

*La ministre de l'écologie, du développement durable,  
des transports et du logement*

*Le ministre chargé des transports*

Paris, le **29 JUIL. 2011**

Monsieur le président,

La décision ministérielle du 27 septembre 2010 a fixé les orientations à retenir pour la poursuite des études relatives aux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, formant ensemble le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), en arrêtant notamment le fuseau de passage de la nouvelle infrastructure, ses fonctionnalités ainsi que les modalités de desserte des agglomérations.

Concernant les modalités de desserte de l'agglomération d'Agen, elle a demandé à Réseau ferré de France (RFF) de « poursuivre les études sur les différentes options de dessertes en retenant comme solution de référence le principe d'une gare nouvelle reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre ». RFF a donc approfondi ses études de manière à préciser, pour chacune des options envisageables - gare centre ou gare nouvelle - l'économie globale de la desserte en tenant compte des aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers, les perspectives de fréquentation, les impacts prévisibles sur l'exploitation ferroviaire ainsi que les impacts sur les territoires.

Vous nous avez adressé, le 18 juillet 2011, les conclusions de ces études complémentaires, qui ont également été présentées au comité de pilotage du GPSO le 23 juin 2011.

Dans l'hypothèse de réalisation d'une gare nouvelle, les analyses ont montré la pertinence du site de Roquefort-Brax parmi les quatre sites identifiés en rive gauche de la Garonne. En effet, ce site permet une fréquentation maximale de la gare nouvelle, notamment grâce à sa proximité avec le diffuseur d'Agen de l'autoroute A62 qui contribue à optimiser sa desserte, tout en étant cohérent avec les projets de développement de l'agglomération agenaise sur la rive gauche de la Garonne.

La pertinence de chaque solution de desserte s'analyse en premier lieu par l'accessibilité à la gare. De ce point de vue, l'accessibilité par le mode routier est comparable pour chacune des deux options : le nombre d'habitants pouvant rejoindre la gare centre d'Agen ou une gare nouvelle sur le site de Roquefort-Brax en moins de 30 ou 45 minutes est quasiment identique. Toutefois, l'analyse montre une meilleure accessibilité par les modes doux de la gare centre par rapport à une gare nouvelle.

Monsieur Hubert DU MESNIL  
Président de Réseau Ferré de France  
92 avenue de France  
75648 PARIS CEDEX 13

S'agissant des potentiels de trafic, les études de RFF concluent que la fréquentation par les voyageurs à grande vitesse de la gare centre d'Agen serait supérieure de 60 000 à 90 000 passagers par an à l'horizon 2020 par rapport à la fréquentation d'une gare nouvelle. En revanche, la desserte par la gare centre impliquerait une baisse de plus de 120 000 passagers par an pour les trafics de transit entre Bordeaux et Toulouse, du fait de l'allongement des temps de parcours d'environ 4 minutes. La desserte par une gare nouvelle présente donc des perspectives de trafics dans l'ensemble plus élevées pour l'ensemble de la ligne nouvelle par rapport à la desserte par la gare centre.

Par ailleurs, les coûts d'investissement associés à la desserte par gare nouvelle sont évalués à environ 175 M€ aux conditions économiques de juin 2009, dont 105 M€ correspondant à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire avec la gare centre. Les coûts d'investissement associés à la desserte par la gare centre sont, quant à eux, compris entre 460 et 515 M€. Cette dernière solution implique donc un surcoût d'investissement considérable compris entre 285 M€ et 340 M€, résultant pour l'essentiel de la réalisation de raccordements complexes dans des zones particulièrement contraintes, notamment en traversée de la Garonne, entre la ligne nouvelle et la ligne existante pour desservir la gare.

La desserte par gare nouvelle devrait toutefois impliquer un surcoût d'exploitation pour les services ferroviaires compris entre 1 et 4 M€ par an, selon la consistance des services offerts entre la gare centre et la gare nouvelle (prolongement des services régionaux, navettes spécifiques). Ces surcoûts d'exploitation, qui ne pourront être précisés qu'une fois défini le schéma de desserte, ne sont pas, en tout état de cause, de nature à remettre en cause l'avantage économique global associé à la réalisation d'une gare nouvelle.

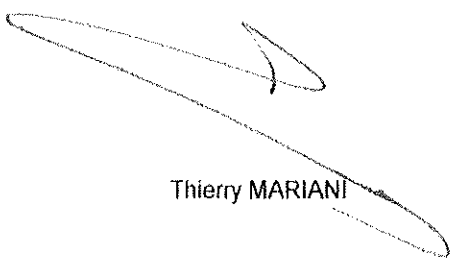
Au regard de l'ensemble de ces éléments, nous décidons donc de retenir pour la poursuite des études du projet GPSO la solution de desserte de l'agglomération d'Agen par une gare nouvelle située sur le site de Roquefort-Brax et reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre.

Par ailleurs, les études ont montré que la réalisation de cette gare nouvelle ne participera que de façon marginale aux phénomènes prévus d'encombrement des franchissements routiers de la Garonne, la principale cause de dégradation probable des conditions de circulation demeurant le développement de l'agglomération, notamment sur la rive gauche de la Garonne, et la croissance structurelle des trafics associée. Cette problématique est donc indépendante de la réalisation de la ligne nouvelle et des modalités de desserte de l'agglomération d'Agen par la grande vitesse ferroviaire : les phénomènes possibles de congestion à long terme dans l'agglomération d'Agen devront, le cas échéant, être examinés dans un cadre spécifique par les acteurs concernés en tenant compte du caractère local de cette problématique.

Enfin, nous souhaitons que le préfet coordonnateur puisse assurer, en lien avec le préfet de la région Midi-Pyrénées, la plus large communication de cette décision avec la collaboration des services de RFF.

Nous vous prions de croire, Monsieur le président, à l'assurance de notre considération distinguée.

  
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

  
Thierry MARIANI