

REUNION DE GROUPE DE TRAVAIL GT8

Gare Nouvelle de Mont-de-Marsan

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS
Groupe de travail	GT8c
Date de la réunion	29 novembre 2011
Lieu de réunion / Salle	Maison des communes - Mont de Marsan
Référence	GPSO-11-ISA-1-CRT-4818web

1. Membres du Groupe de Travail

LE MARSAN AGGLOMERATION

DDTM 40 – service aménagement et unités territoriales

DDT 32 – service aménagement et unités territoriales

DREAL Aquitaine – service transports et infra

Conseil régional Aquitaine

Conseil général Landes et Conseil général Gers

Chambre d'agriculture des Landes

Chambre des métiers, Chambre de Commerce et industrie,

Union syndicale taxis, Fédération usagers des transports,

SNCF Gares et connexions

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 de Mont de Marsan, afin :

- d'échanger et de recueillir leurs 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.

Le Comité gare, qui pourra être réuni ultérieurement, est une instance constituée d'élus et de représentants de l'état.

3. Déroulement de la réunion

RFF introduit la réunion et présente son ordre du jour.

- Rappel des principales décisions du COPIL et approbation ministérielle,
- 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 de Mont-de-Marsan sera conduite courant 2012, à destination des voyageurs et riverains,
- Les éléments intégrés dans la rédaction du préprogramme de la gare et ses principales évolutions depuis sa présentation en groupe de travail du 7 juillet 2011,
- Un point est fait sur la dynamique territoriale, et l'avancement des études et projets en cours (SCOT, PLU, 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 communs et taxi,
- 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 :

CG des Landes :

- Souhaite que les éléments de trafic présentés par RFF comprennent aussi l'évolution de trafic au droit de la gare existante, hors GPSO.
RFF prend note de cette demande et intégrera ces éléments dans le cadre de l'étude d'impact qui va être menée en 2012.
- Précise qu'un travail avec RFF est en cours concernant les interfaces GPSO avec l'aménagement du carrefour du Caloy et la mise à 2x2 voies de la RD932. Le CG demande à RFF de préciser avant l'été 2012 si la ligne existante Mont de Marsan – Roquefort sera maintenue au-delà de la liaison intergares vers Roquefort. Le projet de mise en place d'une base travaux sur ce secteur est également une donnée d'entrée pour le CG.
- Concernant le développement des bus départementaux, le CG indique que la fréquentation de la ligne Dax – Mont de Marsan a plus que doublée aux heures de pointes, nécessitant un deuxième bus en renfort. Par ailleurs l'aire de covoiturage de Dax (50 places) est saturée, et celle de Mont de Marsan très utilisée.
- Souhaite que RFF mette en évidence la limite géographique d'attractivité des gares de Dax et de Mont de Marsan avec GPSO.
Cette limite théorique n'est pas que géographique car elle dépend aussi du sens de déplacement du voyageur.

DDTM des Landes :

- Souhaite que RFF note qu'un projet de parc naturel urbain est en cours de réflexion sur le périmètre à proximité de la gare (étangs à proximité du château de Bargues notamment).

CR Aquitaine :

- Demande quel est l'intérêt de la liaison intergares si celle-ci ne permet qu'un rabattement voyageurs de l'ordre de 20%.

Cette valeur, d'apparence faible, correspond cependant à un taux élevé de rabatement. A titre de comparaison, en gare de Bordeaux, ce taux est de 15% avec un réseau TER très maillé.

- Demande des précisions concernant la variante C' pour la desserte Béarn-Bigorre.
La variante C' est confondue avec la variante C dans ce secteur.

Le Marsan – Agglomération :

- Précise qu'en terme de dynamique territoriale, l'établissement du PLU de la commune de Lucbardez et Bargues est en cours d'élaboration,
- L'approbation du SCOT est prévue avant la période de réserve des élections législatives,
- L'EUP du PLU de Mont de Marsan a été menée ; arrêté PLU attendu début 2012
- Le conseil de l'agglomération devrait valider prochainement la stratégie de développement économique dans le secteur du Caloy / la Faisanderie / plateau de St Avit et Lucbardez
- Demande des précisions sur les évolutions de trafic en gare existante, car est en train d'établir le programme d'un pôle multimodal à proximité immédiate de la gare.

Syndicat des Taxis des Landes :

- Demande qui va gérer les espaces d'échanges multimodaux.
En règle générale, ces espaces sont gérés par le gestionnaire de la gare. Les parkings longue-durée sont généralement concédés.

5. Synthèse des échanges

RFF remercie les personnes présentes et :

- suggère qu'une réflexion soit lancée par les territoires (conseil régional, conseil général, agglomération) sur la faisabilité de mettre en place une ou des haltes supplémentaires sur le parcours de la ligne existante Morcenx – Mont de Marsan – Liaison intergares,
- souhaite que les territoires informent RFF de l'avancement des études et projets dans le secteur de la gare, afin d'en faire mention dans l'étude d'impact. et puisse travailler avec les acteurs concernés sur l'établissement de réserves foncières.

La DDTM 40 ajoute que ce travail foncier est nécessaire afin de trouver les solutions les meilleures et les moins consommatrices d'espaces pour limiter l'impact sur les propriétaires et exploitants.