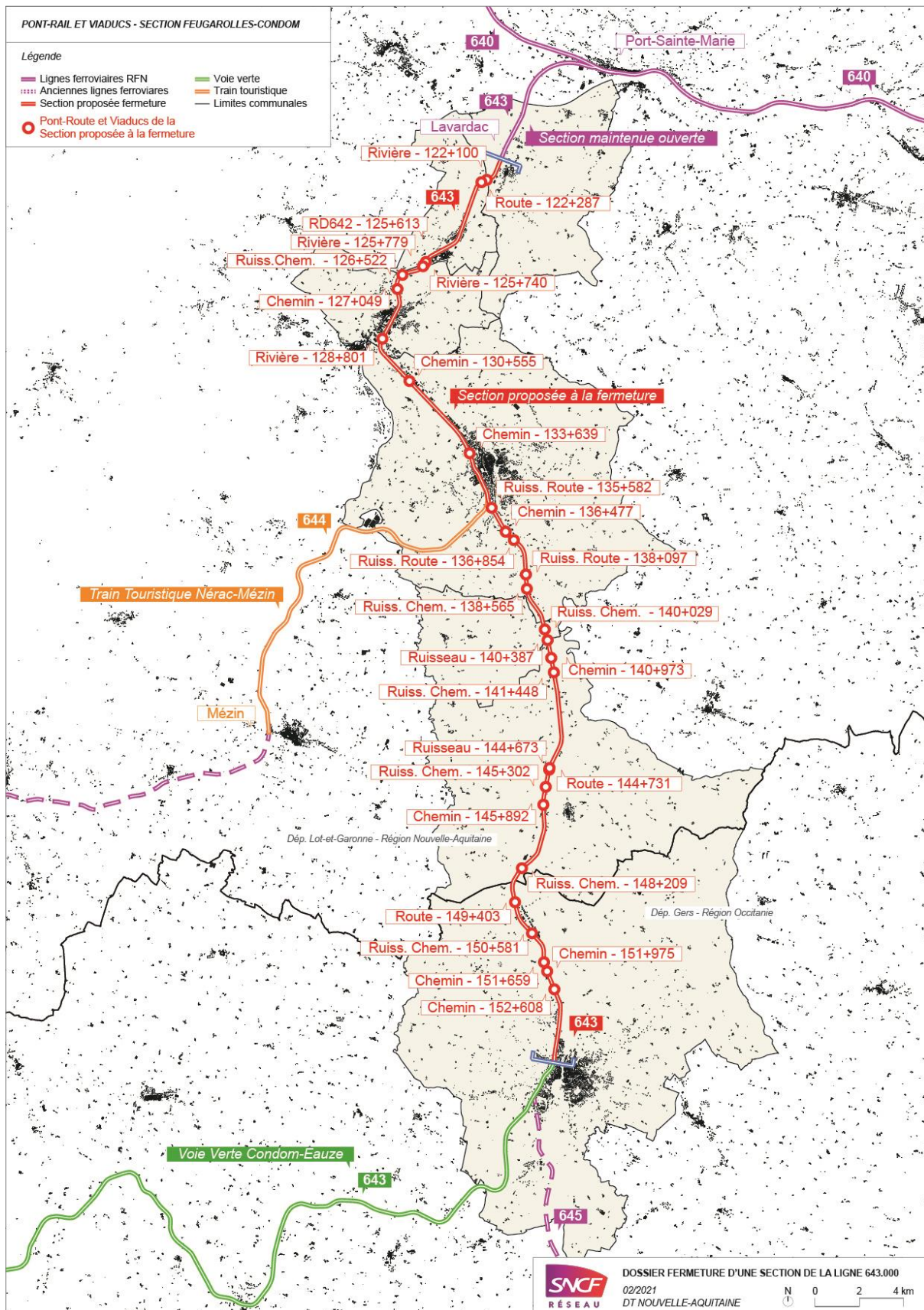
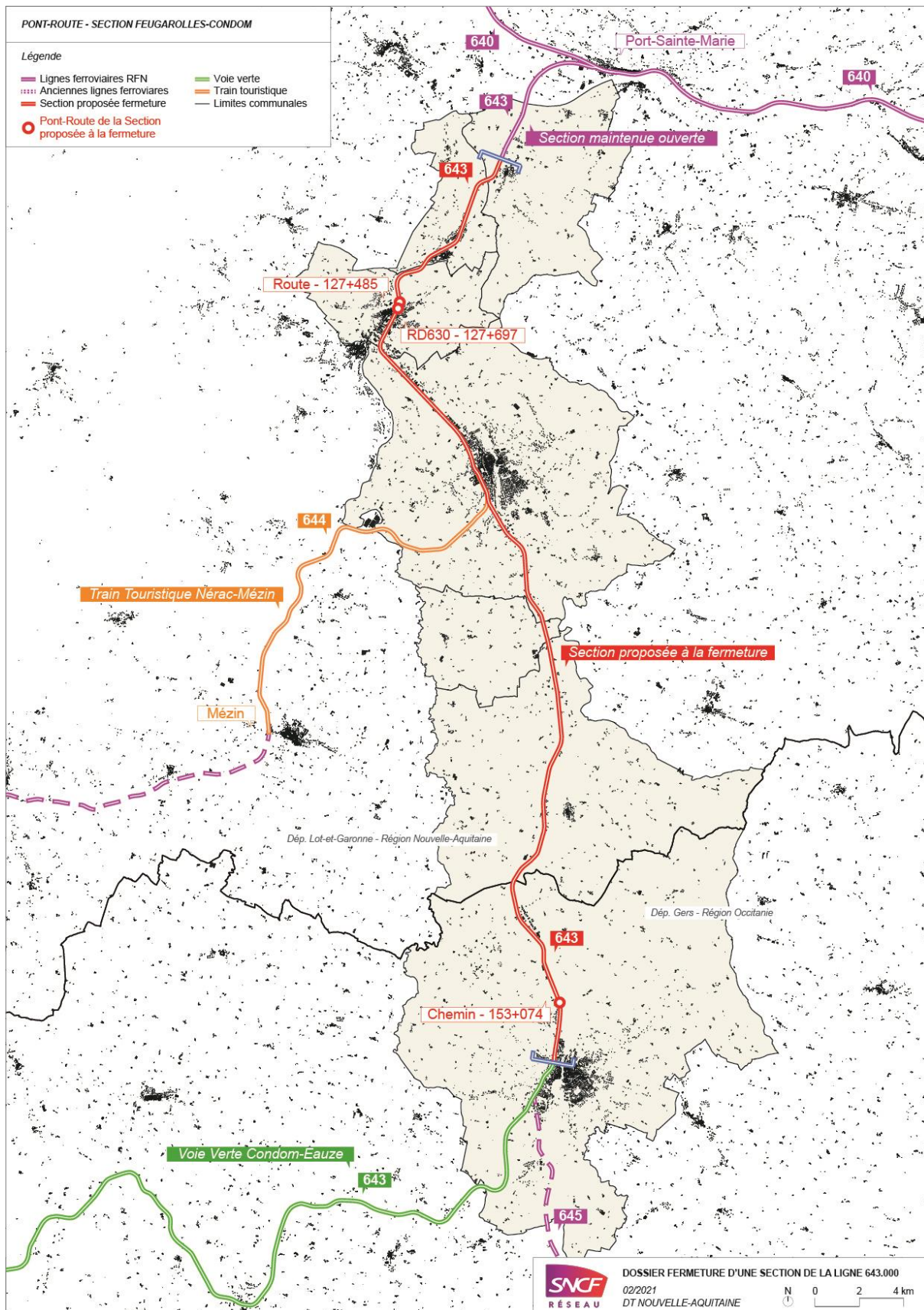


Figure 22 : Passages à niveau sur la section de ligne proposée à la fermeture
 (Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

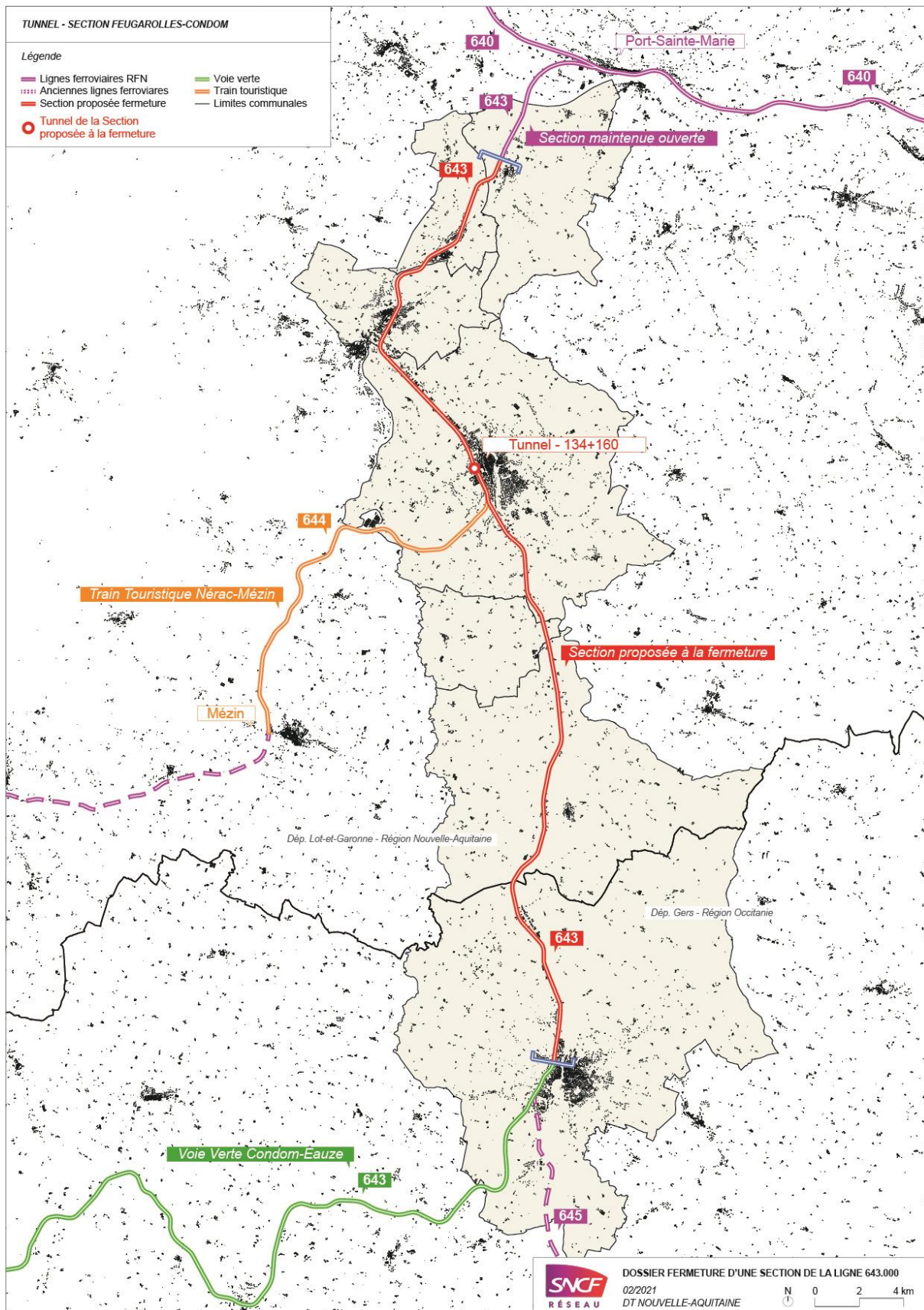


Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine



**Figure 24 : Ponts-routes sur la section de ligne proposée à la fermeture
(Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine



**Figure 25 : Tunnel sur la section de ligne proposée à la fermeture
(Données sources: OpenDataGouv et SNCF OpenData)**

Dossier de consultation pour la fermeture administrative d'une section de la ligne n° 643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle », entre le PK 121+400 et le PK 155+086, en Région Nouvelle-Aquitaine

IV.3 Synthèse générale de la section de ligne n° 643.000

Ligne	643.000 dite de « Port-Sainte-Marie à Riscle »
Section	« Feugarolles à Condom »
Région/Département	Nouvelle-Aquitaine et Occitanie / Lot-et-Garonne et Gers
Début	PK 121+400 sur la commune de Feugarolles
Fin	PK 155+086 sur la commune de Condom
Linéaire	33,686 kilomètres
Statut actuel	Ligne neutralisée – Non circulaire
Date d'arrêt du trafic : - Trafic voyageurs - Trafic fret	 - Dernier service voyageurs en 1940 - Dernier train de marchandises en 2013

CONCLUSION

La Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau est sollicitée par la Communauté de Communes Albret Communauté, dans le cadre des projets « Voies vertes » aménagées sur le domaine public ferroviaire avec des conventions de transfert de gestion sur des lignes non exploitées, dites « lignes sans trafic ».

Le projet d'une nouvelle voie verte porté par cette collectivité s'inscrit sur une section d'environ 33 kilomètres de la ligne ferroviaire n° 643.000, également dite ligne de « Port-Sainte-Marie à Riscle ». La section proposée à la fermeture est non circulée, et n'est plus dans un état de circulation. Localisée entre les PK 121+400 et 155+086, elle se situe entre les communes de Feugarolles et Condom, Départements du Lot-et-Garonne et du Gers, en Région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

À court ou moyen terme, aucune perspective de réouverture ou d'évolution du service ferroviaire n'est prévue sur l'ensemble de la ligne n°643.000. Au vu de la situation actuelle, la proposition de fermeture de ladite section de ligne, avec un projet de transfert de gestion à une collectivité, permet de préserver l'emprise foncière ferroviaire pour d'éventuels retours à la circulation sur du plus long terme.

La ligne n°643.000 est déclassée et vendue sur 33,5 kilomètres entre Condom et Eauze. La remise en circulation du linéaire entre Port-Sainte-Marie et Condom demanderait une réhabilitation des passages à niveau et un renouvellement complet de la voie avec une reprise de la plateforme, des ouvrages et un traitement de la végétation. Avec une recette inférieure au coût d'exploitation et d'entretien de la ligne, le bilan annuel serait alors déficitaire sur cette infrastructure. SNCF Réseau ne peut financer un projet à perte avec un faible potentiel de circulation. À long terme, les emprises foncières du linéaire d'infrastructure resteront toutefois dans le domaine public ferroviaire. Selon l'évolution des enjeux du Fret sur cette ligne dans les trente prochaines années, le foncier pourra toujours retrouver un usage ferroviaire au besoin.

En conséquence, SNCF Réseau souhaite encourager les initiatives locales portant sur la reconversion de ces emprises ferroviaires. Le projet d'aménagement d'une voie verte sur une ligne non circulée s'inscrit dans ce cadre, avec la signature d'une convention de transfert de gestion. Les collectivités locales signataires récupéreront alors pour une durée donnée (25-30 ans) toute la gestion des emprises de l'ancienne ligne ferroviaire et le droit de les reconvertir en voie verte.



**Figure 26 : Vue depuis le viaduc de Lavardac, rivière de la Baïse, ligne n°643.000
(Source : SNCF Réseau)**

ANNEXE : SCHÉMA D'UTILISATION DES SECTIONS DE LA LIGNE

