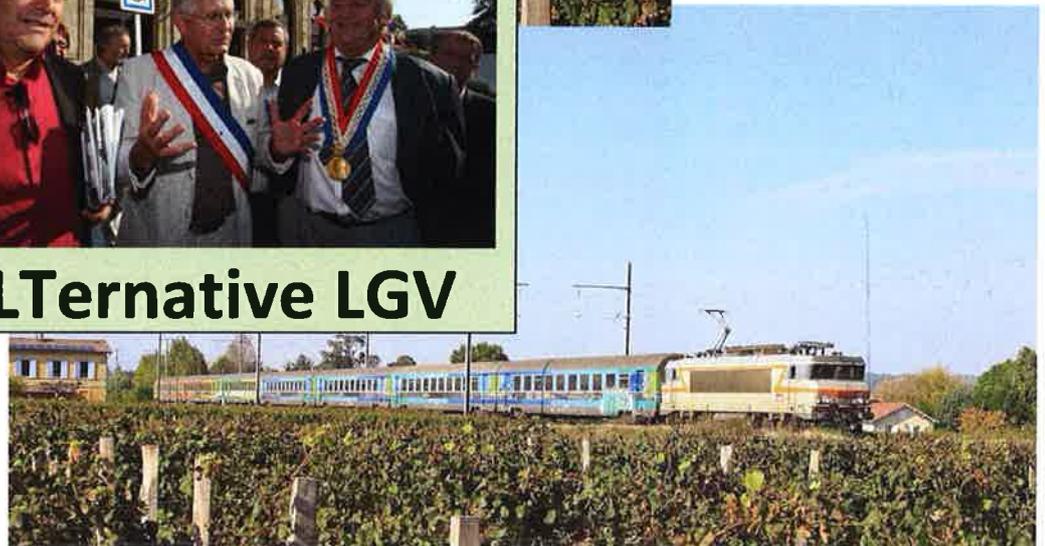


ALternative LGV



**Analyse comparative des options de
modernisation des dessertes ferroviaires sur le
tronçon Bordeaux – Toulouse
- Première partie -**

Version 1.4

Sommaire

Sommaire	2
Abstract	5
Ecart de temps pour une liaison de desserte du territoire.....	7
Préambule	8
Les modules d'aménagement préalable à la comparaison.....	10
L'environnement	11
Des engagements de l'Etat adaptés	17
Le projet de LGV n'économise pas l'amélioration de la ligne classique.....	20
RFF doit sécuriser le réseau classique sur tout son linéaire.....	24
La mise en avant de la sécurité	24
Comparaison des empreintes foncières.....	30
Ce qu'il faut retenir	31
Des gares et des villes.....	32
Choisir entre une friche ferroviaire ou un quartier dynamique.....	36
Le projet Agen présenté par RFF.....	41
Agen centre, gare TGV.....	42
Les politiques qui sous tendent le conseil de RFF et de la SNCF	43
Gares nouvelles d'Agen et Montauban : Concurrence ou complémentarité	46
Les coûts induits pour la collectivité d'une gare TGV	48
Comparaison des fonctionnalités de la gare AGEN TGV	49
Considérations immobilières.....	50
L'énergie	52
L'énergie dans le quart sud ouest français.....	52
Un équipement ferroviaire à consommation raisonnable.....	55
Le dispositif d'alimentation	58
Ce qu'il faut retenir	59
Les débits de la ligne conventionnelle	60
L'étude EGIS, base de comparaison des scénarii	64
Un plan de charge artificiel sur Bordeaux – Toulouse.....	68
Une réalité parlante	70
Un aveu de RFF sur les capacités disponibles	79
Ce qu'il faut retenir	84

La comparaison entre infrastructure classique et LGV	85
Référence de base pour la LGV	85
Référence de base pour l'installation actuelle	87
Les optimisations possibles sur Montauban - Toulouse	89
Moniteur de marche de la rame FS ETR 460 de Montauban à Toulouse	89
Les conditions de cet essai	91
Performances LGV hors vitesse de fond	95
Les aménagements : Une solution de base et deux options.....	96
Solution de base : L'itinéraire et l'emprise restent inchangés.....	97
Tableau d'étape comparatif RRF – CERCL	103
Les autres optimisations proposées sur l'itinéraire actuel	103
Passage de La Réole.....	108
Préparation à la montée en vitesse à Nicole.....	109
Gains de performances avec la mise en place de shunts.....	110
Une technique déjà présente sur le Réseau Ferré National.....	110
Option A : Shunt de Port-Sainte-Marie	113
Caractéristiques du premier shunt :.....	114
Les tunnels.....	116
Nuisances sonores.....	117
Le shunt, solution au bruit	118
Embranchement nord de l'option retenue	119
Embranchement sud de l'option retenue	120
Ajout de la configuration au polygone des vitesses	121
Intégration du gain de temps	121
Option B : Réalisation complémentaire du shunt de Moissac	122
Caractéristiques du shunt :.....	122
Embranchement nord de l'option retenue	123
Embranchement sud de l'option retenue	123
Nouveau polygone des vitesses	124
Intégration du gain de temps	124
Ce qu'il faut retenir	125
Système ferroviaire et territoire	127
Des TER GV sur la ligne classique	128
Concentration des moyens.....	130
Valorisation de l'ALternative	131

Périmètre de l'ouvrage.....	131
Abords de Bordeaux.....	131
Abords de Toulouse.....	132
Coût de l'aménagement de la ligne classique.....	134
Base de référence RFF.....	134
Option A : Chiffrage du shunt de Port Ste Marie.....	136
Option B : Chiffrage du shunt de Moissac.....	136
Synthèse du coût de modernisation de la ligne classique.....	139
Coûts de mise en œuvre de la ligne nouvelle.....	140
Budget RFF.....	140
Correctifs d'analyse.....	141
Des budgets complémentaires nécessaires sur le réseau classique.....	142
Cohérence et financements.....	143
Les ressources programmées par RFF sur Bordeaux – Toulouse : 1 milliard.....	144
Ne pas confondre entretien et investissement.....	145
Synthèse des coûts.....	146
Calcul sur les bases RFF GPSO.....	146
Calculs corrigés.....	146
Fourchette financière des comparaisons.....	147
Ce qu'il faut retenir.....	148
Réserves sur le débat.....	148
Les perspectives conclusives ouvertes par ce document.....	149

Sauf indication contraire en annotation, les chiffres des propositions techniques et financières du Cabinet sont des bases de Novembre 2011.

**Ce document mis à jour, reprend les observations
recueillies lors du comité de pilotage de l'association
ALternative LGV du 31 Octobre 2011 et de la réunion de
travail du 24 Novembre 2011.**

Abstract

Commandée par ALternative LGV, associant le Conseil Général du Lot et Garonne, des Collectifs d'Elus du Lot et Garonne, de Gironde et du Tarn et Garonne, cette étude a pour but d'évaluer la faisabilité d'une alternative à la LGV GPSO en modernisant la ligne existante, entre Bordeaux et Toulouse.

Cette étude doit valoriser les options de modernisation permettant de rapprocher les performances de la ligne classique, des performances annoncées pour la LGV GPSO qui la doublerait.

Cette approche par les coûts et les différents impacts, notamment en termes d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement permettra un arbitrage efficace par la connaissance objective de la situation.

Les développements ont révélé des arguments intéressants en faveur des options portées par ALternative LGV :

- En termes d'environnement, la LGV est une fracture supplémentaire très importante des territoires traversés et sera très consommatrice d'espaces agricoles : environ 2400 hectares à rapprocher des 175 hectares de la ligne actuelle classique déjà installée.
- • En termes de consommation d'énergie, le TGV, sur LGV entre Bordeaux et Toulouse appellera trois fois plus d'énergie que sur la ligne classique. Cette approche est très importante car des arbitrages, pour les attributions prioritaires de quotas d'électricité, seront inévitables à moyen terme.
- Le choix d'une gare TGV sur le contournement d'Agen, diminuera l'intérêt de la gare du centre ville.
- Créer une gare TGV au Nord de Toulouse pour desservir Montauban, attirera nombre de Toulousains, mais aussi des clients potentiels de la zone d'influence d'Agen. Ce renforcement justifiera des fréquences d'arrêt plus soutenues à Montauban et à contrario affaiblira la desserte d'Agen.
- L'attrait économique des deux capitales régionales influentes sur l'Agenais accentuent la métropolisation des régions et pourraient, à terme, rétrograder Agen au rang de gare terminus des TER Aquitaine et Midi-Pyrénées.
- La ligne actuelle est suffisamment capacitaire pour supporter la croissance des flux générés par le TGV GPSO et permettrait un passage par Agen Ville.
- • La modernisation de la ligne actuelle proposée par le Cabinet CERCL permet de réduire le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse de 26 minutes avec des arrêts à Agen et Montauban et ne pénalise l'option LGV que de 24 minutes.
- • Deux options plus volontaristes permettraient de réduire encore la durée du trajet au prix d'un investissement raisonnable. Cela porterait le gain de temps total à 37 minutes. Cela permet de réduire le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse de 37 minutes avec des arrêts à Agen et Montauban et ne pénalise l'option LGV que de 13 minutes.
- Bien que moins impactant sur la vie des hommes et sur l'environnement les options de modernisation de la ligne actuelle devront être soumises à la population préalablement à toute décision.
- • Les solutions proposées dans la version de base incluent :
 - Une amélioration de la sécurité en supprimant tous les passages à niveau et en clôturant tout le linéaire ferroviaire.
 - Une amélioration des conditions de vie en insonorisant les zones urbanisées traversés.
 - Une préservation propice à réhabilitation des espaces urbains de Port-Sainte-Marie et Moissac.
- • Le coût de ces aménagements qui permettraient des vitesses raisonnablement élevées (220 km/h maxi) est de l'ordre de 1,500 milliard d'euros. Le coût des deux shunts est de l'ordre de 0,650 Milliard pour chacun d'entre eux.
- Ces propositions permettent un phasage des opérations. Son temps de réalisation permet de tirer profit plus rapidement des performances que la réalisation d'une LGV parallèle.
- Les coûts et performances de ces propositions sont à rapprocher des 7,200 milliards d'euros qui est les coût estimé de la LGV hors investissements d'équipements publics complémentaires des collectivités.
- La modernisation et sécurisation la ligne classique estimé à 1,500 milliard d'euros ne pourra être économisée par la LGV.

- Pour 3 fois moins cher, la modernisation des lignes classique Bordeaux – Toulouse permet :
 - Des performances qui ne seraient que sensiblement dégradées au regard d'une LGV
 - Le maintien en bonne place du territoire du Lot et Garonne qui fédérerait par ses connexions directes des sous territoires dont Agen sera toujours la ville « services ». En particulier des liaisons ferroviaires pourraient être réactivées vers Villeneuve sur Lot, Auch et Nérac.
 - L'amélioration de la sécurité et des conditions de vie des riverains.
 - Une sauvegarde active de l'espace rural
 - Une consommation d'énergie maîtrisée.

Tableau récapitulatif des éléments de l'étude

	Scénarii	Bordeaux	Shunt 1	Desserte AGEN	Shunt 2	Desserte Montauban	Toulouse	Chiffres Clés		
		Départ					Arrivée	Temps H:MN	Surface de l'emprise	Coût en Million d'€
Ligne Actuelle Mise à niveau RFF	S0	0:00					1:40	1:40	0	1 200 M€
	S1	0:00		0:50			1:43	1:43	0	
	S2	0:00		0:50		1:20	1:46	1:46	0	
LGV / GPSO	S0	0:00					1:05	1:05	2370 ha	7 200 M€
	S1	0:00		0:37			1:12	1:12	2370 ha	
	S2	0:00		0:37		0:53	1:19	1:19	2370 ha	
Projet Alternative	S0	0:00					1:29	1:29	0	1 500 M€
	S0.1	0:00	-5'				1:24	1:24	61 ha	2 139 M€
	S0.2	0:00	-5'		-6'		1:18	1:18	175 ha	2 725 M€
	S1	0:00		0:49			1:32	1:32	0	1 500 M€
	S1.1	0:00	-5'	0:44			1:27	1:27	61 ha	2 139 M€
	S1.2	0:00	-5'	0:44	-6'		1:22	1:22	175 ha	2 725 M€
	S2	0:00		0:49		1:19	1:36	1:36	0	1 500 M€
	S2.1	0:00	-5'	0:44		1:14	1:31	1:31	61 ha	2 139 M€
	S2.2	0:00	-5'	0:44	-6'	1:08	1:25	1:25	175 ha	2 725 M€

8 400 000 000 €

Scénarii	S0	0 arrêt (Direct: Bordeaux - Toulouse)	Scénarii	S0.1	0 arrêt + 1 shunt	Scénarii	S0.2	0 arrêt + 2 shunts
	S1	1 Arrêt: Agen		S1.1	1 arrêt + 1 shunt		S1.2	1 arrêt + 2 shunts
	S2	2 Arrêts: Agen et Montauban		S2.1	2 arrêts + 1 shunt		S2.2	2 arrêts + 2 shunts

Ecarts de temps pour une liaison de desserte du territoire

Liaison Bordeaux – Toulouse avec arrêt à Agen et à Montauban	Ecarts ALternative LGV et LGV GPSO
Modernisation simple de la ligne actuelle	17 minutes
Intégration du shunt de Port Sainte Marie	12 minutes
Intégration des deux shunts Port Ste Marie et Moissac	6 minutes

Le projet ALternative LGV fait gagner 37 minutes par rapport au temps actuel

Préambule

La mission de cette étude consiste à évaluer le potentiel des performances accessibles de la ligne ferroviaire classique Bordeaux – Toulouse et à les comparer au projet de construction de la branche GPSO en ligne nouvelle à grande vitesse.

La première étape de l'étude, réalisée par le Cabinet de Géomètres AC2i qui a établi un relevé de l'ouvrage et proposé des variantes d'optimisation.

 <p>AMENAGEMENT CONCEPT INGENIERIE EN INFRASTRUCTURE</p>	<p>La restitution de ces travaux a été effectuée au Comité de Pilotage de l'association des Elus, ALternative LGV, Le 13 Septembre 2011.</p> <p>Cette réunion a été la réunion de lancement de l'étude comparative technique et du chiffrage des deux solutions.</p>
---	---

Cette étape est donc la production de ces éléments qui précède la phase devant analyser les dessertes, les potentiels et valider les projections dans le temps.

Les demandes pour cette phase de rendu ont été clairement exprimées :

Il s'agit de comparer les éléments concernant la LGV GPSO à un projet plus modeste de modernisation de l'itinéraire historique.

Cette analyse permet de mettre en face des éléments produits par RFF, les solutions adaptées qui sont proposées en alternative à la construction de la ligne nouvelle.

Cette partie technico économique prend en compte les performances comparées, mais surtout met en avant les fonctionnalités comparées et surtout formalise des critères fonciers, énergétiques et environnementaux.

Le but de ce volet de l'étude est de comprendre l'écart sur l'ensemble de ces volets et non seulement sur la performance horaire qui délimite le périmètre des deux options.

Ce volet présentera des choix, organisés de manière progressive, afin de pouvoir mettre en œuvre si l'option est retenue, étape par étape le projet de modernisation de l'infrastructure historique.

A chaque niveau d'intégration des choix, les critères globaux seront explicités pour bien faire comprendre les enjeux et les conséquences aux citoyens de ces scénarii.

Au travers de la communication des maîtres d'ouvrage de l'étude, l'information complète des citoyens et des responsables politiques et économiques du territoire, permettra un débat ouvert afin d'afficher sans équivoque les souhaits et les limites des habitants des territoires concernés.

Cette comparaison **portera sur les choix**, non seulement sur la scène technique et financière mais ouvrira sur les notions d'équipement équitable des territoires et sur une insertion environnementale qui doit se montrer raisonnée.

Pour développer cette étude comparative de manière incontestable, les documents publiés du dossier GPSO seront pris pour référence en permanence et repris pour base d'analyse.

L'ensemble des documents publiés et liés au projet GPSO seront pris en compte et en particulier le récent rapport officiel de Messieurs Massoni et Pitié pour le compte du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.

L'approche est appuyée sur un relevé indépendant des caractéristiques géométriques de l'ouvrage existant qui a fait l'objet d'un relevé officiel lors de la première phase de l'étude. Cette configuration appellera une optimisation et donc nécessairement des variantes de tracé sur des sections réduites. Ces variantes pourront être le pendant de ce que les populations ont souhaité pour détourner des centres de villages les routes à grande circulation.

Cette modification de l'ouvrage qui est une modification substantielle sera au choix des citoyens car elle impactera à l'évidence le foncier et l'environnement. Il s'agira donc de peser les avantages et inconvénients du point de vue du bénéfice attendu, dont les coûts qui sont à considérer en relation avec l'aspect technique. En effet privilégier la performance en termes de temps n'est que l'un des aspects à prendre en compte dans les choix.

Cette étude doit faire prendre conscience des choix nécessaires quant aux mises à disposition énergétiques et comparera les volumes objectifs permettant l'exploitation des services ferroviaires sur ligne classique à vitesse optimisée au regard des appels d'énergie sur ligne à grande vitesse pour les seuls trains à grande vitesse.

Les modules d'aménagement préalable à la comparaison

Les options présentées par le Cabinet de géomètres AC2i seront exposées afin de donner visibilité à la progressivité de cette contribution.

Il est à nouveau rappelé que ces options qui ne sont que des propositions seront intégrées dans un scénario à « tiroirs » soumis à la concertation des élus et des citoyens.

Dès lors la méthodologie proposée disposera des niveaux suivants :

- 1- Aménagement par optimisation de l'itinéraire existant en particulier en rectifiant certaines courbes afin d'obtenir une vitesse de fond régulière et relevée
- 2- Introduction de shunts en deux points particuliers :
 - a. Déviation de Port-Sainte-Marie
 - b. Déviation de Moissac et de Castelsarrasin

L'ensemble de ces modules pourra être progressivement mis en œuvre, nous seulement en fonction des performances nécessaires, mais surtout en fonction des budgets. L'élément prédominant sera toujours à valider par concertation des citoyens pour trouver la juste mesure entre les exigences de performances et l'utilité acceptable par le territoire.

L'environnement

Le Cabinet note que le projet GPSO a fait l'objet de la part de RFF d'une attention renforcée au niveau de la protection de l'environnement.

Biodiversité et infrastructures: RFF s'engage, innove et partage.

480 espèces inventoriées
sur le territoire d'étude,
dont **267** espèces protégées,
des découvertes et des révélations.

Plus de 200 espèces naturelles protégées ont ainsi été recensées, en collaboration avec différentes associations de protection de l'environnement. Ce recensement participe à une meilleure connaissance de l'environnement qui va bénéficier à la communauté scientifique, puisque RFF souhaite en partager les résultats.

© A. Luján / Ecographia
© F. Spirelli / Durand Ecographie

Ce comportement de RFF et de l'Etat n'est pas à considérer comme une faveur à l'égard des territoires impactés par le projet GPSO. Cette attention résulte d'une contrepartie imposée par les citoyens de manière de plus en plus ferme pour accepter ce type de projet.

Les services de l'Etat en outre sont très vigilants en ce qui concerne la bio diversité.

Ce niveau de prise de conscience contraint montre simplement que cela n'avait pas été posé au bon niveau dans les décades précédantes.

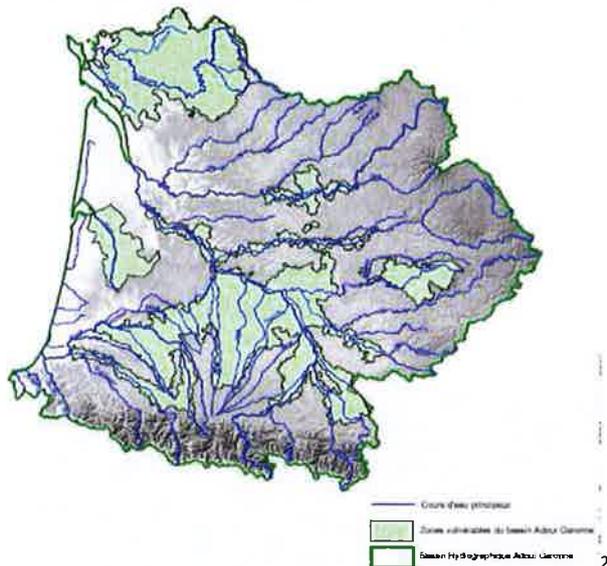
Le Bureau d'Etudes CERL, note avec satisfaction que ces éléments contribueront, quel que soit le projet retenu, à alimenter l'enquête publique à venir.

¹ Document GPSO RFF



Zones Vulnérables du Bassin Adour Garonne

arrêté du 4 octobre 2007
en vigueur au 1er janvier 2008



Le projet GPSO se développe en grande partie dans la Vallée de la Garonne.
L'intégralité de la vallée est classée zone sensible par l'Agence de l'Eau Adour Garonne.
Dès lors multiplier les infrastructures sur ce fuseau demande des précautions importantes dont RFF semble toutefois avoir pris conscience.

Du point de vue de la faune et de la flore, un inventaire poussé a été effectué et reste ouvert pour des travaux complémentaires. En particulier une esquisse d'intégration du concept de trame verte et de trame bleue est annoncée sur le secteur impacté par le projet GPSO. Ces corridors donnent une dynamique de vie sur une continuité territoriale. Cette évolution notable est un progrès indéniable au regard des politiques antérieures qui sanctuarisaient des zones sans assurer de cohérence sur des étendues géographiques plus propices à la nature des biotopes préservés.

Le pélobate cultripède redécouvert en Lot-et-Garonne



Briolab/Biotopie

Le pélobate cultripède sur le site de la sablière.

Le pélobate cultripède, amphibien rare et protégé, est une espèce en déclin qui fait l'objet d'un programme régional de conservation en Aquitaine. Sa présence, connue sur quelques sites du littoral girondin, était plus rare à l'intérieur des terres. Il a été trouvé par les experts sur une sablière de la commune de Fargues-sur-Ourbise en Lot-et-Garonne.

**Un clin d'œil de la nature à
ALternative LGV.
A Fargues sur Ourbise
le pélobate cultripède veille.**

² Document Débat Public GPSO

³ Publication GPSO

La définition de ces corridors est ici explicitée car sa notion est d'un très grand intérêt :

Un corridor écologique, à distinguer du corridor biologique et du continuum écologique, est une zone de passage fonctionnelle, pour un groupe d'espèces inféodées à un même milieu, entre plusieurs espaces naturels. Ce corridor relie donc différentes populations et favorise la dissémination et la migration des espèces, ainsi que la recolonisation des milieux perturbés.

Par exemple, une passerelle qui surplombe une autoroute et relie deux massifs forestiers constitue un corridor écologique. Elle permet à la faune et à la flore de circuler entre les deux massifs malgré l'obstacle quasi imperméable que représente l'autoroute. C'est pour cette raison que cette passerelle est appelée un passage à faune.

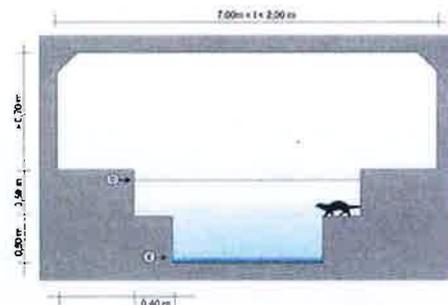
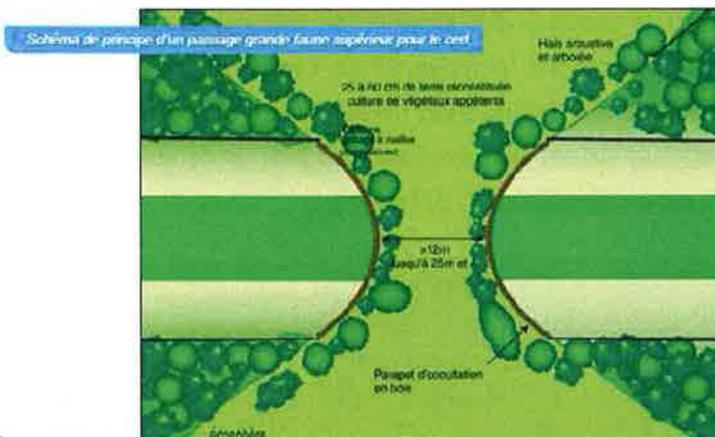
Montrer l'intérêt de passerelles qui surplombent les ouvrages donne une vision pratique de continuité. Cependant cela démontre également l'imperfection de cette continuité trop localisée pour des impératifs de coût.

Retour d'expérience, pratiques innovantes et partenariats.

Les découvertes réalisées lors des inventaires permettent d'éviter de nombreux sites et protéger ainsi les espèces présentes. Les hypothèses de tracés proposées tiennent compte de cette biodiversité. Au-delà des enjeux liés au milieu naturel, ces hypothèses doivent également prendre en compte les enjeux humains ou physiques et les enjeux liés au patrimoine architectural et paysager. L'ensemble de ces données alimente les études techniques pour pouvoir proposer des lignes nouvelles répondant aux besoins des futurs usagers.



Passage à faune



4

Cela démontre également que dans un couloir fracturé par les réseaux de communication que sont les routes, les autoroutes et voies ferrées établies, construire un autre obstacle artificiel est contraignant.

Le premier avantage de la modernisation de la voie ferrée existante est de permettre la continuité du rythme de cicatrisation lente d'un ouvrage ayant déjà contrarié la nature. Plus d'un siècle après, la nature retrouve à peine sa place et ses corridors.

⁴ Document GPSO et LGV SEA RFF

Dès lors il est intéressant de ne pas contrarier cette connectivité naturelle retrouvée par une nouvelle fracture environnementale. Fracture qui ne sera qu'atténuée par les passerelles artificielles.

Les corridors écologiques sont un élément essentiel de la conservation de la biodiversité et du fonctionnement des écosystèmes. Sans leur connectivité, un très grand nombre d'espèces ne disposeraient pas de l'ensemble des habitats nécessaires à leurs cycles vitaux (reproduction, croissance, refuge, etc.) et seraient condamnées à la disparition à plus ou moins brève échéance.

Par ailleurs, les échanges entre milieux sont un facteur de résilience majeur. Ils permettent ainsi qu'un milieu perturbé (incendie, crue...) soit recolonisé rapidement par les espèces des milieux environnants.

L'ensemble des corridors écologiques et des milieux qu'ils connectent forme un continuum écologique pour ce type de milieu et les espèces inféodées.

C'est pour ces raisons que les stratégies actuelles de conservation de la biodiversité mettent l'accent sur les échanges entre milieux et non plus uniquement sur la création de sanctuaires préservés mais clos et isolés

A ces corridors très lisibles, d'autres sont tout aussi importants et plus discrets.

Il s'agit de ne pas dénaturer l'environnement sonore et de préserver des zones noires afin de garantir des ambiances naturelles.

En ce qui concerne les lignes à grande vitesse, la fracture topographique est associée à une nuisance sonore significative. Cette nuisance sonore, bien que fortement souligné par l'humain n'en demeure pas moins nocive hors de l'urbanisation pour la diversité faunistique. Aucun traitement n'est relevé dans les mesures d'accompagnement à l'acceptabilité de GPSO en pleine nature.

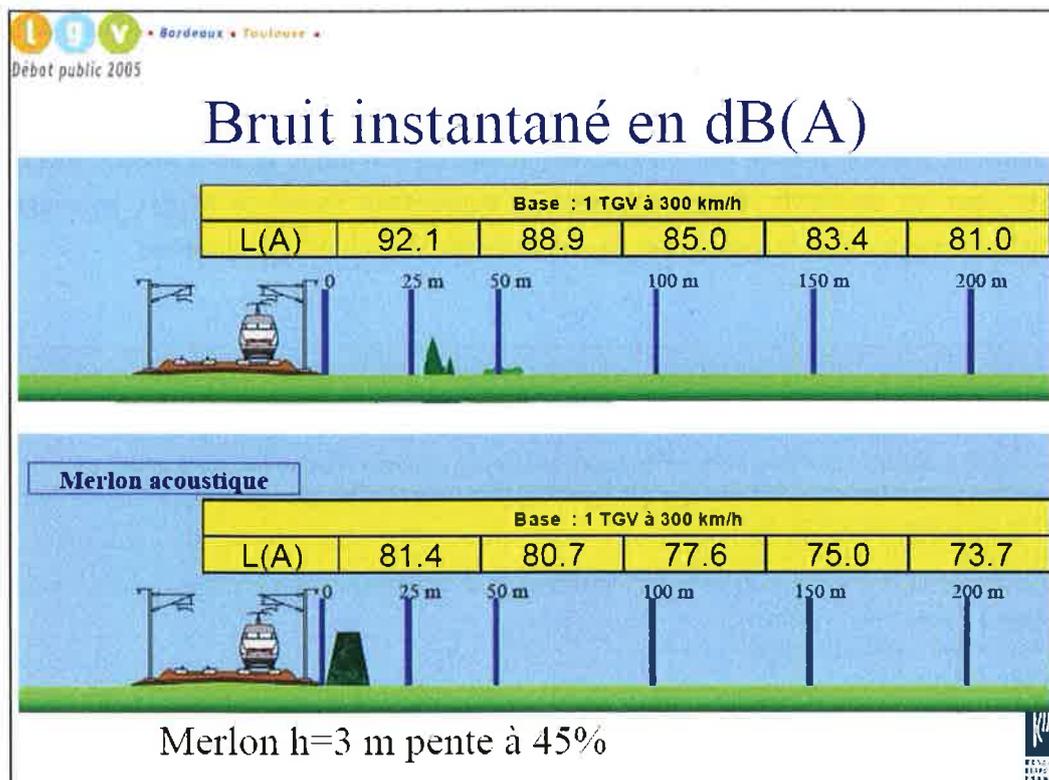
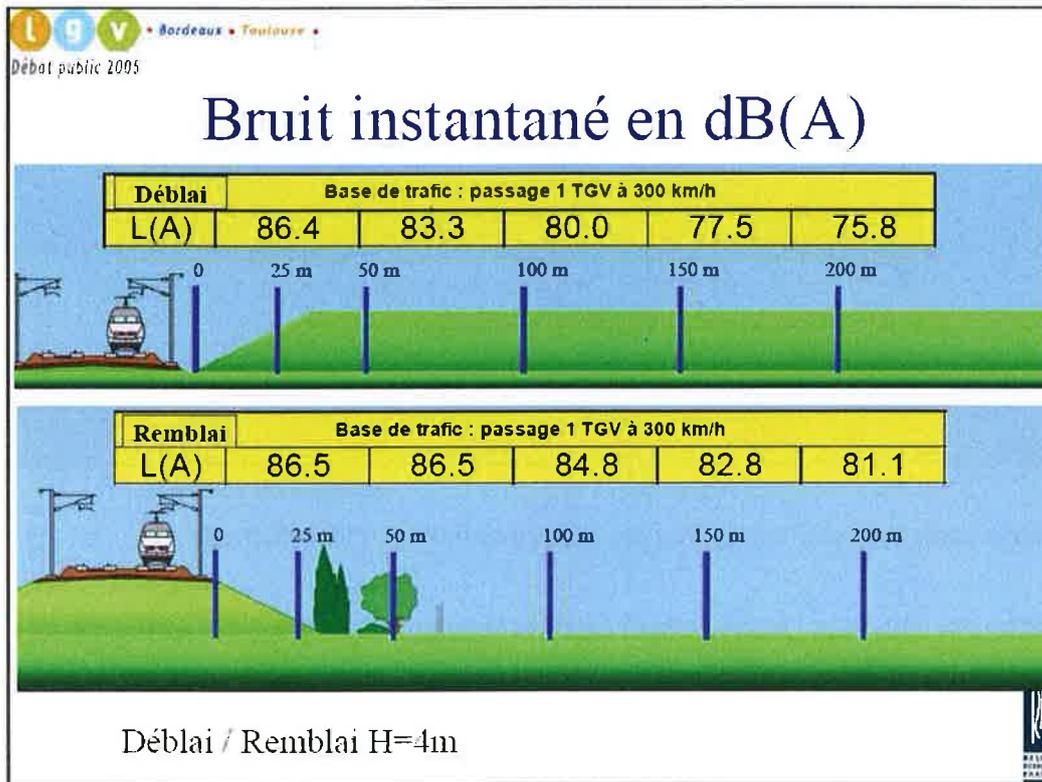
En zone sensible, a savoir proche de l'habitat, RFF prend en compte le bruit et avance des budgets importants pour les correctifs. Cette nuisance est aujourd'hui reconnue et des aménagements importants sont courants sur le linéaire des Lignes à Grande Vitesse (LGV) Françaises.

« RFF procède à la modélisation des niveaux sonores attendus après la mise en service de la LGV afin de définir les dispositions de protection nécessaire pour respecter les seuils fixés par la réglementation ».

Ces études seront menées **« afin de prévoir l'augmentation des niveaux sonores et déterminer en conséquence les protections »**. **« Le calcul de la contribution sonore d'un projet LGV prend en compte :**

- ▶ le nombre de trains circulant sur la ligne,
- ▶ la vitesse de circulation des trains,
- ▶ les facteurs météorologiques déterminants : gradient de température, vitesse et direction des vents dans les conditions les plus défavorables,
- ▶ l'ambiance sonore préexistante,
- ▶ la distance des habitations,
- ▶ les modalités du terrain naturel et les caractéristiques techniques du projet

Le document officiel de vulgarisation pris en référence, pour la pédagogie sur les effets sonores, est le suivant :

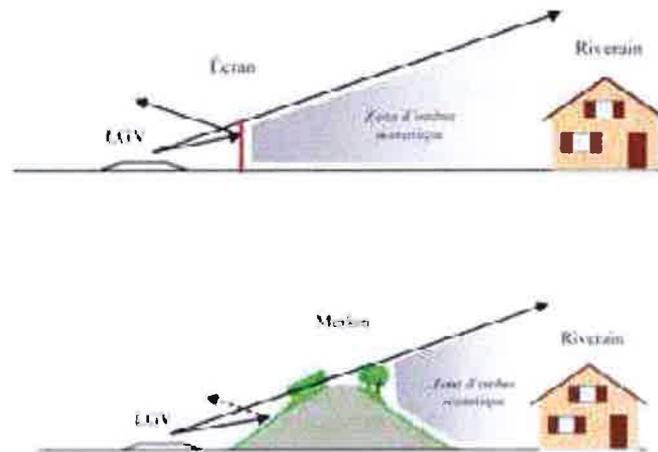


⁵ Source Doc RFF

On ne construit pas une LGV pour 10 TGV par jour. Il faut obligatoirement des trafics conséquents pour la justifier et la rentabiliser. L'environnement bruyant qui en découle représentera toujours (même à des degrés divers) une gêne importante pour les riverains ; il entraîne automatiquement une forte dévaluation des biens et une maison qui pourrait se trouver à proximité d'une future LGV est aujourd'hui invendable !

Certaines conditions, sans les supprimer, peuvent atténuer le poids des nuisances :

- ▶ Les riverains de la LGV Méditerranée ont obtenu, après un dur combat, la possibilité d'être expropriés jusqu'à 150 m de l'assiette des voies au lieu des 25 m prévus par RFF.
- ▶ Divers aménagements peuvent contribuer à limiter la diffusion du bruit.



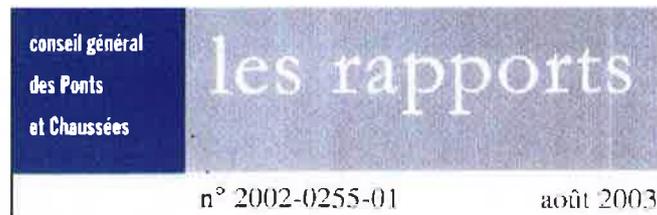
Sans être polémique, cet inconvénient est récurrent sur tous les ouvrages LGV et l'Etat est actif sur ce volet dès le début des projets.

Ces aménagements sont sans cesse plus coûteux à chaque projet. Ce volet sur le budget GPSO ne semble pas encore stabilisé. Cela confirme que son traitement sera un levier fort dans l'acceptabilité du projet.

Une contribution importante est proposée pour illustrer ces propos. Cette contribution concerne la LGV Méditerranée aujourd'hui en service.

Il sera aisé d'imaginer par extrapolation la surenchère qui sera négociée pour le projet GPSO.

Des engagements de l'Etat adaptés⁶



Les engagements formalisés

La SNCF a publié après la déclaration d'utilité publique du 31 mai 1994 la récapitulation des engagements pris relatifs à la préservation de l'environnement, engagements pouvant résulter soit de dispositions intégrées dans le dossier soumis à l'enquête, soit des conclusions de l'instruction mixte. En matière de bruit, les deux principaux engagements sont :

- Dès la mise en service de la ligne, un niveau de contribution sonore des TGV limité à un LAeq (8h-20h) de 62dB(A). Les protections acoustiques le long de la ligne, calculées sur la base de l'accroissement du trafic et du développement ultérieur du projet Méditerranée, devaient être dimensionnées de telle sorte que le remplacement complet du matériel roulant par des TGV de nouvelle génération permette à terme dans les mêmes zones d'atteindre l'objectif de 60dB(A).
- achat des habitations situées dans une bande de 300m de largeur centrée sur l'axe du tracé aux propriétaires qui en feraient la demande (sous réserve que la demande soit formulée dans un délai de moins de trois ans après la mise en service, donc avant juin 2004).

Moyens mis en œuvre

Pour faire face à ses engagements, la SNCF puis RFF ont procédé à l'achat suivant les demandes des propriétaires dans la bande de 300m centrée sur l'axe. Sur 200 habitations concernées, 140 sont aujourd'hui achetées ou en voie de l'être.

Des murs de protection acoustique de 1,5 m ou 2 m de haut ont été édifiés le long de la voie (Hauteur mesurée par rapport au rail). A l'origine, il devait y avoir à peu près autant de mur de 1,5 m de haut que de murs de 2m ; à l'exécution, la majorité des murs ont été montés avec 2m de haut, dimensionnés afin de permettre la protection escomptée, grâce aux études acoustiques menées.

Des merlons de hauteurs variées ont été édifiés. Au total, dans la Drôme, ce sont 44 km sur 84 km qui ont fait l'objet d'une protection à la source.

La plus grande partie de ces moyens de protection sont localisés dans la plaine de Chabeuil et la plaine de Marsanne.

La SNCF a établi avec 15 propriétaires des conventions pour insonorisation d'habitations.

D'autres propriétaires ont aussi été indemnisés pour l'insonorisation de leur habitation soit par la SNCF (équipe travaux) soit par une entreprise de travaux publics dans le cadre de négociation sur les heures d'ouverture et de fermeture de chantier.

Après la mise en service du TGV, en mai 2002, profitant des terrassements d'un bassin de compensation écologique de la zone humide de la Véore, Réseau Ferré de France a fait faire des buttes de protection supplémentaires par rapport aux engagements pris lors de l'enquête publique sur le territoire des communes de Chabeuil et Montvendre...

⁶ 2002-2255-01 Conseil Général des Ponts et Chaussées

CONCLUSION

A la mise en service de la ligne nouvelle dans le sud de la Drôme, les riverains ont été « Choqués par l'irruption sonore dans une campagne jusqu'ici paisible ». Les mesures de protection mises en œuvre, notamment les murs et les buttes de protection acoustique ont permis de limiter le niveau de bruit en dessous du niveau légal et de confirmer la cohérence des termes sources utilisés pour l'étude d'impact, mais la perception du bruit demeure forte notamment quand un TGV sort d'une zone protégée par une butte et débouche en ligne directe sur une ou des habitations. La mission a examiné après enquête sur le terrain les travaux qu'il lui paraît raisonnable de faire au regard des critères suivants :

- Les travaux doivent permettre une amélioration acoustique perceptible et limiter les discontinuités d'ouvrages*
- Le coût des travaux doit être en relation avec le nombre d'habitations qui en bénéficieront*
- Que les discontinuités d'ouvrages soient traitées quand cela est possible*
- Saisir deux opportunités de travaux hydrauliques encore en relation avec le TGV, et profiter de la terre disponible pour élever quelques buttes de protection*

La mission propose un programme de 2,5 millions d'Euros, incluant le mur de MUREILS à construire le long de la ligne au nord de Valence et demeuré en attente pour des raisons financières. Le coût pourrait en être partagé entre l'Etat (33%), RFF (33%), le Conseil Général de la Drôme et le Conseil Régional Rhône-Alpes (33%).

Les deux contributions proposées montrent en toute objectivité que la nuisance sonore d'une LGV est un des éléments important à prendre en compte lors du positionnement de l'ouvrage.

En outre le rapport cité préconise en conclusion :

« La perception du bruit demeure forte notamment quand un TGV sort d'une zone protégée par une butte et débouche en ligne directe sur une ou des habitations. La mission a examiné après enquête sur le terrain les travaux qu'il lui paraît raisonnable de faire au regard des critères suivants :

- Les travaux doivent permettre une amélioration acoustique perceptible et limiter les discontinuités d'ouvrages »*

A l'évidence une telle préconisation d'écrans conforte la fracture topographique et contrarie les continuités des TVB⁷.

Dès lors les mesures lourdes d'insertion de l'ouvrage avancées par RFF pour faire accepter la LGV, sont nécessaires, mais seront-elles suffisantes ?

Information coût	Coût du kilomètre
Pose d'écrans anti bruit	3 M€ ⁸

⁷ Trames vertes et bleues

⁸ Conseil Général de l'Environnement

A ces nuisances, il faut ajouter un effet sensible lors de l'arrêt d'un TGV en gare. En effet le crissement lors de la mise en action du freinage dans les avant gares est une nuisance très désagréable.

Toulouse et Bordeaux y seront soumis, Montauban et Agen dans une moindre mesure au regard de la desserte plus légère sur les Gares LGV.

Globalement RFF a consacré 5 millions d'euros aux études environnementales de GPSO.

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

GPSO et biodiversité : RFF s'engage, innove et partage.

La protection de la biodiversité, objectif majeur pour RFF, se joue dès les études de conception du projet. Celles-ci ont d'ores et déjà permis d'établir un inventaire inédit de la faune et la flore dans le territoire concerné par le projet soit six départements (Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées-Atlantiques, Haute-Garonne et Tarn-et-Garonne).

Plus de 200 espèces naturelles protégées ont ainsi été recensées, en collaboration avec différentes associations de protection de l'environnement. La base de données naturaliste issue de ce travail, constitue une source d'information collective précieuse pour la connaissance de la répartition des espèces

L'objectif est bien de partager ces informations avec les services et organismes en charge de la préservation de la biodiversité sur les territoires, aux niveaux départemental, régional et national. RFF met à disposition de ces partenaires les connaissances issues de ses études. **Plus de 5 millions d'euros sont ainsi consacré aux Inventaires écologiques.**

⁹ Document publié dans dossier GPSO

Le projet de LGV n'économise pas l'amélioration de la ligne classique

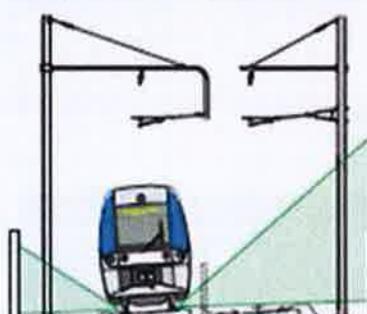
La ligne classique est aujourd'hui insérée dans l'urbanisation dense de la vallée de la Garonne.

Cette ligne devenant disponible pour les convois de fret, Ces derniers sont bruyants avec un temps de passage plus important du fait de la vitesse réduite et de la longueur des convois.

Il conviendra donc, d'assurer une meilleure insertion phonique également pour la ligne classique. Rien n'est prévu pour ce volet dans le budget GPSO.

Dans les zones urbanisées, des écrans insonorisant ne seraient pas superflus. Ces écrans auraient en outre l'avantage de clôturer et de sécuriser l'installation.

la précision des trajectoires renforce l'efficacité des protections



- Les murs anti-bruit sont situés au plus près de la source de nuisances
- Ils peuvent être revêtus de matières absorbantes
- La hauteur est nettement plus faible qu'en mode routier environ à hauteur de fenêtres des rames voyageurs
- La faible hauteur ne masque pas la vue des voyageurs

Un exemple de nuisance révélée sur les lignes classiques où la spécialisation fret amplifiera les circulations se retrouve sur la ligne de Rive Droite du Rhône et le CFAL (Contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise).

La volonté d'intensifier les trafics sur cette ligne dédiée au fret interpelle les riverains par les nouvelles contraintes environnementales qui se font jour :

- 1- Amplitude des circulations étendue au trafic de nuit, qui va dégrader la quiétude sonore. Quiétude dégradée tout au long de la journée par de plus nombreuses circulations.
- 2- Fréquence plus soutenue des passages de convois de matières dangereuses qui réveillent les souvenirs de Janvier 93 ou une rupture d'essieu à provoqué le déraillement et l'incendie d'un train de carburant à La Voulte sur Rhône.



Source : BARPI



Source : BARPI

- Enfin les interruptions de voies répétées et amplifiées sur les passages à niveau, dégradant le niveau de sécurité local.

Ces éléments sont sur cet exemple exacerbés car cette rive droite du Rhône ne profite pas de dessertes ferroviaires pour les voyageurs.

Les comités de sauvegarde s'insurgent contre cette dégradation de la qualité de vie faisant peser un risque latent jusque dans la proximité des lieux de vie plus sensibles que peuvent être les collèges et écoles.

Sauvegarde Rive Droite



Objet : CFAL Contournement ferroviaire de L'agglomération Lyonnaise

Monsieur le Président,

Notre association vous prie de trouver ci-joint, copie du courrier adressé à Monsieur JF CARENCO Préfet de la région Rhône-Alpes, en réponse à l'article paru dans le quotidien ' LE PROGRES DE LYON ' ci-joint.

Vous pouvez lire également d'autres documents concernant les dangers que le projet insensé du tracé pour le CEFAL fera courir à toute la population de la vallée du Rhône, concernant la sécurité à cause du passage de longs et lourds convois de fret Européen, transportant des produits hautement Toxiques et Inflammables (Il est prévu sur cette ligne historique datant de 1879, un train toutes les 6 minutes dans les années à venir.)

Après avoir lu vos déclarations, concernant la sécurité à la suite de la catastrophe en Vendée, nous ne comprenons pas que cette décision de faire circuler ces trains au cœur même des villes et villages de la Vallée du Rhône, région densément peuplée et touristique, n'interpelle pas les différents ministres concernés et contactés.

Connaissez-vous cette région ?

Le préfet, Monsieur JF CARENCO, refuse de reconnaître la dangerosité du tracé choisi.

Nous sommes méprisés, bafoués, la colère monte dans toute cette région. Nous sommes choqués de la contradiction entre vos paroles et celles de vos représentants.

L'état a-t-il deux facettes ?

Tous, nous souhaitons une réponse personnelle de votre part et non le renvoi vers un ministère. Veuillez agréer, monsieur le Président, nos respectueuses salutations.

Au nom de tous les habitants de cette région de France

10

Ces prises de conscience imposent une attention particulière aux porteurs de projets en ce qui concerne les mesures complémentaires d'insertion et de sécurisation devant obligatoirement accompagner tout projet de développement.

Dès lors, la nouvelle partition des flux, en Vallée de Garonne, est une mesure qui impose la prise en compte de l'installation existante et son adaptation à ses nouvelles fonctions fret en particulier.

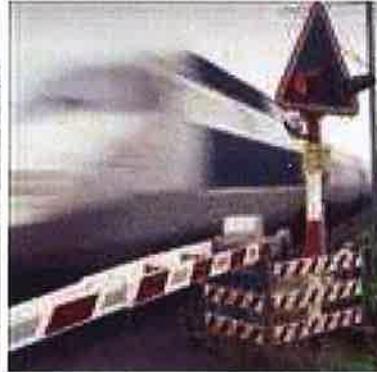
Ces mesures d'accompagnement ne sont pas lisibles dans les budgets GPSO.

Dès lors les nuisances environnementales et les considérations sécuritaires de la ligne actuelle sont des éléments lourds à budgétiser préalablement à toute décision concernant GPSO.

Certaines mesures concernent la sécurité immédiate de points sensibles.

Si le fret est pris en compte, le réseau conventionnel est appelé à assurer tous les trafics excepté les services à grande vitesse. Cette utilité ne peut être détournée de la ligne existante par l'établissement de l'ouvrage GPSO. Il convient donc à minima d'éviter toute collision entre les flux de matières dangereuses sur les points de conflits, que ces chargements soient routiers ou ferroviaires.

¹⁰ Blog de sauvegarde de la rive droite du Rhône



11

RFF doit sécuriser le réseau classique sur tout son linéaire

En termes d'environnement, toutes les mesures semblent coordonnées pour rendre le projet GPSO « Grenellocompatible ».

La mise en avant de la sécurité

La sécurité est la protection des biens et des personnes. Sur la ligne ferroviaire actuelle, il est pris moins de précaution pour protéger l'homme que ce qui semble programmé sur GPSO pour les animaux.

Rien n'est envisagé pour établir des corridors de franchissement sécurisés pour les populations résidant aux abords de la ligne classique Bordeaux – Toulouse. Il ne s'agit pas d'un corridor vert ou bleu mais d'une ligne de vie.

Aujourd'hui encore plus de 120 passages à niveau subsistent sur ce territoire. Les voies ferrées qui sont une véritable fracture topographique, sont aussi des barrières infranchissables à certaines périodes de la journée pour les automobilistes. Les piétons, eux, s'affranchissent parfois des règles de sécurité et les raccourcis établis en franchissant les voies deviennent parfois des raccourcis tragiques. Il faut donc protéger de manière efficace, l'homme contre lui-même, qu'il s'agisse d'un automobiliste ou bien d'un piéton.

L'efficacité de cette protection réside dans un aménagement des franchissements, ergonomique et rationnel.

Accepter de ne pas l'avoir déjà fait, reviendrait à excuser RFF pour ce renoncement dans sa mission d'aménageur du territoire sur les lignes historiques. Cette situation semble en opposition à toute l'attention que RFF porte aux continuités environnementales pour faire aboutir ses projets de LGV. En n'évoquant pas ce point précis, RFF ne semble pas attacher la même importance aux corridors des hommes qu'aux continuités environnementales.



12

Il est inconscient, pour des raisons économiques, de faire évoluer des trains à des vitesses élevées sur des infrastructures non clôturées que des riverains traversent par manque de fonctionnalité des enjambements.

Quelles que soient les suites données au projet GPSO, LGV ou ALternative LGV, il est urgent de sécuriser la ligne classique. Cette ligne, aujourd'hui parcourue, sur des sections significatives, à 160 km/h sans entrave pour les personnes est un danger imminent, en particulier pour les enfants qui souvent n'ont pas conscience du danger que représentent les trains.

En termes d'optimisation, supprimer plus de 100 passages à niveau sur un territoire doit pouvoir optimiser le budget nécessaire. La vérité doit se situer entre les 5 Millions d'euros unitaires sollicités par RFF et les chiffres, couramment pris en référence sur les réseaux étrangers.

Pour exemple en Espagne, la suppression de cinq passages à niveaux est budgétisée 3.630.238 Euros, soit environ 600.000 euro par passage à niveau et non 5.000.000 euros :

**Fomento licita la supresión de cinco pasos a nivel en la línea del Canfranc
23/06/2009**

El Ministerio de Fomento, a través de Adif, ha licitado las obras para la supresión de cinco pasos a nivel de la línea de ancho convencional Zaragoza-Canfranc situados en el término municipal de Ayerbe y Las Peñas de Riglos (Huesca). El presupuesto de licitación de las obras asciende a 3.630.238,2 euros.¹³

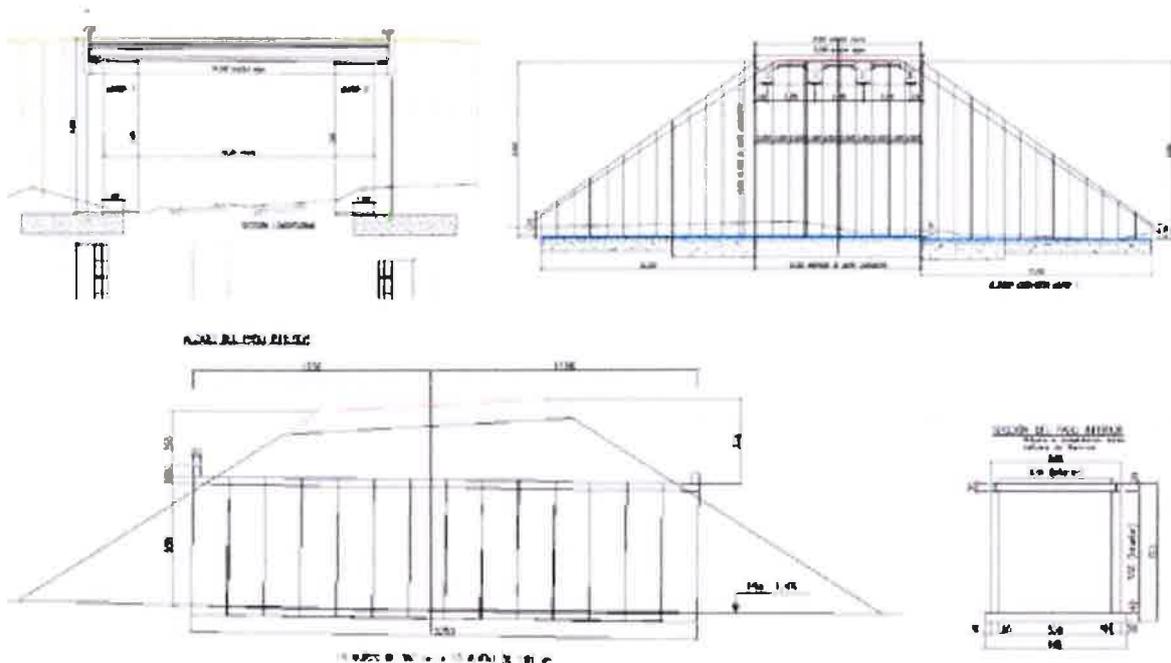
13

¹² DR

¹³ Source Fomento : Ministère des Travaux publics et des transports Espagne : Suppression de 5 passages à niveau

Proyecto: SUPRESIÓN PASOS A NIVEL EN LÍNEA HUESCA CANFRANC
TRAMO: AYERBE - CALDEARENAS
Propiedad: ADIF
Constructora: COALVI.
Asistencia Técnica: CERTUM
Presupuesto: 3,60 M€

Esta actuación ha comprendido la construcción de cinco pasos superiores para vehículos y peatones para suprimir los pasos a nivel. ubicados en los p.k. 35/672, 39/211, 40/250, 52/161 y 55/177 de la citada línea ferroviaria, así como la construcción de 2 pasos inferiores. Para salvar la infraestructura de los pasos superiores se han construido pasos elevados de longitud 13,50 m y galibo 7,50 m, con dos carriles de 3 m cada uno y aceras de 1,2 m a cada lado. Estructuralmente se han construido a base de estribos prefabricados, en módulos de 1,60 m, incluyendo sus aletas correspondientes y vigas doble T de 0,80 m de canto apoyadas en ellos. En las pasos inferiores de 5,00 x 5,50 m, se ha optado por la solución de marco cerrado prefabricado, incluida la cimentación, donde se han atornillado los hastiales sobre los que descansa el dintel a base de una losa maciza de 50 cm de espesor, uniendo tanto cimentación con hastial como hastial con dintel con unión totalmente rígida.



La fiche des travaux engagés, contractualisé auprès de COALVI, reprend en 2011 ces mêmes budgets 2009.

L'inflation ferroviaire n'ayant aucune incidence sur le marché.



Une protection pour l'homme et les animaux. La préparation d'un terrain pour des vitesses élevées sur un site sécurisé.



14

Le projet GPSO ne doit pas conduire encore une fois sur ce volet à l'abandon de la sécurisation de la ligne classique.

Plus de 100 ans d'histoire montrent que la fracture ferroviaire n'a pas été gommée dans le foncier local. Il est urgent de le faire par une politique volontariste d'aménagement de l'ouvrage.

Dès lors il est intéressant de comprendre comment normaliser l'installation actuelle, qui restera toujours l'outil de transport massif des citoyens.

En effet, la majorité des déplacements sont des déplacements Régionaux, qu'il s'agisse d'étudiants ou de travailleurs. Guillaume Pépy, Président de la SNCF, a déclaré que la SNCF transporte 5 millions de voyageurs par jour et que les TGV n'en transportent que 300 000. Des chiffres assez différents des publications 2009.

¹⁴ DR

➤ Le président de la SNCF, Guillaume Pepy

« Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français. » **« Chaque jour, 9 clients sur 10 de la SNCF voyagent sur un autre train que le TGV. La SNCF, c'est 5 millions de voyageurs par jour, là-dessus le TGV n'en transporte que 300.000. »**

Financièrement, l'activité n'est plus le gisement de profits qu'elle a été : « Jusqu'en 2007, les bénéfices du TGV faisaient vivre la boîte »

« Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français. »¹⁵

Trafic SNCF Proximités

- 9 millions de voyageurs par jour en 2009 soit :



- 90% des voyages de SNCF

Transilien



- 2,8 millions de voyageurs Transilien par jour (soit 2/3 des voyages SNCF)
- **6 200 trains sur le réseau Transilien par jour soit 40% de la flotte SNCF en France**
- En Ile-de-France : 13 lignes dont 5 lignes RER, une ligne de Tram-Train (T4) et 16 lignes nocturnes de bus SNCF du réseau Noctilien
- **En 8 ans, le trafic voyageurs Transilien a augmenté de 25%** Chaque jour, 550 000 voyageurs empruntent la ligne D du RER, soit une augmentation de 40% en 8 ans

16

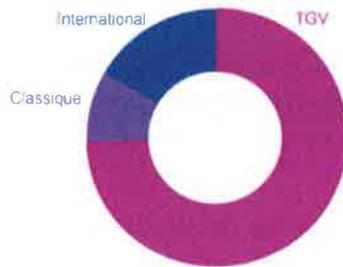
¹⁵ Guillaume Pepy, ancien apôtre du tout-TGV, a lancé un cri d'alarme, dès septembre 2010 : « Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français. »

¹⁶ Source doc SNCF

1,1 milliard de voyageurs transportés en France en 2009

Trafic SNCF Voyages

135 millions de voyageurs transportés en 2009 en France.



- 100 millions en grande vitesse (TGV, IDTGV, IDnight)
- 12 millions en train classique (Téoz et Lunéa)
- 22 millions à l'international :
 - 9,2 millions pour Eurostar
 - 6,1 millions pour Thalys
 - 3,7 millions pour Lyria
 - 1 million pour Artesia
 - 1,3 million de voyageurs vers l'Allemagne
 - 330 000 voyageurs pour Elipsos

→ Objectif pour 2012 : plus de 26 millions de voyageurs vers l'international

17

Ces chiffres montrent que la majorité des utilisateurs du transport sont des voyageurs utilisant les TER ferroviaires ou routiers du quotidien.

En termes d'utilité, la ligne actuelle est beaucoup plus pertinente que la LGV pour les déplacements du quotidien.

L'utilité de la ligne classique Bordeaux - Toulouse est écrasante et mérite quel qu'en soit son destin, toutes les attentions.

La mise en sécurité de l'itinéraire ferroviaire classique est donc parfaitement justifiée quel qu'en soit son avenir. Cette mise en sécurité bénéficiera directement à tous les utilisateurs régionaux.

Surtout, cette modernisation, permettra son acceptabilité lors des évolutions de trafics par les populations riveraines.

Les divers avantages recensés sont :

1. Un accroissement de la sécurité des personnes
2. Un effacement des passages à niveau au profit d'enjambements dénivelés permettant une continuité territoriale permanente
3. Une robustesse induite dans le respect des horaires en évitant les conflits sur les passages à niveau et en réduisant le nombre d'accidents de personnes

¹⁷ Document SNCF

Comparaison des empreintes foncières

Les éléments issus de l'étude topographique, établis par le Cabinet AC2i, montrent qu'il résulterait sur la ligne classique une possibilité d'établir 40 kilomètres de shunt.

Si nous considérons les linéaires à construire, entre le point d'entrée nord sur LGV et le point de sortie sud distant de 210 kilomètres.



Les éléments bruts de comparaison des deux empreintes foncières sont récapitulés dans le tableau suivant :

Emprises à artificialiser	Linéaire global	Dont linéaire découvert	Largeur de l'emprise	Surface
LGV ¹⁸	210 kilomètres	210 kilomètres	100 mètres	2370 hectares ¹⁹
Adaptation ligne classique sans shunts	○	○	○	○
Adaptation ligne classique et shunts	40 kilomètres	35 kilomètres	50 mètres	175 hectares

Ces éléments demanderaient à être affinés sans que cela apporte une modification significative aux ordres de grandeur respectifs. Le tunnel de Pompignan ainsi que les options définitives en proximité d'Agen seront à intégrer.

¹⁹ Inclus triangle captieux pour 270 hectares, hors gares et voies de dessertes qui porterait l'estimation à contrôler à 3500 hectares

Ce qu'il faut retenir

Au niveau de l'environnement et sans préjuger à ce stade des performances techniques, la modernisation de la ligne conventionnelle dispose d'un avantage intéressant sur les volets suivants :

- Elle est économe en foncier
- Elle n'aggrave pas les fractures topographiques et limite les conséquences sur l'environnement
- La ligne conventionnelle est durablement l'outil pertinent pour les déplacements régionaux
- La suppression des passages à niveau et la clôture de l'infrastructure en font un outil sécurisé
- Les traversées en dénivelé remettent en contact les secteurs des deux côtés de l'axe
- Le budget environnemental permet de gommer certaines nuisances
- La desserte d'Agen Ville permet à Agen de ne pas devenir un simple pôle TER et conserve une desserte que Montauban, stimulée par Toulouse Nord ne saurait affaiblir
- L'hypothétique lien ferroviaire entre Agen Ville et Agen TGV n'est plus un outil dispendieux à installer qui pourrait rester au stade de projet car sa construction serait bien l'exception française (Pont de 150 M€ plus linéaire ferroviaire et raccordements)



Des gares et des villes

La gare à longterm a été la porte d'entrée d'un territoire. La vitalité des commerces environnant en on fait un lieu de vie de référence.

C'est bien dans ce contexte que Toulouse et Bordeaux souhaitent continuer à développer leur cœur de ville. Pour ces deux métropoles Régionales, la gare restera centrale. Elle doit être renforcée par l'adjonction d'un quartier dit « d'affaires ». Ce quartier est souvent occupé par des services de la communauté urbaine afin de fournir une base stable aux promoteurs immobiliers.

Une recherche très sommaire suffit à retrouver des dizaines de commentaires sur le rêve qui s'instaure pour aménager les quartiers des gares centres.

L'exemple Bordeaux St Jean confirme :

Vocations et typologies

- Le renouvellement urbain du quartier engagera une extension du centre de l'agglomération, au plan des formes urbaines et des densités, de la programmation. La typologie des logements sera diversifiée. Les activités économiques devront présenter une forte valeur ajoutée

Orientations programmatiques

- Création d'un centre d'affaires à proximité de la gare
- Création d'un équipement d'agglomération
- Création d'un quartier mixte autour d'un parc
- Maintien de la diversité de l'habitat, mixant notamment l'offre locative sociale, l'offre locative intermédiaire et l'accession aidée

Dispositions qualitatives le long des grands axes et principes de traitement des espaces publics

- Requalification des quais afin d'accueillir tous les modes de déplacement.
- Création d'espaces publics majeurs au droit des débouchés du pont Jean Jacques Bosc, sur l'articulation des rues Armagnac et Carle Vernet et en rive de la gare Saint Jean.
- Requalification de la place Ferdinand Buisson au coeur du quartier Belcier.
- Embellissement de l'ensemble des espaces publics.

Souvent construites à l'origine en lisière de ville, les gares historiques sont peu à peu devenues des pôles centraux de l'urbanisation. Elles ont déjà justifié à Bordeaux, un accès par les deux côtés et les quartiers qui entourent.

Ces gares font l'objet de projets très prioritaires des services immobiliers de la SNCF et en particulier de l'activité Gares et Connexions. Cette cellule de réhabilitation prend en main les aménagements et cela permet à la SNCF d'une part de revaloriser son foncier et son immobilier, et d'autre part de faire la marge de toute entreprise de promotion immobilière. Cela, sur un foncier à l'abri de toute concurrence.

L'exemple de Lyon et de son centre d'affaires de La Part Dieu montre l'un des types d'évolutions possibles. Le quartier entourant Lille Europe est une autre référence.

Tout comme à Bordeaux, un programme lourd existe pour Toulouse également.

La gare historique sera insérée dans un quartier de standing, phare de Toulouse. Cela démontre que Toulouse est une cible de clientèle pour RFF et la SNCF. L'argumentaire proposé par la SNCF propriétaire du foncier, convainc sans difficulté les instances locales en proposant une zone de développement à forte valeur ajoutée que ne peut laisser échapper la ville.

Pourtant Toulouse pouvait opter pour une porte d'entrée fonctionnelle, en accueillant le TGV à l'aéroport. Cette configuration fonctionnelle optimisée aurait donné une image lisible et moderne à un pôle structurant régional au rayonnement international. Tel est le cas de Roissy Charles De Gaulle TGV à Paris ou de la gare TGV de St Exupéry à Lyon. En sus tous les accès étaient déjà établis.

Toulouse a été convaincu de faire entrer le TGV en ville, sur un espace durablement inaccessible en véhicule individuel. Ce choix privilégie effrontément les citadins aisés et rompus aux transports en commun, mais surtout cadre parfaitement avec le schéma SNCF de « Gares et Connexions ». La SNCF captera les automobilistes à Toulouse Nord positionnée sur l'Autoroute et encore baptisée Montauban TGV.

Ce positionnement comme à Agen isole durablement la SNCF de AIR France. Si c'est de l'intérêt de la SNCF, c'est ni de l'intérêt des collectivités, ni d'AIR France.

Cette configuration va se retrouver à AGEN, mais les intérêts d'un niveau très inférieur à ceux qui président les décisions pour Toulouse et Bordeaux seront très différents pour Agen. L'étude montrera qu'AGEN TGV n'est pas taillé pour rivaliser avec les métropoles régionales, ni même avec Montauban défini comme TOULOUSE NORD TGV.

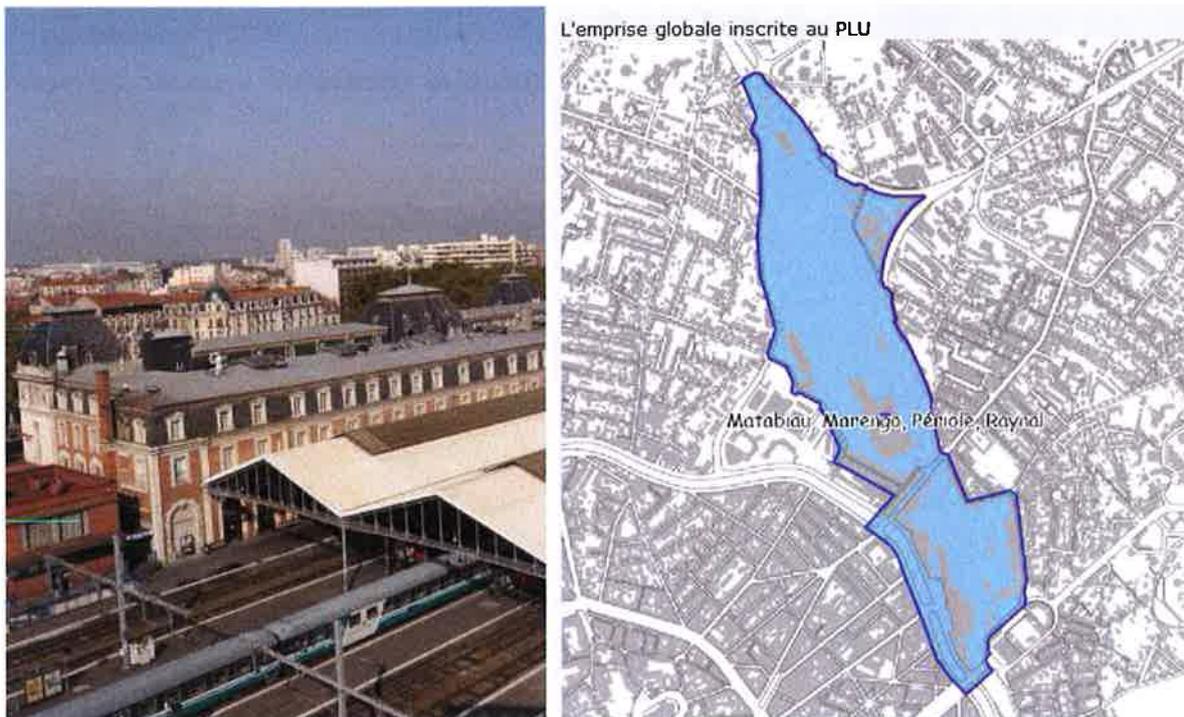
Ces arguments démontrent qu'une ville où la SNCF propose une gare nouvelle TGV extérieure, est une ville très accessoire dans l'habillage global de la desserte. En outre la SNCF se montre avec RFF promoteur d'un projet où les acteurs locaux seront mis à contribution pour le financement et donc le partage du risque. Ces installations valorisées autour de 100 millions d'euros omettent de préciser que les collectivités locales seront appelées à un niveau équivalent pour financer les biens publics dont les ouvrages d'accès. En outre ces collectivités devront s'instaurer en aménageurs et prendre le risque immobilier que la SNCF ne prendra pas sur ces territoires.

La gare TGV n'est donc que le prétexte apporté aux collectivités locales pour lancer un programme immobilier d'accompagnement qui ne sera pas tiré par le TGV.

Tel est le cas d'Agen et de Montauban. Nous détaillerons Montauban, dont les perspectives sont très divergentes au regard de celles d'Agen et qui sont pourtant posées en parallèle dans la présentation GPSO.

Ce contraste de traitement entre métropoles régionales et villes moyenne va être explicité :

- Sur les métropoles régionales, l'activité « Gares et Connexions » de la SNCF vise une conservation et une forte valorisation des surfaces historiques.
- Sur les villes moyennes, RFF et la SNCF coordonnent des programmes d'investissement portés par les acteurs locaux qui en prennent le risque.



Toulouse Matabiau d'aujourd'hui et les projets de demain



²⁰ Photos LDDM

Ces divergences d'enjeux montrent que la composante immobilière arbitre les choix car, au niveau fonctionnel, le choix de desservir Toulouse Matabiau met définitivement Toulouse Matabiau à plus de 3 heures de Paris. L'immobilier appartenant à la SNCF, c'est bien la SNCF qui arbitre alors que GPSO est proposé par RFF.

Un deuxième stratagème positionne une gare Toulouse – Nord TGV, encore annoncée sous le nom de Montauban TGV, à 3 heures de Paris. Ce faisant Midi Pyrénées sera bien à trois heures de Paris pour une gare accessibles par autoroute depuis une zone de chalandise étendue. Sur cette gare le concept est bien le concept TRAIN + AUTO.

Cette gare, devra, à l'évidence, être à terme le terminus du cadencement TER à haute fréquence vers Toulouse. Cette zone disposera d'une zone de chalandise étendue qui impactera fortement Agen TGV...

Choisir entre une friche ferroviaire ou un quartier dynamique

La notion de gare centrale érigée en porte de la ville et couplée à une passerelle urbaine entre les deux secteurs isolés par la voie ferrée pourrait changer le paysage urbain d'Agen et apporter une forte valorisation immobilière.

Pendant Agen, Un conflit s'instaure entre Toulouse et Agen et Agen doit être shunté pour conserver une haute performance à l'axe Paris – Toulouse. Dès lors, Agen n'étant pas une cible majeure du marché GPSO l'option de Gare extérieure TGV permet d'écarter Agen du dispositif et de conserver la performance de Paris vers Toulouse Nord TGV (Montauban) de 3 heures.

Pour imaginer la fonctionnalité d'Agen TGV, il suffit de comparer cette gare nouvelle à l'aérodrome local.

AÉROPORT AGEN LA GARENNE
Aéroport d'Agen La Garenne
Syndicat Mixte pour l'Aérodrome Départemental
47520 Le Passage d'Agen
Tél : 05.53.77.00.88 - Fax : 05.53.96.03.49
e-mail : aeroport.agen@wanadoo.fr

• Accueil
• Présentation

HORAIRES DES VOLS [Plan du site](#)

Nouveaux horaires

Départ AGEN - Arrivée PARIS (Orly Sud)

N° Vol	Départ	Arrivée	Lun	Mar	Mer	Jeu	Ven	Sam	Dim
A5 240	06.40	08.20	X	X	X	X	X		
A5 242	11.00	12.35	X	X	X	X	X		
A5 244	17.50	19.30	X	X	X	X	X		X

Départ PARIS (Orly Sud) - Arrivée AGEN

N° Vol	Départ	Arrivée	Lun	Mar	Mer	Jeu	Ven	Sam	Dim
A5 241	08.45	10.15	X	X	X	X	X		
A5 243	15.50	17.25	X	X	X	X	X		
A5 245	20.00	21.40	X	X	X	X	X		X

Les instigateurs du projet ont bien pris garde de ne pas associer les deux infrastructures car elles auraient renforcé ce pôle du territoire Agenais en le dotant d'une porte d'entrée pour les voyages à longue distance. Porte d'entrée lisible pour tous et dont les charges auraient été minimisées par mutualisation en particulier des infrastructures routières d'accès.

Le tableau précédent appelle à deux commentaires :

1. La desserte est orientée vers Orly, ce qui tend à montrer que la clientèle ciblée au départ d'Agen est la clientèle vers Paris et donc peu intéressée par le segment Agen – Bordeaux TGV. Par contre la clientèle devant utiliser le hub aérien de Roissy embarquera durablement comme c'est déjà le cas à Bordeaux Mérignac ou Toulouse Blagnac qui ne seront pas reliées au TGV.
2. L'offre aérienne prend en charge les bagages et sera confrontée à une offre TGV pour laquelle, le transit à Paris se ferait par le Métro plus le RER et prise en charge de la valise à roulettes.

Dès lors, le décryptage est plus facile. Il calibre les dimensions de l'installation de la gare d'Agen TGV. Gare d'Agen. Cette gare TGV justifiera 30 minutes de service par train, ce qui peut représenter une utilité de service de 5 à 6 heures par jour en situation optimiste.

Agen TGV sera reléguée à une fonction de gare de campagne.

Des exemples multiples existent sur le réseau TGV dont le plus parlant est « la gare des betteraves » sur la LGV Nord Europe.



Macon TGV



Betteraves »

Ablaincourt Pressoir, « Gare des

La gare de Perpignan TGV peut être la transition pour démontrer ce que pourrait être Agen Ville.

Quand la SNCF s'en donne les moyens, elle sait, avec son activité « Gares et Connexions », penser un projet dynamique.

Un tel projet en centre d'Agen, mis à sa mesure, aurait l'avantage de ne pas diluer les implantations commerciales en particulier pour les commerces de services dont le buffet et pour les Taxis.



Perpignan Centre du Monde

Pour Agen les fonctionnalités du TGV peuvent donc se résumer ainsi :

Le TGV est destiné aux liaisons domestiques vers Paris ou Marseille au Sud. L'étude de marché posera les ordres de grandeur, mais déjà il peut être précisé que sur la relation Toulouse – Paris, la gare d'Agen, deuxième gare d'Aquitaine pour sa fréquentation, charge davantage le TGV que Toulouse. Cela induit la constatation que le marché est déjà mature. L'étude de marché devra confirmer ou infirmer cette approche purement fonctionnelle.

Cette dynamique tend vers des objectifs pour RFF et la SNCF qui semblent se lire de la manière suivante :

1. Poser une gare TGV sur une LGV tangentielle à Agen pour ne pas obérer les performances attendues par Toulouse, véritable demandeur
2. Monter l'activité LGV en alternative à l'aérien pour affaiblir durablement l'aérodrome et ainsi confiner ses gestionnaires dans une situation économique difficile, tout au moins pour les trajets domestiques car pour le transcontinental, l'avion est durablement installé.
3. Ne pas trop rendre Agen TGV lisible pour en limiter le nombre de dessertes. La grille aérienne est une bonne approche avec 3 allers et retours quotidiens. L'étude de marché affinera cette donnée.
4. Surtout, vendre un projet de zone de développement économique d'avenir autour d'Agen TGV en laissant croire que le TGV est le moteur de cette activité et non un prétexte.

Les développements suivants vont aborder cette liste non limitative.

La gare de Perpignan « Centre du Monde » sera prise en exemple.

Elle pourrait davantage correspondre à ce que représente Agen. Pourtant elle trouve des limites.

Aujourd'hui, bien que gare centrale de Perpignan, les locaux commerciaux et les bureaux sont largement disponibles dans le projet vendu à la ville par la SNCF. C'est déjà montrer que ce même projet hors de la cité aurait été doublement pénalisé. Par contre, située en plein cœur de Perpignan, la gare a consolidé et soutenu l'activité des quartiers centraux. Dès lors en deuxième phase, ce sera l'expansion de ces activités qui développera les disponibilités déjà anticipées.

Agen est donc mis devant ses choix :

- 1- Construire une gare TGV hors de la ville et affaiblir son activité commerciale par clivage
- 2- Anticiper un développement de la gare centre ville et prendre le risque de reproduire le décalage vécu à Perpignan et en supporter la charge à moyen terme
- 3- Exploiter la gare actuelle et renforcer son tissu économique en posant des marqueurs pour développer en « bon père de famille » un complexe moderne qui sera aménagé lorsque l'activité sera à maturité

Ces trois options montrent que gérer c'est prévoir et qu'Agen peut gérer le futur en le prévoyant sans risque.

A contrario deux des deux options sur trois sont des options à risque.

Aujourd'hui il s'agit de déterminer comment donner de l'élan au territoire Agenais, sans y consacrer des budgets démesurés, tout en préservant l'avenir.

La Gare d'Agen « centre ville » peut apporter ces réponses par une utilisation déjà adaptée aux futurs trafics, tout en préservant un foncier préservant un futur développement.



A court terme les aménagements urbains déjà programmés permettent de préparer l'avenir dans des limites accessibles et réalistes.

Le projet Agen présenté par RFF

Pour sa promotion, le projet de gare nouvelle est toujours montré comme un levier économique à l'exemple des quartiers d'affaires de Lyon ou de Lille.

C'est ne pas tenir compte de la métropolisation des deux Régions, Aquitaine et Midi Pyrénées qui sont obligées d'aspirer toute initiative de ce style pour peser face aux autres grandes villes de France.

Pour les villes moyennes, les gares ont une fonction qui s'apparent plus à une bouche de métro ou à une gare de banlieue, qu'à une porte de la ville.

Aujourd'hui, les choix sont ainsi posés en termes d'aménagement du territoire :

- 1- La liberté est laissée à RFF et à la SNCF d'organiser les dessertes, dans ce cadre, des choix cibles sont de desservir en priorité des têtes de ligne en centre ville. Les choix complémentaires permettent de desservir des points de passages suivant les disponibilités en capacités. Agen est dans ce deuxième cadre. Dès lors les fonctionnalités qui seront construites autour de cette offre de gare LGV d'Agen conditionneront les fréquences de desserte et donc le développement du territoire.
- 2- Le territoire prend son aménagement en charge et peut étudier trois scénarii :
 - a. Il décide d'une gare sur la ligne TGV et ce faisant il divise les fonctionnalités en conservant le fret ferroviaire et les services TER en centre ville avec tous les dangers que comportent les circulations de frets dangereux. Ce scénario dédouble les gares pour créer un « Railport » comme il existe des aéroports. Ce faisant il dilue son activité ferroviaire et condamne l'un des sites à renoncer à son développement.
 - b. Le territoire décide de garder ses activités groupées et il fait desservir la gare historique par les services TGV sans alternative LGV de contournement. C'est ce qu'a décidé Toulouse alors que les réservations foncières sont toujours acquises le long de la rocade. Toulouse veut sa gare à Matabiau pour être passage obligé.
 - c. Le territoire a une volonté forte de concentrer le ferroviaire sur le site de la gare TGV et il y amène toutes les lignes ferroviaires. Cela permet de récupérer le foncier en centre ville et atténue les risques et les nuisances

La première option est la proposition officielle étudiée par RFF.

La deuxième option fait l'objet de cette étude car elle est intégrée à l'itinéraire actif dit historique.

La troisième option très volontariste est parfaitement éludée de tout dossier car RFF ne saurait financer le déménagement de l'infrastructure ferroviaire en parallèle de la LGV lors de la traversée d'Agen. C'est pourtant en Espagne, à Zaragoza, l'option qui a été prise. Le centre de la ville a été libéré du ferroviaire.

Agen centre, gare TGV

La passerelle désuète permettant un enjambement des voies dénote à la fois le besoin de perméabilité entre les deux côtés de la gare et la fracture traumatisante que souligne la voie ferrée à la traversée d'Agén. Cependant elle matérialise la fonctionnalité essentielle pour la continuité des flux de la cité par sa fonction de projection au delà des faisceaux de voies. Des ponts routiers assurent cette même fonction.

Dès lors il est possible d'envisager un redéploiement du quartier de la gare actuel qui resterait gare centrale et unique sur la ville.



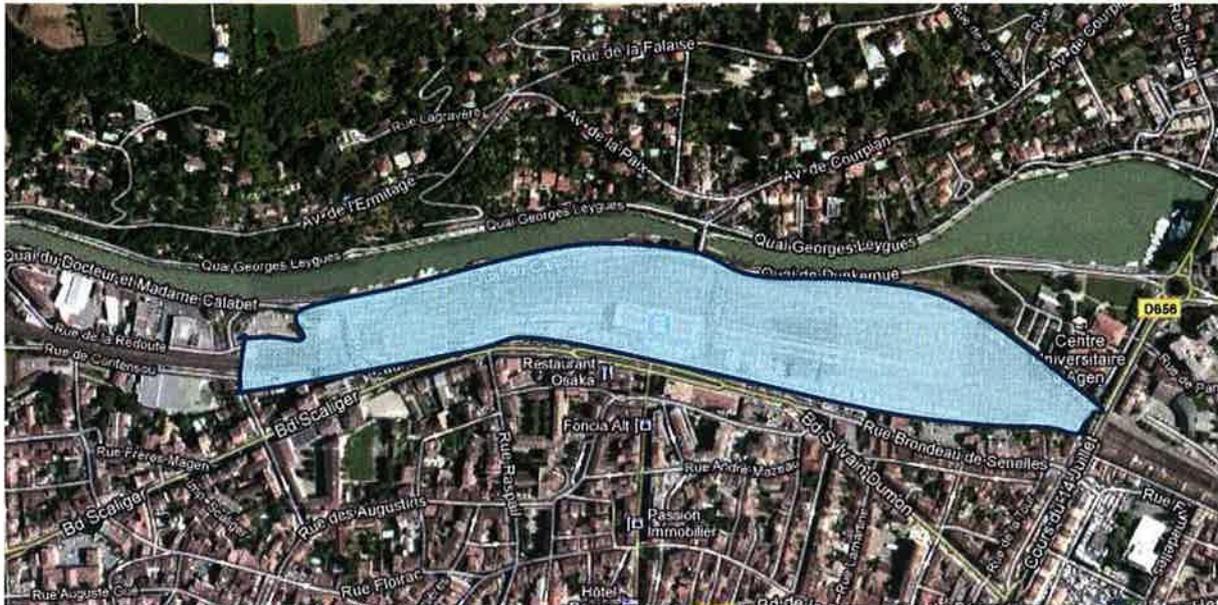
Un contraste d'images révèle les deux niveaux de traitement liés à l'immobilier.

Ci-dessous, la Gare d'Austerlitz à Paris voit sa tranchée peu à peu recouverte pour servir de socle à une passerelle urbanisée intégrant un quartier d'affaires moderne et fonctionnel.



L'activité repose sur les couches de liaisons inférieures posant cet agencement immobilier qui est une fourmière humaine sur un puissant nœud de communications.

Un tel dessein est envisageable à Agén en panachant les solutions retenues pour Perpignan, évoqué précédemment et le quartier d'Austerlitz à Paris.



Les politiques qui sous tendent le conseil de RFF et de la SNCF

L'exposé précédent n'a d'autre but que de démontrer de manière fonctionnelle les politiques amenées par RFF sur le volet Agen du dossier GPSO.

Une considération commerciale

Pour la SNCF, le remplissage de ses TGV est déterminant. Or pour pouvoir disposer de capacités à Agen, il faut que les sièges nécessaires soient majoritairement vides au départ de Toulouse. Cette configuration minore la recette commerciale globale.

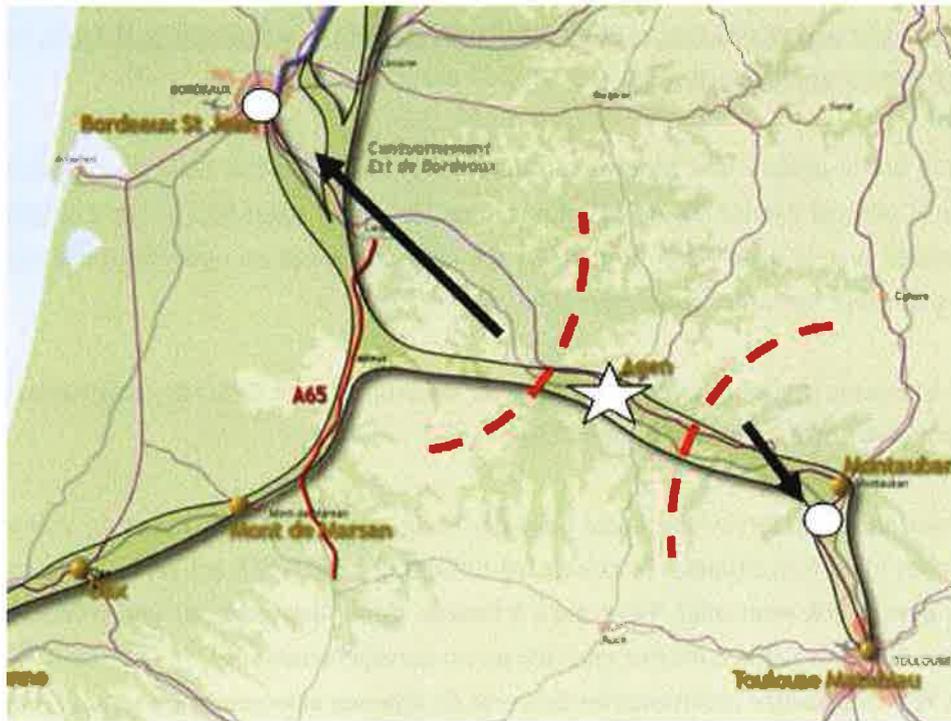
Donc la SNCF propose une gare sur un tracé optimal pour les performances et n'arrêtera à Agen que quelques services quotidiens. En particulier les services qui seraient à remplissage notoirement faibles, à savoir hors des pointes et à contre pointe. Donc des services assez insatisfaisants du point de vue fonctionnel.

Il en serait de même pour Montauban, mais la saturation des accès routiers à Toulouse Matabiau devrait pousser les Toulousains à embarquer en gare TGV de Montauban plus accessible que Toulouse Matabiau par route. Cette remarque est la clé du dispositif fonctionnel.

Un bon remplissage à Montauban qui serait Toulouse Nord TGV, sera de nature à gommer le poids d'Agen qui aujourd'hui est pourtant la deuxième gare d'Aquitaine et mérite d'être considérée comme une destination à part entière.

L'affaiblissement du point d'arrêt d'Agen ne se limitera pas à ces considérations impactant le périurbain Toulousain. En effet si Montauban (Autoroute) dispose de bonnes fréquences de dessertes, il drainera Auch, Castelsarrasin et Moissac qui sont des marchés logiques pour Agen.

En corolaire, les voyageurs situés au-delà d'Agen sur la ligne classique, ne feront pas de « REVERSE » pour prendre le TGV. En effet, les gares TER au Nord d'Agen seront très accessibles avec des parkings gratuits. La combinaison TER + TGV à Bordeaux va revêtir toute sa pertinence.



Cette analyse sera étayée lors de l'étude de marché.

De manière fonctionnelle, sur LGV, le pas de desserte est toujours supérieur à 100 kilomètres. Tel n'est pas le cas pour Montauban – Agen.

En contrepartie Montauban TGV se retrouve dans le rôle d'Aix en Provence TGV pour Marseille et va capter un potentiel lourd.

Considérations techniques et fonctionnelles

Une liaison TER est promise à Agen entre ses deux gares.

Aujourd'hui, Avignon et Aix en Provence n'ont pu les justifier. Valence TGV la justifie car la gare a pu s'installer par coïncidence sur l'axe TER Valence – Grenoble et peut recevoir les TER qui croisent la LGV sur un niveau dénivelé. Il s'agit en fait d'une « gare pont » offrant des fonctionnalités ferroviaires intéressantes. Une amenée du réseau TER sur la gare TGV n'aurait pas pu être justifiée économiquement.

Dès lors, pour une implantation ne se trouvant pas sur une voie ferrée existante, il n'y a aucun espoir à nourrir en ce qui concerne un rameau TER avec infrastructure nouvelle. **Ne pas avoir proposé une gare sur l'une des branches existantes et en particulier, la voie très disponible d'Auch, ne peut être considéré comme un oubli de scénario.**

Cette omission est la preuve que Montauban doit se renforcer avec la zone de chalandise d'Auch. Cela renforce le préjugé exposé. Si tel n'était pas le cas, la gare d'Agen TGV aurait d'emblé été posée sur le croisement avec la ligne Agen – Auch. Ce scénario aurait été en outre l'optimisation de cette infrastructure désuète par sa fonction Agen Ville – Agen TGV.

Eluder cette économie budgétaire rend peu crédible les propositions GPSO de construire un nouveau segment ferroviaire entre Agen ville et Agen TGV.

En ce qui concerne le lien ferroviaire entre deux gares sur une même ville, le cas de Valence TGV est édifiant. En effet malgré sa situation favorable, réutilisant une ligne TER active, le bus en navette est plus sollicité que le TER pour aller d'une gare à l'autre. Ceci s'explique par une fréquence des bus mieux adaptée et moins rigide à mettre en place qu'un service ferroviaire.

En outre des TGV ont du être maintenus en desserte de Valence ville pour répondre au marché local.

Pour finir sur ce volet, le Cabinet dispose d'enquêtes locales qui confirment que l'implantation d'activités tertiaires sur Valence TGV est liée à la dynamique du promoteur d'offrir des constructions neuves, modernes et fonctionnelles. Toutefois il faut noter que le site a été retenu en référence à des implantations tertiaires déjà positionnées sur cette zone avant le projet de gare TGV.

Seulement 3.5% des employés de la zone, considèrent que la gare est un avantage. De cet avantage il ressort que le service TER, pour le parcours domicile – travail, est mis en avant par rapport au service TGV. Cette analyse valide les chiffres des voyageurs du quotidien, de la zone TGV Rovaltain, qui sont essentiellement des navetteurs régionaux.

Autre analogie entre Agen et Valence :

L'arrivée du TGV a durablement mis en difficulté l'aérodrome de proximité que doivent encore supporter le Conseil Général et la Chambre de Commerce locale.

Par opposition à Agen, Montauban TGV sera, comme Valence, positionnée sur la ligne classique.

Donc les correspondances entre les deux systèmes se feront par correspondance directe sans navette inter gares.

Gares nouvelles d'Agen et Montauban : Concurrence ou complémentarité

Montauban TGV prend une avance conséquente dans le dispositif.

Les bonnes questions ont bien été posées dans le débat concernant Montauban mais ces incidences n'ont pas été évoquées à Agen :

LA GARE LGV DE MONTAUBAN

Comment articuler un grand projet d'infrastructure nationale, le développement territorial du Nord de la Région Midi-Pyrénées et un pôle d'équilibre de la métropole toulousaine autour de la CMTR ?

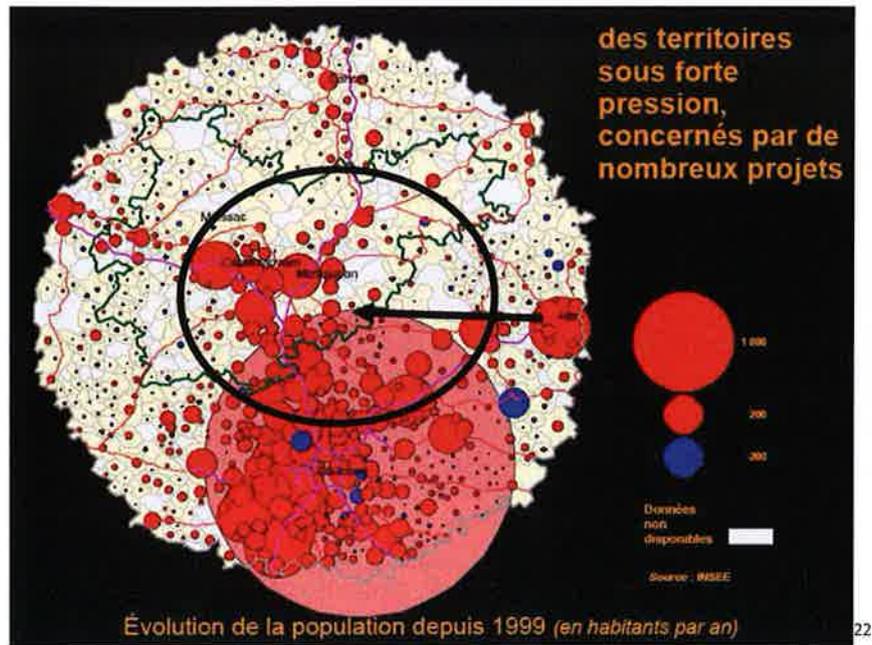
Le premier séminaire du 23 janvier a réuni une quarantaine de personnes à l'appel de la CMTR et de la DIACT dont RFF, SNCF, DDEA 82, MEDEF, Conseil Régional Midi-Pyrénées, CRCI, les CCI et les collectivités de la zone de chalandise de la future gare, le syndicat mixte du SCoT Nord-Toulousain...

<p>INTERROGATIONS POINTS DE DISCUSSION</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Incertitudes quant aux contours effectifs de la future zone de chalandise, variabilité des contours selon la qualité et le type des liaisons avec la future gare (route, fer) ex. Albi intéressée si la liaison routière est améliorée avec Montauban ex. attirance du département du Lot vers Brive pour les déplacements en direction de la région parisienne, le temps de trajet actuel est pénalisant vers Montauban... ex. sous quelles conditions certaines communes du nord de l'agglomération toulousaine pourraient être intéressées par la gare Montauban TGV ?... - Comment intéresser un ensemble de villes moyennes ou de territoires qui ont chacun leur projet de développement ? Comment les associer à une démarche de co-construction d'un projet de développement territorial au service de l'ensemble des collectivités de la zone de chalandise ? 	<p>M. CASIAN, RFF :</p> <p><i>« la zone de chalandise a une configuration différente si on raisonne accès par la route ou accès ferré à la nouvelle gare. »</i></p>
--	---	---

21

²¹ Séminaire 23 janvier Montauban

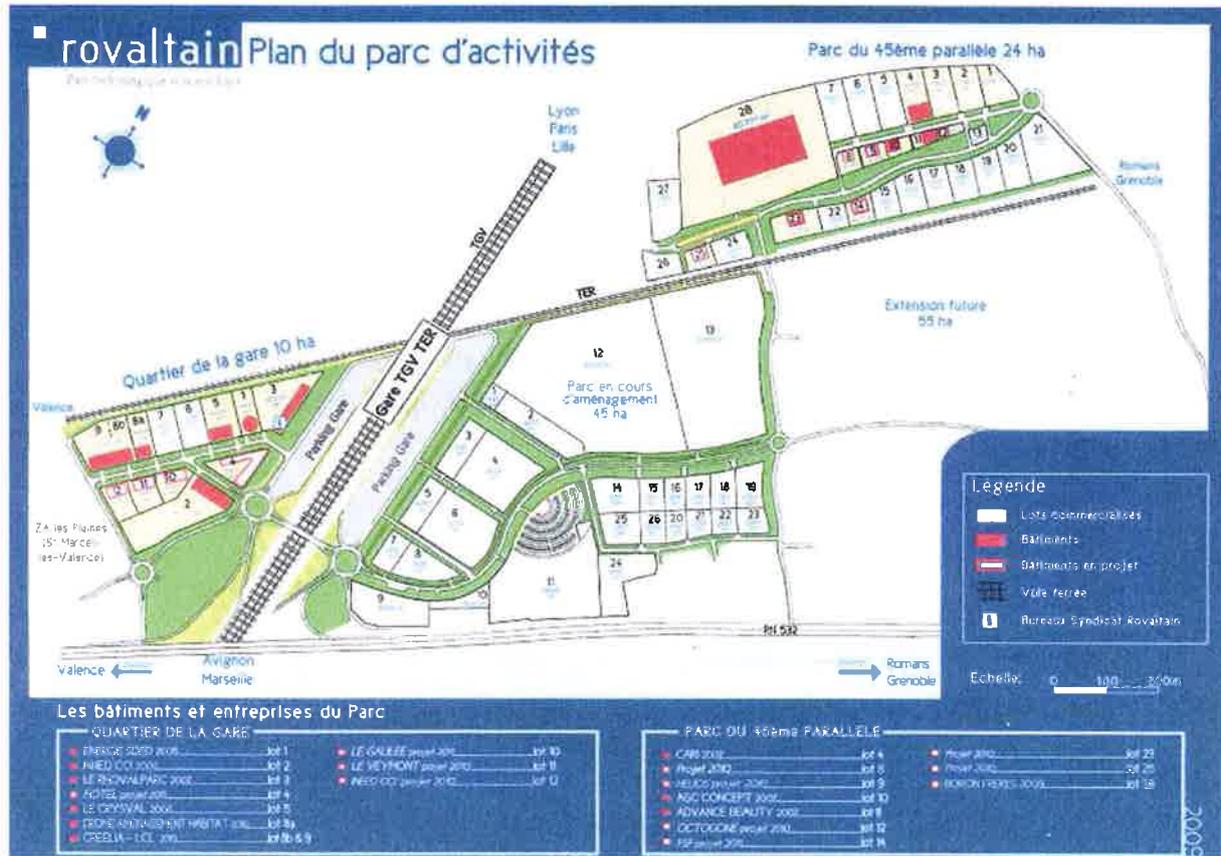
Les données des travaux d'études entrepris pour réaliser le dossier GPSO confirment déjà la prédominance de Montauban sur sa zone de chalandise incluant Moissac et Castelsarrasin.



²² Fond de carte GPSO incrémentée CERCL

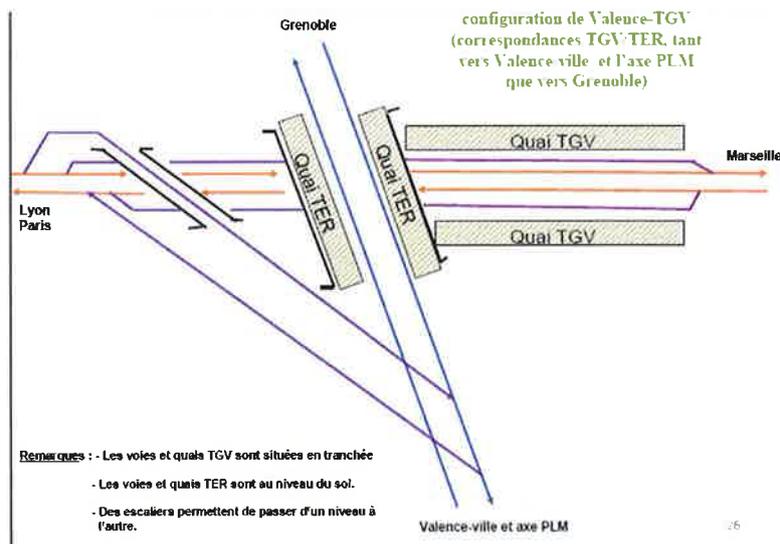
Les coûts induits pour la collectivité d'une gare TGV

En illustration, le pôle TGV de Valence qui est un modèle de référence, permet de prendre la mesure des infrastructures d'accès à financer par la collectivité.



23

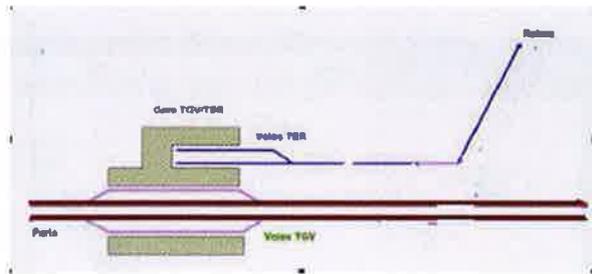
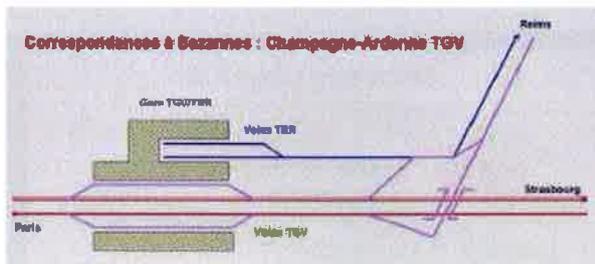
Schéma fonctionnel



23 Documentation Valence Agglo Sud Rhône Alpes

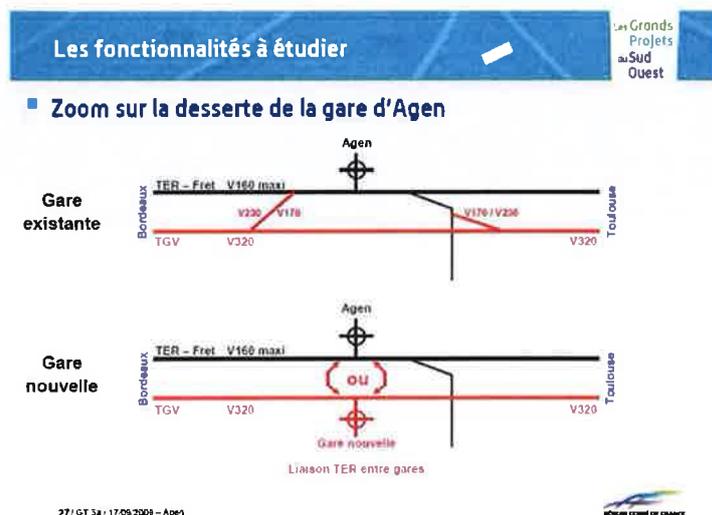
48

Comparaison des fonctionnalités de la gare AGEN TGV



La gare de Bezzannes présentée dans le premier schéma est prise également en exemple. Elle se situe sur une antenne dédiée qui sert également d'interconnexion avec la LGV. La deuxième figure préfigure le schéma fonctionnel d'Agen TGV qui serait une simplification de la configuration de la gare de Bezzannes.

Cette présentation est assez peu lisible dans le schéma proposé par RFF.



Dès lors la branche TER serait une branche dédiée à cette desserte à servir par navettes imposant des changements de train à Agen – Ville et Agen TGV. Un tel scénario n'a pas trouvé de financement sur d'autres configurations similaires dont Avignon et Aix en Provence.

Les chiffres de Valence, offerts en comparaison sont sans équivoque.

Valence a obtenu une mise en correspondance TER – TGV que grâce à l'implantation de la gare sur l'intersection de la ligne Valence – Livron – Grenoble.

Cette possibilité existait à Agen sur l'intersection avec soit la ligne d'Auch, soit la ligne de desserte de Villeneuve sur Lot et Périgueux.

VALENCE
Ville centre : 64 300 hab.
Agglo : 117 450 hab.

Exemples autour de gares périphériques...

- Mise en service en 2002, la gare TGV de « Valence Rhône Alpes Sud » reçoit de 5 000 à 6 000 passagers par jour, soit un trafic annuel de près de 2 millions de voyageurs (contre 1 200 000 pour la première année d'exploitation)
- Implantée à 11 km au Nord-Est de Valence-Centre, la gare superpose un niveau TGV (35 arrêts quotidiens) et un niveau TER (32 arrêts quotidiens)
- La capacité des parkings (500 places à l'ouverture) a dû être ajustée à plusieurs reprises : de 500 à 1 000, puis récemment de 1 000 à 1 400 places
- Sur un périmètre délimité ZAC d'environ 160 ha,
 - 10 ha ont été réservés pour la zone et ses dépendances
 - 23 ha ont été aménagés et accueillent 62 entreprises (630 emplois)
 - 11 ha sont en cours d'aménagement et devraient accueillir une vingtaine d'entreprises (450 emplois prévus),
soit un cumul en 2010 de 1 000 à 1 100 emplois sur 34 ha
- Le Syndicat Mixte Intercommunal « ROVALTAIN », chargé de l'aménagement et du développement de la ZAC pour le compte de 53 communes du nord de la Drôme, prévoit de lancer une troisième tranche de 45 ha après 2010

24

Ne pas positionner Agen TGV sur une intersection ferroviaire déjà existante est une faute budgétaire pénalisante, rendant un tel aménagement inaccessible dès la conception de la LGV.

Considérations immobilières

Le choix retenu d'une gare TGV dédiée est en fait une valorisation à long terme du foncier pour RFF en centre ville.

En effet les installations ferroviaires inutiles devraient laisser place à du foncier hautement valorisable. Ce fut le cas de Toulouse Saint Cyprien.

Le Cabinet est enclin à penser que plutôt que de s'associer à une dynamique artificielle, laissant croire en un développement tertiaire d'Agen sur le pôle TGV, il serait bienvenu d'entreprendre d'évaluer comment, tout comme à Toulouse et Bordeaux, valoriser le foncier RFF/SNCF de la gare centre.

Cette solution semble pouvoir peser pour conserver un rôle de fédérateur territorial à Agen et ne pas le reléguer au rang terminus TER pour l'Aquitaine et pour Midi Pyrénées.

Une preuve supplémentaire en est la gare de Vendôme TGV qui devait amener un parc technologique et ses emplois. Aujourd'hui, vingt ans après, Vendôme TGV reste la gare des bois.

²⁴ Document Valence agglo Sud Rhône-Alpes



Cette gare des bois induit des circulations importantes sur le capillaire routier secondaire local. Cette charge reste dans les budgets des collectivités locales. Le même constat peut être fait à Macon Loché ou encore à Ablaincourt Pressoir, gare des betteraves.