

REUNION DE GROUPE DE TRAVAIL GT8

Gare Nouvelle d'Agen

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS
Groupe de travail	GT8a
Date de la réunion	8 décembre 2011
Lieu de réunion / Salle	Agen – Chambre des Métiers
Référence	GPSO-11-ISA-2-CRT-4826web

1. Membres du groupe de travail

DDT 47 et DDT 32 – services transports et déplacements
Conseil régional aquitaine & midi Pyrénées – chargés de mission LGV
Conseil général 47 et 32 – services transports
Communauté d'agglomération d'Agen (CAA), SCOT
Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois (CCCLB)
Chambre du commerce et de l'industrie, Chambre des métiers, CESER, CLCV
Chambre d'agriculture
ASF (autoroute A62)
SNCF Gares et Connexions
FNAUT, CODELIAPP

2. 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 d'Agen, afin :

- d'échanger et de recueillir des avis sur les modalités de mise en place de la gare nouvelle,
- de préparer la phase d'étude d'impact de la ligne nouvelle, qui prend en compte la gare nouvelle et ses aménagements périphériques,
- de prendre connaissance de l'avancement des projets locaux, situés à proximité de la gare nouvelle.

Ce groupe de travail est une instance technique, préalable au Comité gare (instance constituée d'élus et de représentant de l'État).

3. Déroulement de la réunion

Après un tour de table de présentation des personnes assistant au groupe de travail, RFF introduit la réunion et présente son ordre du jour.

- Les principales décisions du COPIL et approbation ministérielle sont rappelées,

- Un premier bilan succinct de la faible participation à la concertation du public spécifique aux gares et haltes de GPSO est dressé ;
Une action de communication sur la gare nouvelle d'Agen sera conduite courant 2012, à destination des voyageurs et riverains,
- Les éléments intégrés dans la rédaction du préprogramme de la gare et les principales évolutions depuis sa présentation en groupe de travail du 8 juillet 2011,
- Un point est fait sur la dynamique territoriale, et l'avancement des études et projets en cours (urbanisme, développement économique, projets routiers...),
- Les accès routiers à la gare depuis les artères structurantes existantes ou à venir sont présentés,
- Les besoins d'échanges avec les acteurs locaux sont expliqués afin de dimensionner ou réserver les espaces d'intermodalité avec les transports en commun et taxis,
- Les prochaines étapes du projet et de la concertation sont présentées.

4. Relevé des échanges et des contributions

Au fil de la présentation faite, les échanges et contributions suivants ont pu être relevés :

L'assemblée :

- Dans la présentation sur la dynamique territoriale, il convient d'ajouter les éléments suivants :
 - Projet de création d'une ZAC à Estillac (implantation au Nord de l'A62, et fonction de l'implantation du tracé de la LGV) sous MOA de la commune.
 - Extension du parc Walibi, sur environ 10-15ha au Nord du Parc : création d'une surface hôtelière.
 - Projet de lotissement 160 lots d'habitation environ, sur la commune de Roquefort au Nord du parc Walibi.
 - SCOT de l'agglomération agenaise.
RFF prend note de la multitude de projets existants au sud ouest de l'agglomération agenaise, des multiples instances gérant ces projets et de leur interface avec le GPSO. Il paraît indispensable de mettre en place une cartographie globale de l'ensemble des projets sur le territoire agenais.

Président CCCLB :

- Les principaux flux de véhicule à destination de la gare seront effectivement en provenance de la RD656 et RD656E. La voirie d'accès à la gare doit s'inscrire dans une logique globale d'aménagement du secteur, longer la LGV pour pouvoir être prolongée vers la RD292 et la future ZAC de Ste Colombe, et se connecter au nouvel échangeur A62 à l'étude. Une réflexion est en cours sur la réutilisation de l'embranchement ferroviaire de la base travaux par la future ZAC
Sur la voirie d'accès à la gare, RFF précise qu'une liaison longeant la LGV n'est pas nécessairement la plus pertinente ; imaginer une liaison plus haut pour une desserte commune Gare vers le sud / Lasalle vers le nord, et son prolongement vers la ZAC à l'ouest.
Sur le second point, il est précisé que l'alimentation ferroviaire de la base travaux envisagée sur le site de la ZAC de Ste Colombe, serait assurée via la nouvelle liaison ferroviaire intergares depuis la gare nouvelle, prolongée par une voie provisoire sur la plateforme de la future LGV. Le schéma actuel ne permet donc pas d'envisager le maintien, à terme, de cette desserte
- La CCCLB indique que la réservation faite par le territoire via le SDRA en 1998 a permis aux cofinanceurs de GPSO de réaliser plus de 300 M€ d'économie en faisant le choix de desservir Agen par une gare nouvelle en rive gauche, et qu'à ce titre, il convient d'aider le territoire à réaliser son développement au Sud Ouest d'Agen.

« Ce ne sont pas les quelques frais supplémentaires provoqués par le prolongement de la liaison intergares jusqu'à la grande zone d'activité qui vont peser par rapport à la large économie réalisée ».

Contrairement à la liaison ferroviaire intergares, indispensable au projet pour sa phase construction comme pour son exploitation, le prolongement de cette liaison pour des services fret, embranchements commerciaux, ou TER, n'a pas de justification au titre du projet GPSO.

Conseil régional Aquitaine :

- Le CR Aquitaine pose la question de l'intérêt de l'exploitation de la liaison ferroviaire intergares par les services TER, et indique que le CR Aquitaine n'est pas favorable à un prolongement TER vers la ZAC et n'exploiterait pas ce prolongement.

DDT 47 :

- La DDT 47 souhaite que soit préservée la faisabilité d'assurer la desserte ferroviaire de la ZAC depuis la liaison intergares et demande que soit étudié le coût de cette réservation.

RFF indique que si une étude d'opportunité d'un embranchement commercial sur la ZAC est menée par la CAA et la CCCLB, les éléments devraient être fournis à RFF avant mi-2012.

CCI 47 :

- Dans le cadre de la relance du fret ferroviaire sur la Moyenne Garonne, il faut intégrer la possibilité de prolonger la liaison intergares jusque dans la ZAC, afin de permettre le chargement pour des Céréalières, ou des Carrières.

La DDT47 précise que les opérateurs fret de proximité peuvent être intéressés par ce type de transports locaux de courte distance.

Le Président de la CCCLB rappelle que sur SEA une grande quantité de matériaux arrive dans le port de Bordeaux et est acheminée ensuite par train. Cette possibilité peut aussi être envisagée pour GPSO.

RFF prend note des demandes relatives à ce volet « fret », qui seront à aborder au-delà de ce groupe de travail.

CODELIAPP :

- Rappelle qu'Agen constitue une étoile ferroviaire, et que le SRIT prévoit de développer au maximum les services TER afin de permettre un rabattement du mode routier sur le mode ferroviaire. Le prolongement des missions TER vers la Gare nouvelle doit se faire sans rupture de charge dans la gare existante.

Mairie de Roquefort :

- Attire l'attention sur l'inquiétude des riverains liée au tracé de la liaison intergares, particulièrement le devenir et le développement de l'usine Fonroche.

RFF précise qu'une réunion est prévue avec l'entreprise Fonroche et le préfet le 20/12/11.

La CCI 47 ajoute que RFF doit faire plus de communication sur ce point car les articles de presse sèment le doute sur le devenir de l'entreprise.

ASF :

- Recommande que soit privilégiée une implantation de gare et de ses équipements dans la zone comprise entre A62 et LGV pour limiter la consommation d'emprise sur les communes riveraines, et éviter de voir se développer des friches qui ne seraient pas entretenues dans le futur.

CG 47 :

- Regardera l'impact de la gare nouvelle sur le parcours de la nouvelle ligne de bus départementaux mise en service entre Agen et Nérac.
- Va regarder si des restructurations de la RD656 et RD656E ne seraient pas nécessaires suite au flux de véhicules routiers à destination de la gare nouvelle.

La CAA indique qu'elle ne partage pas les conclusions de l'étude menée par RFF sur l'absence d'impact sur le réseau routier existant du flux à destination de la gare nouvelle car les heures de pointes du matin et du soir ne sont pas prises en compte dans la réflexion.

RFF souligne que l'impact GPSO sur ce trafic routier a effectivement été estimé par le CETE à moins de 4% ; la saturation crainte par les usagers n'est pas imputable au GPSO.

RFF précise qu'une étude de schéma fonctionnel d'aménagement a été lancée, sous maîtrise d'ouvrage des CAA et CCCLB, étude à laquelle elle participe par le biais de son comité de pilotage.

5. Synthèse des échanges

RFF remercie les personnes présentes et souhaite que ces échanges, bilatéraux ou en groupe de travail, soient poursuivis pour une bonne prise en compte des projets de territoire dans leur interaction avec GPSO, et l'étude d'impact à conduire courant 2012.