

REUNION DE GROUPE DE TRAVAIL GT8c

Gare Nouvelle de Mont-de-Marsan

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS
Groupe de travail	GT8c
Date de la réunion	07 juillet 2011
Lieu de réunion / Salle	Mont de Marsan – Communauté d'agglomération
Référence	GPSO-11-ISA-1-CRT-4596web

1. Objet de la réunion

Ce groupe de travail a pour objectif de réunir l'ensemble des acteurs locaux et régionaux pouvant avoir une interface avec la gare nouvelle de Mont-de-Marsan, afin d'échanger et de recueillir des avis sur les modalités de mise en place de la gare nouvelle.

Ce groupe de travail correspond à une instance technique, qui précède le comité gare, instance constituées d'élus et de représentant de l'État.

2. Déroulement de la réunion

RFF présente l'évolution du contexte concernant la gouvernance des gares sur le projet GPSO et les dispositifs de concertation mis en œuvre afin de favoriser les échanges entre les différents acteurs :

- Villes et agglomérations
- Autorités organisatrices des transports
- Gares et Connexions
- Réseau Ferré de France

Les prévisions de trafics et les fréquences de dessertes (de type Train apte à la Grande Vitesse ou Service Régional à Grande Vitesse) envisagées sont détaillées à l'échelle du projet et au niveau local, en comparaison avec la situation actuelle.

Les zones d'attractivité (ou chalandise) des gares de GPSO sont expliquées au regard des gains de temps de parcours entre les principales agglomérations.

Le système d'interconnexion entre la ligne à grande vitesse et le réseau TER est décrit au niveau de la gare nouvelle, grâce à la liaison intergares constituée par une section de ligne nouvelle, et une section de ligne existante réhabilitée.

L'accessibilité routière et ferroviaire au site de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan est analysée et discutée, en raison notamment des interfaces avec les projets d'aménagements du carrefour du Caloy et de mise à 2x2 voies de la RD932, mais aussi avec les projets de développement économique de l'agglomération du Marsan. Un accès par le Nord de la ligne nouvelle est prévu.

En ce qui concerne la gare, un échange est mené sur la base du pré-programme qui avait été diffusé préalablement à la réunion : positionnements possibles du bâtiment par rapport aux voies, dimensionnement des surfaces et de l'intermodalité à mettre en œuvre avec les services de transports en commun.

3. Relevé des échanges et des contributions

Au fur et à mesure de la présentation, les échanges et contributions suivants ont pu être relevés :

CG des Landes :

- Fait observer que la carte des zones de chalandise aurait pu être complétée par la chalandise ferroviaire.
- Indique qu'il existe un projet de mise à 2x2 voies de la RD932 entre la rocade et l'échangeur A65. Ce projet prend en compte la modification préalable du carrefour du Caloy et l'arrivée de la desserte routière de la gare. Plusieurs organismes sont concernés directement par ces projets (RFF, conseil général, Marsan agglomération).
- Demande si la gare nouvelle est compatible avec le trafic fret envisagé :
 - RFF indique que des études de chargement fret dans les gares ont été menées. Elles ont montré que le fret à haute valeur ajoutée reste marginal, réservé principalement à de la messagerie et n'intéressant que de très gros pôles d'échange.*
 - RFF confirme qu'il n'y a pas de terminaux fret (installations terminales embranchées) sur l'axe de la LGV*
 - Le conseil général demande à ce que cette décision de non prise en compte de la fonctionnalité de chargement fret marchandises dans la gare nouvelle soit entérinée par le COPIL.
- Observe que le taux de rabatement TER / TGV (12%) paraît pessimiste.
 - Cette valeur représente cependant un taux de rabatement conforme à ce qui est observé par ailleurs. A titre de comparaison, en gare de Bordeaux, ce taux ne dépasse pas 15% malgré un réseau TER très maillé. RFF indique par ailleurs que le temps de parcours entre les deux gares est deux fois plus long en voiture que par la liaison intergares.*

La FNAUT précise qu'il ne faut pas être trop optimiste non plus sur ces interconnexions ferroviaires car les ruptures de charges demeurent pénalisantes pour les voyageurs avec bagages qui privilégieront l'usage de la voiture particulière.

Le Marsan : des études de développement économique sont en cours sur la zone du plateau compris entre les communes de Lucbardez-et-Bargues, de Saint Avit et l'échangeur A65, ainsi qu'entre le Caloy et le rond point du SDIS. Une veille foncière est en cours sur ce secteur. Des premiers résultats d'études sont attendus pour la fin de l'année 2011. En parallèle, la ville de Mont de Marsan travaille sur une mise à jour de son PLU.

RFF rappelle l'importance de communiquer autant et dès que possible sur l'avancée des projets d'aménagement, pour permettre leur intégration dans le programme de la gare.

FNAUT : Le raccordement TER est-il prévu à deux voies ?

La liaison TER est à voie unique et rejoint la gare côté Sud.

La représentation sur le projet GPSO d'une seconde voie côté Nord correspond à une réservation technique pour un éventuel débranchement à 170 km/h de la liaison Béarn-Bigorre.

RFF informe à ce sujet que la commission nationale de débat public va être saisie d'ici fin d'année 2011 sur l'opportunité ou non de réaliser un débat public sur le projet Béarn-Bigorre. L'option de passage de ce projet devra être décidée avant le lancement de l'enquête d'utilité publique de GPSO (2^{ème} semestre 2013).

Le Marsan agglomération :

- Indique qu'un pôle multimodal routier est prévu à proximité de la gare existante.
Une gare routière est aussi envisagée dans le cadre de la gare nouvelle. RFF réserve l'évolutivité de cette gare routière et demande aux AOT de transport en commun et notamment les conseils généraux (y compris le Gers) quelles sont les intentions en terme de desserte.

Il est fait observer que le dimensionnement des quais Bus devra prendre en compte l'arrivée simultanée des Bus, en lien avec le cadencement des TER.

- Comment va être gérée la traversée de la rocade par la liaison intergares ?
Il est probable que le passage à niveau actuel ne pourra pas être conservé. Un travail spécifique RFF / Gares & Connexions / Agglomération est nécessaire.

DDTM 40 :

- Demande si des haltes intermédiaires sont prévues entre la gare nouvelle et la gare existante ?

La FNAUT appuie cette demande de dessertes intermédiaires, les changements de mode de transport entre gare centre et gare nouvelle pouvant être rédhibitoires sur le choix TC.

RFF a bien noté cette possibilité, mais s'interroge sur la pertinence de dessertes intermédiaires qui entraîneraient une augmentation des temps de parcours de la liaison TER inter gares.

Cette étude concerne l'AOT TER et l'Agglomération.

L'Agglomération précise qu'une halte intermédiaire est prévue dans le cadre du PLU.

- Comment vont être gérées les interfaces avec le château de Bargues ?
La LGV et la gare nécessiteront une emprise sur la propriété du château. Le devenir de cet ensemble, pouvant constituer une vitrine patrimoniale, est donc à étudier.

RFF rappelle que des espaces « animation » ou « événementiels » sont prévus dans le dimensionnement de la gare. Leur gestion n'est pas encore définie mais devra être mise en corrélation avec les aménagements futurs du quartier autour de la gare.

4. Synthèse des échanges

RFF conclut la réunion en rappelant les principaux points :

- Il faut poursuivre les échanges avec les différents acteurs pour affiner la définition du programme de la gare et de ses abords, la desserte routière et l'aménagement du quartier.

- Une réflexion est à mener par le Conseil régional et l'Agglomération sur la faisabilité de dessertes TER complémentaires sur la liaison intergares.
- Le programme doit insister sur l'évolutivité du site de la gare et la réservation d'espaces, notamment pour des quais Bus.
- Formaliser par le COPIL l'abandon de la possibilité de chargement fret dans la gare.

Concertation du public

RFF organisera une concertation du public au mois d'octobre 2011 pour informer habitants et usagers des projets d'aménagement de la gare, et recueillir tous les avis et suggestions susceptibles d'enrichir le projet.