

AMENAGEMENT/CREATION DES GARES TaGV :
Agen, Montauban, Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne



Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1. GPSO, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest	2
1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse	
1.2. Cinq gares dédiées à la desserte des territoires par la grande vitesse	
1.3. Un projet au service des territoires	
2. GPSO et la concertation	3
2.1. Une démarche continue de concertation et d'études	
2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation	
3. Le périmètre de la concertation sur les gares TaGV.....	4
3.1. Les collectivités concernées	
3.2. L'objet de la concertation	
3.3. Les aménagements communs aux trois gares nouvelles présentés à la concertation	
3.4. Les aménagements spécifiques à chaque gare présentés à la concertation	

4. Le dispositif de la concertation

- 4.1. Le dispositif d'information sur le projet
- 4.2. Le dispositif d'information sur la concertation
- 4.3. Le dispositif de participation

5. Le bilan quantitatif de la concertation

- 5.1. La participation du public
- 5.2. La fréquentation du site internet gpso.fr
- 5.3. Les retombées média

6. Les observations recueillies.....

- 6.1. La gare nouvelle de l'agglomération agenaise
- 6.2. La gare nouvelle de l'agglomération de Montauban
- 6.3. La gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan
- 6.4. La gare actuelle de l'agglomération de Dax
- 6.5. La gare actuelle de l'agglomération de Bayonne

7. Les enseignements et perspectives.....

12

ANNEXES (sur DVD joint)

- Courrier du 27 juillet 2011 informant les communes et EPCI de la concertation publique volontaire organisée par RFF sur les 5 gares (existantes et nouvelles)
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération agenaise
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Montauban
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Dax
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Bayonne
- Panneaux d'exposition pour les 5 agglomérations
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Affiches d'information de la concertation volontaire
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31-32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur le 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres déposés dans les mairies et intercommunalités et celles envoyées par mail et courrier postal.

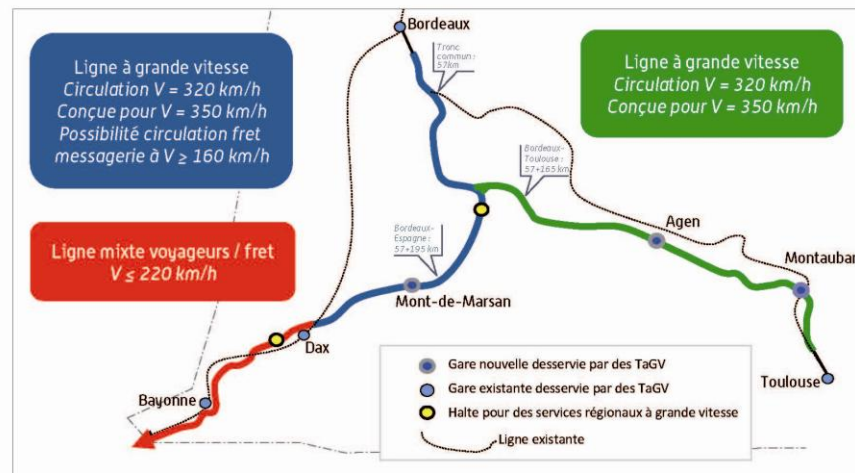
INTRODUCTION

Le présent bilan rend compte de la concertation publique organisée en 2011 sur les opérations d'aménagement des cinq gares TaGV (Trains aptes à la Grande Vitesse) situées sur les deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, constituant le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

La desserte des territoires d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées par les TaGV a été abordée dès les débats publics de 2005 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et 2006 sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ; elle fait partie intégrante du GPSO.

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du GPSO ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre du GPSO, les aménagements des gares existantes de Dax et Bayonne comme le projet de création des gares nouvelles à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ont fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite à l'initiative de RFF, dans le cadre de sa démarche volontaire de concertation.



Pour les autres projets d'aménagements des gares/haltes TER en sortie de Bordeaux et des haltes SRGV, il y a eu également deux concertations en parallèle, qui ont fait l'objet de bilans spécifiques.

1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.

Les études associées au GPSO prennent également en considération le réaménagement de la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, point de raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.

L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T⁽¹⁾ approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.

Cette ligne nouvelle a comme ambition de :

- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse venant de Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :

- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;
- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;

⁽¹⁾ Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer la circulation des TER et des marchandises.

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

1.2 Cinq gares dédiées à la desserte des territoires par la grande vitesse

Construire une nouvelle gare ou aménager une gare existante pour la desserte des trains aptes à la grande vitesse (TaGV), c'est offrir une évolution importante pour le



territoire et la vie de ses habitants : la grande vitesse rapproche les hommes, leur facilite l'accès à plus de destinations, plus rapidement, et fait du train une alternative à la voiture ou à l'avion ; elle apporte une dynamique nouvelle à l'économie, à la coopération universitaire, aux relations culturelles et sociales, c'est-à-dire à l'ensemble des échanges entre les hommes et les territoires.

Pour la desserte des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées par les TaGV, cinq gares sont prévues : la construction de trois nouvelles et l'aménagement de deux existantes, directement raccordées à la ligne nouvelle.

En effet, il n'est pas toujours utile de construire une nouvelle gare. Le réaménagement ou la reconstruction d'une gare existante peut être aussi le meilleur choix pour desservir un territoire, assurer l'ensemble des correspondances ferroviaires et accompagner le développement économique de l'agglomération.

Le choix d'une gare nouvelle a été privilégié à Montauban, Agen et Mont-de-Marsan, alors que sur les agglomérations de Dax et de Bayonne l'utilisation des gares en site central a été privilégiée dans le cadre d'opérations de valorisation urbaine.

Les gares nouvelles du GPSO seront également desservies par les TER pour assurer un maillage et une complémentarité des services ferroviaires au bénéfice du plus grand nombre.

1.3 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.

Avec le **GPSO**, les services ferroviaires seront améliorés.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront principalement sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé. A la mise en service du GPSO, il sera possible de faire circuler un TER toutes les ½ d'heure voire tous les ¼ d'heure aux heures de pointe dans chaque sens de circulation.

Avec le **GPSO**, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.

Les nouvelles gares seront aussi plus modernes et offriront davantage de services. Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport.

L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le **GPSO**, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des

temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires... Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.

L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.



Visuel de l'espace convivial dans la gare de Belfort-Montbéliard TGV, gare mise en service depuis décembre 2011 (Crédit photo : SNCF AREP/M. Vigneau).

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.

Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.

L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.

La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.

L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

Calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, es groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux...) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux...

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpsso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

4 au 30 octobre 2010 : 1^{er} temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;

20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;

9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;

10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpsso.fr.



RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO.

Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- **les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan, et les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne, objet du présent document ;**
- les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes) et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne) ;
- les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.

La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF.

Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du Code de l'urbanisme (article L.300-2) ; ils ont fait l'objet de bilans spécifiques.

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LES GARES TaGV

3.1 Les collectivités concernées

La concertation volontaire sur les gares TaGV (gares desservies par les trains aptes à la grande vitesse) a concerné les communes et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) suivants.

- **Pour la gare d'Agen** : mairies de Brax, Roquefort et Agen, Communauté d'agglomération d'Agen et Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois.
- **Pour la gare de Montauban** : mairies de Bressols et Montauban, Communauté d'agglomération du Grand Montauban.
- **Pour la gare de Mont-de-Marsan** : mairies de Lucbardez-et-Bargues, Saint-Avit et Mont-de-Marsan, Le Marsan Agglomération.
- **Pour la gare de Dax** : mairie de Dax, Communauté d'agglomération du Grand Dax.
- **Pour la gare de Bayonne** : mairie de Bayonne et l'Agglomération Côte Basque-Adour

3.2 L'objet de la concertation

En amont de la concertation publique avec les habitants, RFF a travaillé de manière continue avec les élus des collectivités concernées sur les projets de gares TaGV. Cette concertation avec les élus a permis au Comité de pilotage du GPSO et au Ministère chargé des Transports de valider les éléments suivants :

- la réalisation de trois gares nouvelles TaGV, l'une sur les communes de Brax et Roquefort (agglomération d'Agen), l'autre sur la commune de Bressols (agglomération de Montauban), et la dernière sur la commune de Lucbardez-et-Bargues (agglomération de Mont-de-Marsan) ;
- la desserte TaGV des agglomérations de Dax et de Bayonne par leur gare actuelle en cœur de ville.

Pour enrichir la concertation menée avec les élus, RFF a souhaité informer et recueillir le point de vue des habitants sur les projets de gares TaGV et plus particulièrement sur :

- les services que doivent proposer les gares TaGV : système d'information des voyageurs, commerces, bureaux temporaires, accès Internet, appareils en libre-service (distributeur d'argent, coin nurserie...), consignes pour les bagages ...
- les moyens d'accès aux gares : voiture, transport en commun, pistes cyclables, les zones de stationnement pour les voitures, bus, 2 roues ...

- les aménagements pour se déplacer dans les gares : escalators, ascenseurs, rampes d'accès ...
- et pour les gares nouvelles, la position de la gare et ses voies d'accès.

3.3 Les aménagements communs aux trois gares nouvelles présentés à la concertation

Au-delà des aménagements spécifiques envisagés pour chaque gare, les gares nouvelles seront toutes conçues comme des lieux de vie, bénéficieront de services et d'accès aux trains améliorés et s'inscriront dans une démarche Haute Qualité Environnementale.

Des gares conçues comme des lieux de vie

Placées au centre des principaux réseaux de transport et potentiellement fréquentées par des millions de voyageurs par an, les gares nouvelles proposeront des boutiques, des bureaux temporaires, des salles de conférence, des cafés-restaurants... pourraient être accueillis afin de créer des espaces conviviaux et animés.

Les aménagements des espaces situés autour des gares nouvelles seront conduits par les collectivités territoriales compétentes ; ils contribueront au dynamisme et au rayonnement du quartier de la gare, grâce à la mise en place de commerces et de services de proximité.

D'avantage de services proposés dans la gare

La gare sera équipée de services modernes pour l'information, l'orientation et la sécurité des voyageurs.

Parmi les services pouvant être proposés : un espace Accueil-Information, des espaces d'attente avant l'accès aux trains, un espace d'animations locales, un « Point rencontre » dans le hall bien identifié et visible, des guichets et automates pour la vente de billets, une assistance aux voyageurs pour porter les bagages, un accès au réseau internet par WIFI, une prise en charge spécifique pour les groupes, les jeunes voyageurs et les personnes à mobilité réduite.

Des accès aux trains améliorés

L'accessibilité aux trains fait partie intégrante des problématiques à considérer. C'est une variante primordiale dans le cadre de l'offre d'un service optimal aux voyageurs.

Ainsi, seront pensés :

- Un accès à l'ensemble du réseau régional grâce à une nouvelle liaison ferroviaire entre gare nouvelle et gare centre-ville.
- Des ascenseurs, escaliers, rampes d'accès et escalators pour permettre un accès aisé aux quais (personnes à mobilité réduite, bagages encombrants, familles ...).
- Des quais larges et confortables avec des abris et des places assises.

Une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale)

Les gares seront exemplaires en matière de développement durable et privilégieront :

- l'intégration urbaine du projet et la valorisation du patrimoine naturel (insertion paysagère, préservation des écosystèmes et de la biodiversité),
- la conception et la gestion du bâtiment, réalisé et géré selon une démarche de haute qualité environnementale (matériaux de construction, économies d'énergie ...),
- la garantie du confort des clients (ascenseurs, escalators...) et de l'accessibilité pour tous.

3.4 Les aménagements spécifiques à chaque gare présentés à la concertation








Pour chaque gare, plusieurs scénarii d'aménagement ont été étudiés et présentés à la concertation.

3.4.1 La gare nouvelle de l'agglomération agenaise

L'intermodalité

Pour favoriser le voyage en train, l'accès aux gares doit être facilité. Pour cela, un espace sera dédié au stationnement des bus et véhicules particuliers, et aux deux roues pour les modes doux.

A ce stade du projet, sont envisagés :

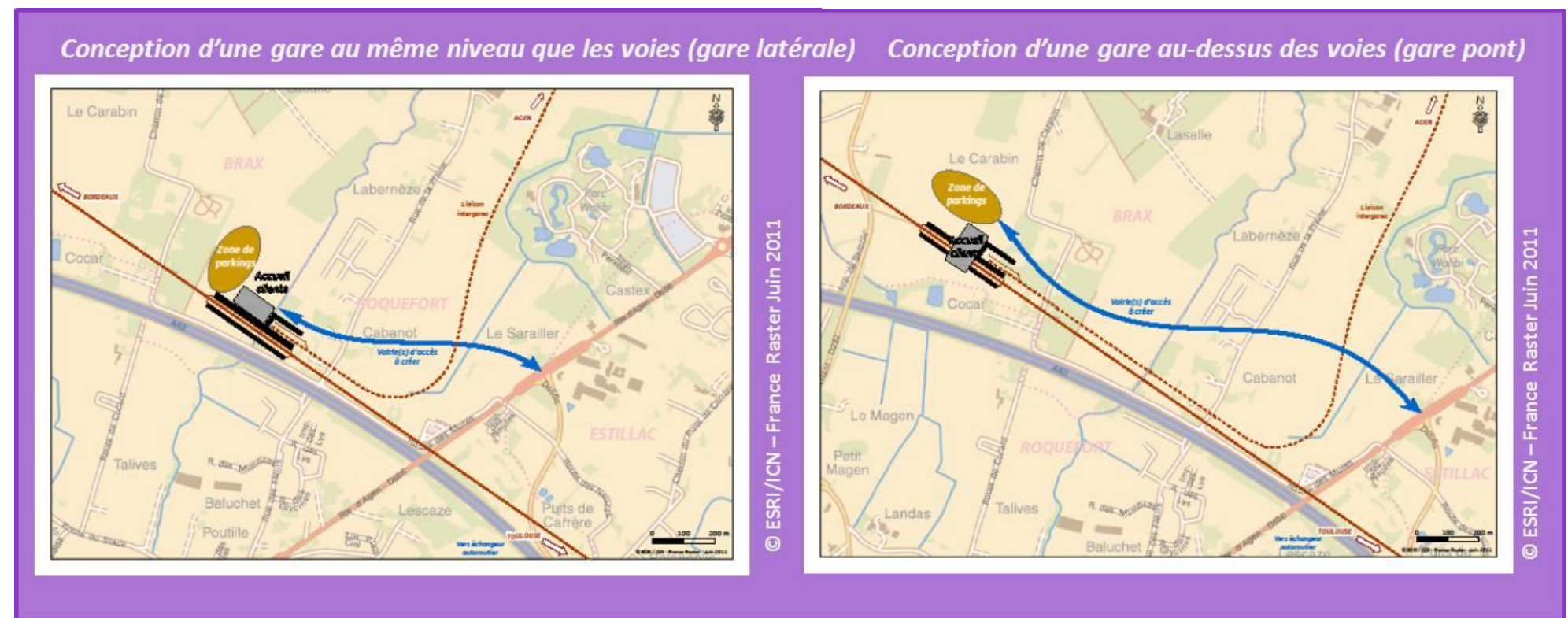
-  Taxi : 15 places
-  Bus : 4 à 5 quais
-  Arrêt-minute : 25 à 30 places
-  Parking courte durée : 150 places
-  Parking longue durée : 1 250 places
-  Location de voitures : 250 places
-  Parc deux roues, abri vélos : 300 places

Les scénarii d'aménagement

Deux scénarii de localisation de la gare nouvelle sur les communes de Brax et Roquefort ont été présentés, ainsi que deux principes d'aménagement :

- le premier propose une gare au même niveau que les voies ferrées (gare latérale),
 - le second, une gare au-dessus des voies ferrées (gare pont).
- Ces différents scénarii sont synthétisés sur le schéma ci-dessous.

Position de la gare nouvelle d'Agen : 2 partis d'aménagement à l'étude









3.4.2 La gare nouvelle de l'agglomération de Montauban

L'intermodalité

Pour favoriser le voyage en train, l'accès aux gares doit être facilité. Pour cela, un espace sera dédié au stationnement des bus, des véhicules particuliers et des deux-roues qui constituent une part importante des transports dans l'agglomération montalbanaise.

A ce stade du projet, sont envisagés :

-  Taxi, arrêt minute : 25 places
-  Bus : 3 à 4 quais
-  Parking longue durée : 560 places
-  Location de voitures : 110 places
-  Parc deux roues et vélos : 175 places
-  Espace vélos libre-service : 100 places

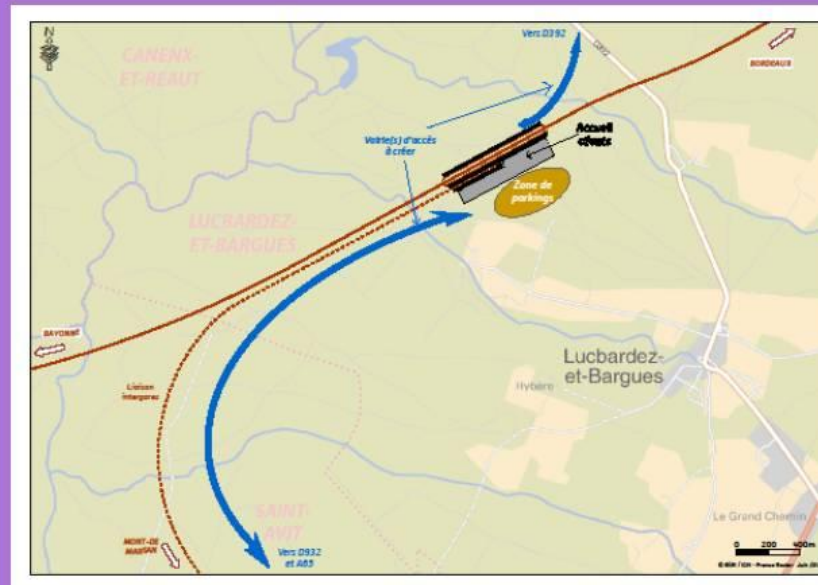
Les scénarii d'aménagement

La gare nouvelle de Montauban est située au croisement de la ligne ferroviaire existante et de sa desserte TER. Deux principes d'aménagement de la gare nouvelle ont été présentés :

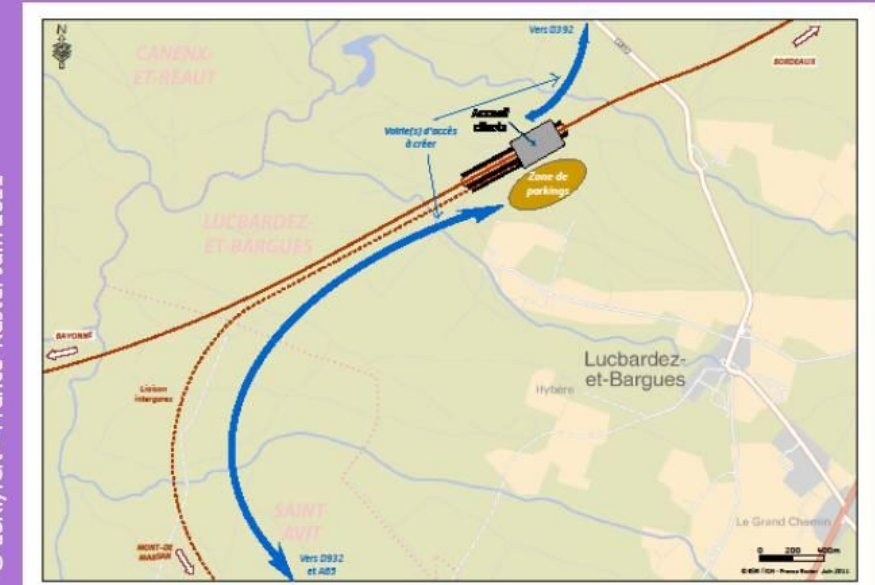
- le premier proposant une gare au même niveau que les voies (gare latérale)
- le second, une gare au-dessus des voies (gare pont).

Ils sont synthétisés sur le schéma ci-dessous.

Conception d'une gare au même niveau que les voies (gare latérale)

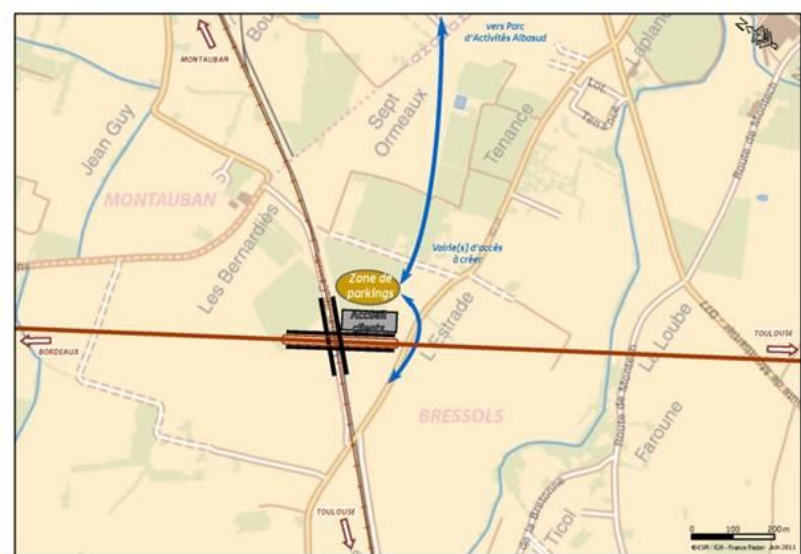


Conception d'une gare au-dessus des voies (gare pont)

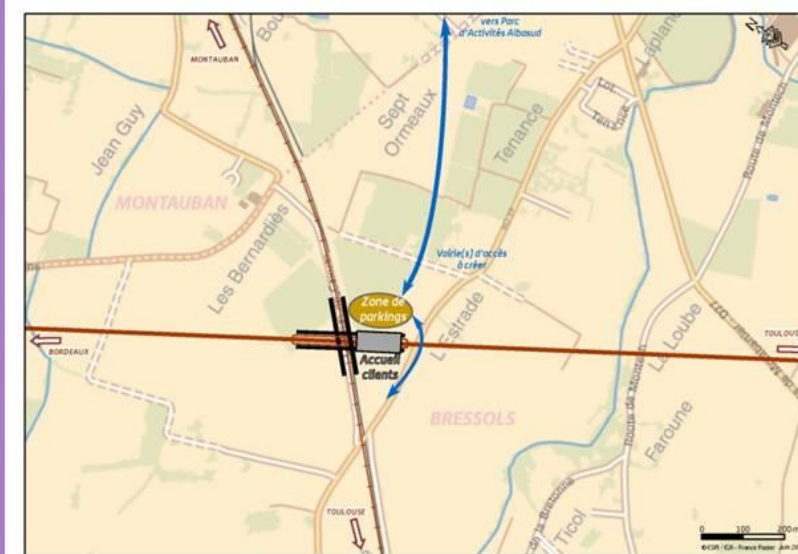


Position de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan : 2 partis d'aménagement à l'étude

Conception d'une gare au même niveau que les voies (gare latérale)



Conception d'une gare au-dessus des voies (gare pont)









Position de la gare nouvelle de Montauban : 2 partis d'aménagement à l'étude

3.4.3 La gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan

L'intermodalité

A ce stade du projet, l'espace qui sera dédié au stationnement des bus et véhicules particuliers est envisagé de la manière suivante :

-  Taxi, arrêt minute : 20 places
-  Bus : 3 quais
-  Parking courte durée : 55 places
-  Parking longue durée : 880 places
-  Location de voitures : 45 places
-  Parc deux roues, abri vélos : 90 places

Les scénarii d'aménagement

Deux principes d'aménagement de la gare nouvelle ont été présentés :

- le premier proposant une gare au même niveau que les voies (gare latérale),
- le second, une gare au-dessus des voies (gare pont).

Ils sont synthétisés sur le schéma ci-dessus.

3.4.4 La gare actuelle de l'agglomération de Dax

Pour accueillir l'accroissement du nombre de voyageurs et du trafic ferroviaire, quelques aménagements sont devenus nécessaires dans la gare de Dax. Ils concernent essentiellement l'amélioration de l'accessibilité de la gare pour les voyageurs et l'optimisation du stationnement des trains en gare.



La gare de Dax comprend aujourd'hui 5 voies, desservant 3 quais.

Des aménagements ont d'ores et déjà été réalisés fin 2010, pour faciliter la circulation des voyageurs à mobilité réduite : création d'un passage souterrain entre les quais 1, 2, et 3, et rehaussement et élargissement partiels des quais 2 et 3.

De nouveaux aménagements sont prévus pour optimiser le stationnement des trains à quai :

- Allongement de la voie 5 sur environ 50 mètres pour recevoir des trains longs en desserte TER Aquitaine. Cet aménagement est nécessaire pour accompagner la mise en service par le Conseil régional d'Aquitaine de rames TER longues pour la desserte Dax-Tarbes ou des Eurocités Dax San Sebastian.
- Amélioration du « remisage court » en journée, c'est-à-dire du stationnement d'un train en attente de l'horaire qui lui est attribué pour circuler.
- Renforcement ou reconfiguration du dépôt de la gare de Dax afin d'accueillir les rames TER Aquitaine et Eurocités qui seront en terminus à Dax.

3.4.5 La gare actuelle de l'agglomération de Bayonne

Les études conduites par RFF montrent que la gare de Bayonne, moyennant les aménagements nécessaires, pourra accueillir le trafic ferroviaire estimé à l'horizon 2035.

Parmi les aménagements nécessaires, selon le schéma directeur national de mise en accessibilité, la gare de Bayonne devra, à l'horizon 2014, améliorer son accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Cette mise en accessibilité fera l'objet d'études spécifiques et distinctes de celles du GPSO. Toutefois, dans le cadre du GPSO, RFF a étudié l'impact que pourrait avoir cette mise en accessibilité sur la configuration actuelle des quais et les conditions de circulation des voyageurs. Concernant son exploitation ferroviaire, la gare dispose de 5 voies à quai dont 2 pour les TaGV. Un aménagement des voies et des équipements ferroviaires de l'entrée ouest de la gare sera nécessaire pour garantir la fiabilité de l'exploitation.



4. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

C'est RFF, en tant que maître d'ouvrage du projet, qui a défini le dispositif de cette concertation publique volontaire.

Ce dispositif est analogue à celui mis en place pour la concertation préalable conduite, dans le même temps, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme sur la création des 2 haltes SRGV et sur le réaménagement des 4 gares/haltes TER en sortie sud de Bordeaux.

Le 27 juillet 2011, RFF a adressé un courrier de présentation du dispositif de la concertation aux communes et intercommunalités concernés par les cinq gares.

A NOTER

La Communauté d'agglomération de Montauban et la Communauté de communes de Laplume-en-Bruilhois n'ont pas accepté d'accueillir dans leurs locaux le dispositif de concertation publique sur les projets de gare nouvelle à Montauban et à Agen.

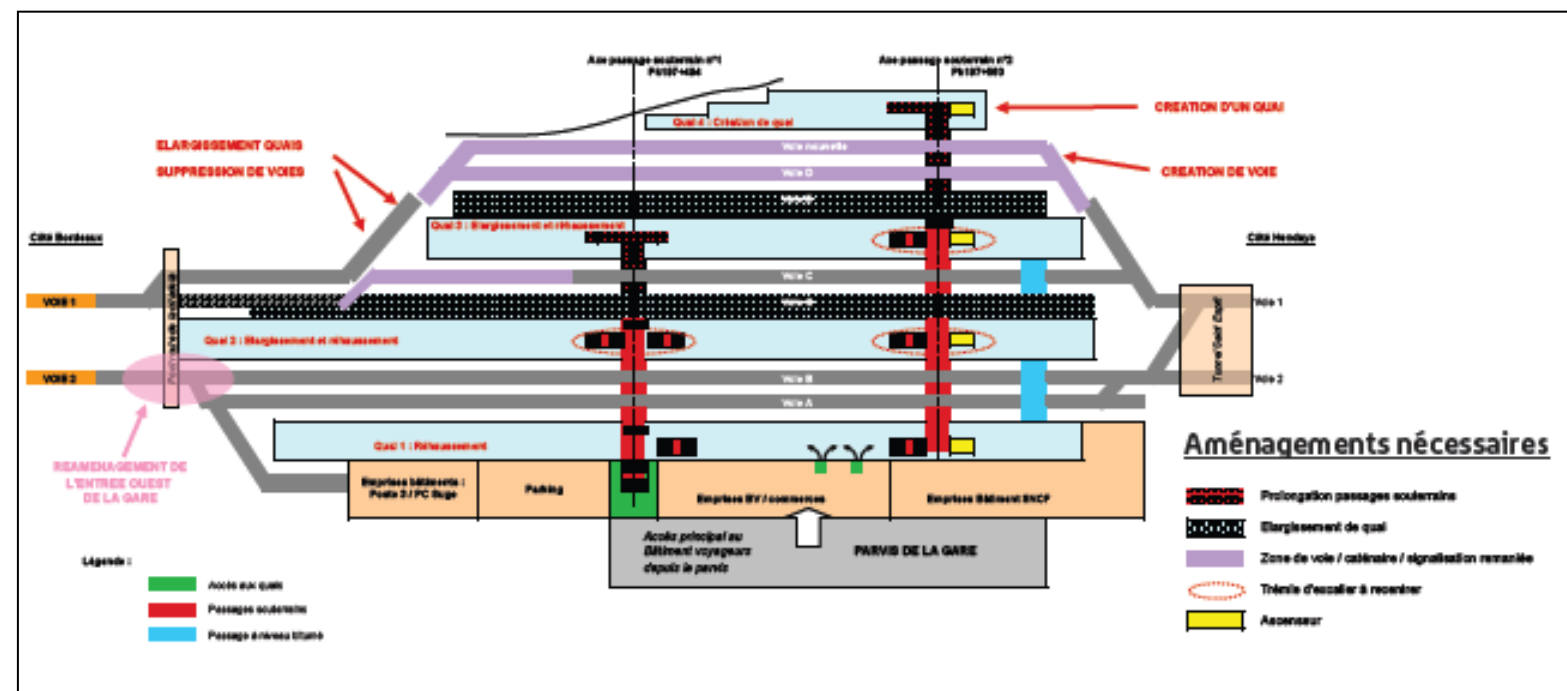
Aussi, les dispositifs d'information et de participation ont été mis à la disposition des habitants dans d'autres lieux, à savoir le hall voyageurs des 2 gares, et les halls d'accueil de la Préfecture et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) des deux départements à Agen et Montauban.

Les communautés en question ont justifié leur position du fait de leur désaccord sur le tracé proposé par RFF sur leurs communes. Cependant, elles ont affirmé qu'elles continueraient à travailler sur le sujet avec RFF et les acteurs locaux concernés.

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

- un dispositif d'information sur le projet,
- un dispositif d'information sur la concertation,
- un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

De nombreux outils et actions ont été réalisés dans ce cadre et mis en place, comme des plaquettes et des panneaux d'exposition. L'ensemble des outils est disponible sur le DVD joint en Annexes au présent bilan. Ils sont également consultables sur le site internet du projet, www.gpso.fr rubrique Documents à télécharger, sous-rubrique « Documents de concertation gares et haltes ».

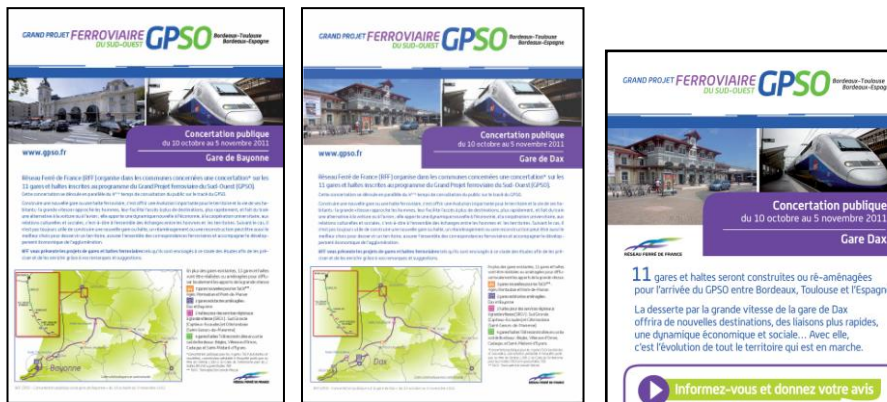
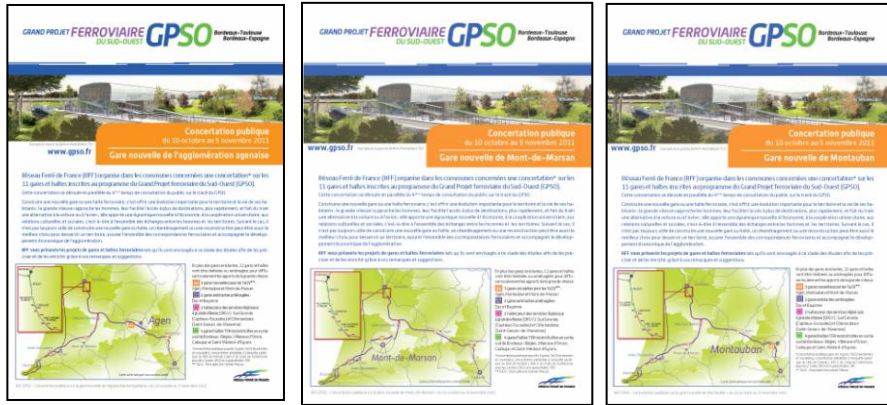


Aménagements ferroviaires nécessaires dans la gare de Bayonne

4.1 Le dispositif d'information sur le projet

Plaquette des scénarii d'aménagements proposés et panneau d'exposition

- Une **plaquette spécifique pour chaque projet de gare** a été éditée et diffusée dans différents lieux publics des communes concernées.



- Un **panneau d'exposition** pour chaque projet de gare a été installé dans différents lieux publics afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de lui présenter les dispositifs d'information et de participation.

De nombreux lieux d'exposition ont été mis en place :

- pour la gare d'Agen : le hall voyageurs dans la gare d'Agen, la Préfecture et la Direction Départementale des Territoires du Lot-et-Garonne (à Agen);
- pour la gare de Montauban : le hall voyageurs de la gare de Montauban, la Préfecture et la Direction Départementale des Territoires du Tarn-et-Garonne (à Montauban) ;
- pour la gare de Mont-de-Marsan : mairies de Mont-de-Marsan, de Lucbardez-et-Bargues et de Saint-Avit, ainsi que le Marsan Agglomération;

- pour la gare de Dax : mairies de Dax et de Saint-Paul les Dax, ainsi que la Communauté d'agglomération du Grand Dax ;
- pour la gare de Bayonne : mairie de Bayonne et l'Agglomération Côte Basque-Adour.

Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO, www.gpso.fr a été spécialement conçu pour la concertation publique (gares et haltes TER au sud de Bordeaux, haltes SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles). Ce site présentait chaque projet, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne.

4.2 Le dispositif d'information sur la concertation

Lettre d'information GPSO

Deux pages de la lettre d'information GPSO n°11 étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.



300 000 exemplaires de la Lettre d'information GPSO ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le projet (communes du fuseau de 1 000 mètres), et adressées par courrier postal aux 3 500 abonnés.

Affiches

Des affiches annonçant l'organisation de la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur son tableau d'affichage extérieur.



Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus :

- dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), La Dépêche du Midi (éditions 31 -32-47-82) et Le Journal du Pays basque ;
- dans la presse nationale le 3 octobre (Le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4^e et dernier temps de consultation du public sur le tracé.



Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, le Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares ; le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.

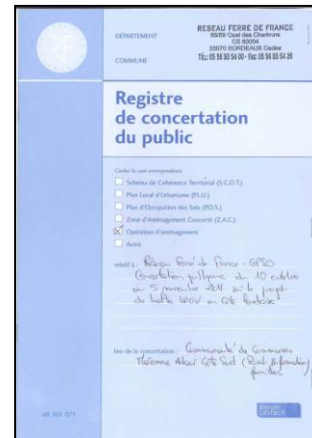
Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins et sur les sites Internet des collectivités concernées sur leur propre initiative.

4.3 Le dispositif de participation

La mise à disposition de registres

Des registres d'observation ont été mis à disposition du public dans tous les lieux où étaient installées l'exposition et les plaquettes de présentation des projets.

- Mairies de Mont-de-Marsan (siège et pôle jeunesse sport éducation), de Lucbardez-et-Bargues et de Saint-Avit, Le Marsan Agglomération
- Mairies de Dax, Saint-Paul-les-Dax et Communauté d'agglomération du Grand Dax
- Préfecture et Direction Départementale des Territoires du Lot-et-Garonne (à Agen)
- Préfecture et Direction Départementale des Territoires du Tarn-et-Garonne (à Montauban)
- Mairie de Bayonne et Communauté d'agglomération Côte Basque-Adour.



Nota : au niveau d'Agen, les registres ont été déposés dans les mairies concernées, mais ont été enlevés rapidement au bout de quelques jours (d'où la présence d'avis sur le registre de Roquefort).

La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale : RFF-Mission GPSO / Gares - Libre Réponse 14370 - 33098 Bordeaux Cedex (dispensé d'affranchissement) ;
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter par courrier ou mail les trois garants de la concertation territoriale GPSO :

- Jean-Michel Uhaldeborde, garant pour le lot 1, zone Bordeaux-Agen-Dax,
- Jean-Pierre Wolff, garant pour le lot 2, zone Agen-Toulouse,
- André Etchelecou, garant pour le lot 3, zone Dax-Frontière espagnole.

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

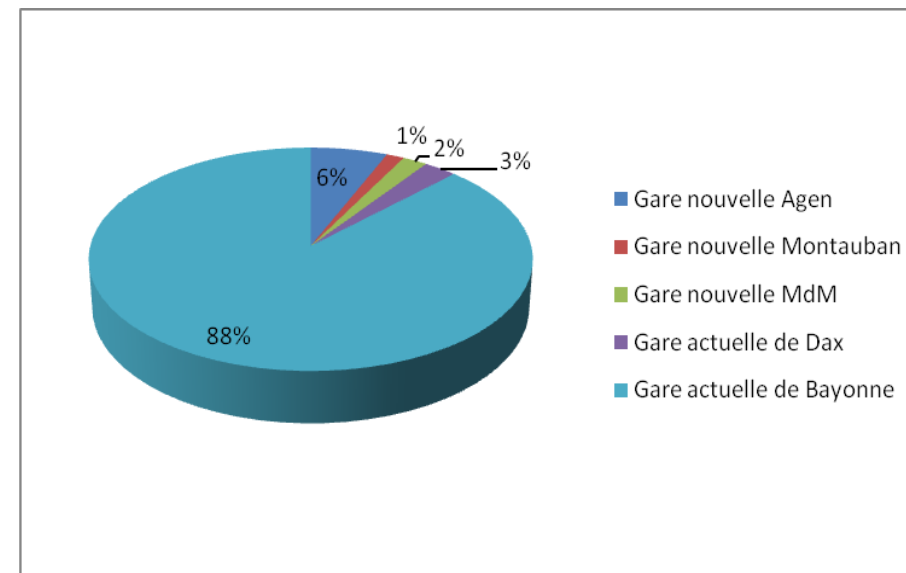
5.1 La participation du public

La participation du public à la concertation a permis de recueillir des observations sur les cinq projets de gares. La plus forte participation a été enregistrée dans les Pyrénées-Atlantiques.

Au total et tous modes confondus, 1 036 avis ont été adressés à RFF, selon la répartition suivante :

- gare nouvelle de l'agglomération d'Agen : 65 avis
- gare nouvelle de l'agglomération de Montauban : 15 avis
- gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan : 21 avis
- gare actuelle de l'agglomération de Dax : 28 avis
- gare actuelle de l'agglomération de Bayonne : 907 avis.

99,5% des avis ont été adressés à RFF par mail.



Répartition des avis par gare

Toutefois, sur les 1 036 avis adressés à RFF, plus de 950 (soit 92%) ont concerné l'opportunité de la création de lignes nouvelles et ne traitaient pas des gares.

Les avis portant sur les projets de gares TaGV ont représenté :

- pour la gare nouvelle d'Agen : 74% des avis
- pour la gare nouvelle de Montauban : 60% des avis
- pour la gare nouvelle de Mont-de-Marsan : 62% des avis
- pour la gare existante de Dax : 14% des avis
- pour la gare existante de Bayonne : 1% des avis.

5.2 La fréquentation du site internet gpso.fr

Pour la concertation publique sur les cinq gares TaGV (gares desservies par les trains à grande vitesse), il y a eu **2 245 pages vues et 1 950 consultations uniques**, sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes TER, TaGV et SRGV. La décomposition est la suivante :

- *La page « Avis-gare nouvelle Agen »*
Cette page a été consultée à 436 reprises par 376 personnes.
- *La page « Avis-gare nouvelle Montauban »*
Cette page a été consultée à 228 reprises par 213 personnes.
- *La page « Avis-gare nouvelle Mont-de-Marsan »*
Cette page a été consultée à 163 reprises par 151 personnes.
- *La page « Avis-gare existante Dax »*
Cette page a été consultée à 168 reprises par 145 personnes.
- *La page « Avis-gare existante Bayonne »*
Cette page a été consultée à 1 250 reprises par 1 065 personnes.

5.3 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes : une conférence de presse organisée par la Préfecture et un communiqué de presse envoyé par RFF.

Le Préfet coordonnateur du GPSO, le Préfet d'Aquitaine, a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF du 4^e temps de consultation du public sur les mesures d'insertion des deux lignes nouvelles et de la concertation publique mise en place, en parallèle, sur les 11 gares et haltes.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont fait l'écho de ces deux temps fort de démocratie participative.

Pour chaque type de média, les retombées sont listées ci-après, selon un ordre chronologique.

La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet GPSO dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

7/10/2011 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 18h
 7/10/2011 : France Bleu Touraine : Journal régional de 18h
 10/10/2011 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
 10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
 10/10/2011 : Nostalgie Toulouse : Journal régional de 6h
 10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 8h
 10/10/2011 : Virgin Radio Pau : Informations locales de 8h30
 11/10/2011 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 11/10/2011 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité du GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/2011 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
 8/10/2011 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest
 10/10/2011 : www.franceBTP.com : GPSO : les consultations publiques lancées
 10/10/2011 : www.septjours.fr : LGV. Lancement de nouvelles discussions
 12/10/2011 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale. La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

6/10/2011 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare
 6/10/2011 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation
 7/10/2011 : AFP : LGV : Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/2011 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV
 7/10/2011 : Le Moniteur : LGV : Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/2011 : Le Parisien : LGV : Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 8/10/2011 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public
 8/10/2011 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?
 10/10/2011 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings
 10/10/2011 : La Correspondance Economique : La Consultation
 10/10/2011 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite
 10/10/2011 : Le Moniteur, la Quotidienne : LGV : lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 10/10/2011 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 10/10/2011 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 11/10/2011 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne
 13/10/2011 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020
 14/10/2011 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public
 14/10/2011 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation
 15/10/2011 : Sud Ouest : LGV : concertation à Villenave
 19/10/2011 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation
 19/10/2011 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne
 21/10/2011 : Sud Ouest : Avoir des TER ou pas ?
 28/10/2011 : Sud Ouest : La fin des passages dangereux
 31/10/2011 : Sud Ouest : Le grand retour des TER
 02/11/2011 : Sud Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiets
 03/11/2011 : Sud Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES**6.1 La gare nouvelle de l'agglomération agenaise**

Les observations recueillies sur le projet de création d'une gare nouvelle dans l'agglomération agenaise ont principalement abordé les thématiques suivantes.

**L'objet de la concertation**

Une personne fait part de sa difficulté à donner un avis sur les deux sites potentiels de localisation de la gare sans connaître l'impact des voies d'accès à chaque site.

L'organisation de la concertation

Pour quelques participants, les règles de la concertation n'ont pas été respectées compte tenu de l'absence des « brochures » dans les points de concertation.

Pour d'autres, « cette concertation est une foutaise, les communes et la Communauté de communes de Laplume en Bruilhois ayant refusé de l'accueillir ».

L'opportunité d'une gare nouvelle

La majorité des avis exprime la volonté d'aménager la gare existante plutôt que d'en créer une nouvelle. Elle reflète l'expression d'une incompréhension autour de ce projet qui est jugé trop coûteux et non adapté en raison de son éloignement d'Agen. Certaines personnes estiment que le temps de parcours entre Agen et la gare nouvelle devrait être pris en considération dans le calcul des temps de parcours en train.

La crainte d'une augmentation des nuisances

La création d'une liaison ferroviaire entre la gare centre-ville d'Agen et la gare nouvelle suscite des inquiétudes quant à l'augmentation des nuisances sonores et visuelles. Les participants à la concertation réclament des réponses concrètes sur les aménagements prévus pour compenser ces nuisances, notamment les protections acoustiques.

La préférence pour le site de Layrac

Pour certains participants, le choix du site de Layrac aurait été plus judicieux et plus économique. Plusieurs arguments ont été exprimés en faveur de ce site :

- la localisation de la gare nouvelle à l'intersection de la ligne existante Agen/Auch aurait permis de relier la gare nouvelle à la gare centre-ville d'Agen à moindre coût (pas de nécessité de construire de raccordement ferroviaire entre les deux gares) ;

- un meilleur accès à Tarbes et à l'Espagne (prolongement de la ligne ferroviaire existante Agen-Auch jusqu'à Tarbes pour une traversée centrale des Pyrénées vers l'Espagne, Saragosse et Madrid) ;

Un participant a indiqué que la modernisation de la ligne existante Agen-Auch serait une opportunité pour les habitants du Gers et du Lot-et-Garonne.

Les compensations financières

Un participant demande une réduction des taxes foncières et d'habitation dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare nouvelle pour compenser les nuisances causées par cette nouvelle gare et la perte de la valeur des biens immobiliers.

- *Sur l'insertion de la gare dans l'environnement*

Des avis suggèrent la création de merlons de terre pour protéger les habitations proches de la nouvelle gare ainsi que la mise en place de protections acoustiques. Un participant, pour qui le concept de gare au-dessus des voies paraît adapté, préconise l'installation de grandes baies vitrées afin d'apprécier la vue de la région.

- *Sur l'accès routier*

Pour accéder à la gare et anticiper l'accroissement du trafic, certains participants suggèrent le réaménagement de la RD656 ou la création d'une nouvelle liaison routière.

- *Sur l'espace intermodal*

Un participant propose d'augmenter la capacité de stationnement à l'arrêt-minute (30 places sont insuffisantes). En revanche, le nombre de places proposé pour le parc deux roues lui paraît adapté.

6.2 La gare nouvelle de l'agglomération de Montauban

Les observations recueillies sur le projet de création d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Montauban ont principalement abordé les thématiques suivantes.



L'opportunité d'une ligne et d'une gare nouvelles

Le projet est jugé intéressant et nécessaire pour certains, inutile et coûteux pour d'autres.

Dans le premier cas, les participants sont favorables au projet car il va accompagner le développement économique de l'agglomération et renforcer son attractivité régionale grâce au projet d'aménagement urbain envisagé autour de la gare nouvelle.

Ceux qui remettent en question l'utilité d'une ligne et d'une gare nouvelles mettent majoritairement en avant son coût trop élevé et la trop grande proximité avec la gare de Toulouse-Matabiau. Ses retombées économiques pour le département et l'agglomération de Montauban sont remises en cause : « *Montauban n'a ni la taille critique ni l'attractivité pour profiter de la ligne sauf à amplifier son rôle de cité dortoir* ». 60 000 voyageurs supplémentaires sur l'axe

Toulouse-Bordeaux sont insuffisants pour justifier la nécessité d'une ligne et d'une gare nouvelles.

Un des avis (4 pages d'une adhérente de l'association Eurosud) proposait une analyse plus approfondie de l'opportunité d'une gare nouvelle à Montauban. Elle est favorable au développement du ferroviaire dans la Région Midi-Pyrénées. En matière d'aménagement du territoire, le ferroviaire est la meilleure alternative à l'utilisation de la voiture. Elle préconise cependant une autre solution que celle de la gare nouvelle. Pour elle, la gare TaGV de l'agglomération de Montauban ne sera pas davantage accessible aux habitants du Nord, du Sud et de l'Ouest de l'agglomération toulousaine ou du département, que ne l'est actuellement la gare de Toulouse-Matabiau (mauvaise desserte en bus, difficile transfert vers/depuis l'aéroport, ...).

Sa préconisation est la réalisation d'un hub régional à l'aéroport de Toulouse Blagnac avec la création d'un TER souterrain en connexion avec les axes de la banlieue toulousaine. Un autre avis aborde l'intérêt d'une desserte à grande vitesse de l'aéroport de Blagnac.

Les principes d'aménagement proposés

Certains participants font part de leur préférence pour une gare pont et adhèrent à la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) et à la construction d'un Bâtiment Basse Consommation (BBC). Certains suggèrent que les aménagements permettent de faire de la gare une vitrine régionale.

L'accessibilité à la gare

Pour les personnes qui se sont exprimées, l'accessibilité à la gare représente un enjeu fort pour le report modal voiture/train. En effet, les habitants de l'agglomération utiliseront davantage le train si l'accès à la gare est facilité. Les moyens d'accès doivent comprendre des pistes cyclables. Une navette routière depuis Labastide St Pierre est préconisée.



Gare de Belfort-Montbéliard TGV : ses parkings et ses accès (Crédit photo : SNCF-AREP/M. Vigneau).

Le choix du site de la gare nouvelle

Le choix de l'emplacement de la gare permettant des correspondances avec le réseau existant est compris et apprécié par les participants. Néanmoins le choix de la commune de Bressols est parfois critiqué. Pour certains, ce choix ne contribue pas au développement harmonieux du Tarn-et-Garonne. Une gare vers Castelsarrasin-Moissac ou même au nord-est aurait permis de rendre ces zones attractives. Une gare au sud bénéficiera avant tout au Nord de l'agglomération toulousaine.

6.3 La gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan

Les observations recueillies sur le projet de création d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Mont-de-Marsan ont principalement abordé les thématiques suivantes.



La position de la gare nouvelle et les moyens d'accéder

La pertinence de construire une gare nouvelle à Mont-de-Marsan recueille le plus d'avis. Pour les habitants qui se sont exprimés, cette gare nouvelle en périphérie de Mont-de-Marsan ne présente pas d'intérêt dans le sens où elle n'offrira pas de gain de temps de parcours. En effet, l'éloignement de la gare nouvelle avec le centre-ville de Mont-de-Marsan va avoir une incidence sur le temps de parcours, qu'il conviendrait de prendre en considération.

Les différents modes de transport utilisés (TER, voiture, taxi, bus, 2 roues) et les aménagements prévus (raccordement à l'échangeur du Caloy) ne compenseront pas cette perte de temps. Ces participants sont donc plutôt favorables à l'aménagement de la gare actuelle de Mont-de-Marsan.

Les services et les aménagements dans la gare

Certaines personnes sont favorables à cette nouvelle gare ; les habitants qui se sont exprimés sont plutôt satisfaits des nouveaux services offerts par la gare nouvelle et préconisent de privilégier l'installation de librairies, cafétérias, bureaux, commerces divers et un point d'information touristique.

L'insertion de la gare nouvelle

Certaines personnes rappellent la nécessité de mettre en place des protections acoustiques et de prévoir des mesures pour intégrer au mieux la gare dans le paysage : plantation d'arbres, utilisation de panneaux photovoltaïques et d'ombrières, ...

Une personne évoque la localisation de la gare dans un secteur fragile du point de vue hydrologique, non loin d'un château et au milieu d'espaces boisés. Il pense que des mesures précises de protections doivent donc être prises.

Un habitant pense que la construction d'une gare nouvelle va entraîner la dégradation du cadre de vie des riverains. Certains avis évoquent l'élaboration d'un schéma de circulation cohérent, afin de limiter les nuisances liées à l'augmentation de la circulation routière. Enfin est suggérée la construction de la gare de manière éco-responsable de façon à valoriser la filière bois. Pour cela, l'organisation d'un concours d'architecture est préconisée ainsi que l'élaboration d'une charte paysagère. Un participant pense que la principale difficulté sera de concevoir un projet évolutif dans le temps, suffisamment attractif et fonctionnel à chaque phase de développement.

6.4 La gare actuelle de l'agglomération de Dax

Les observations recueillies sur le projet d'aménagement de la gare de Dax concernent les thématiques suivantes.



Les nouvelles opportunités de déplacement

Un participant est favorable à une halte SRGV sur la côte landaise, ce nouveau service permettant de rejoindre Pau plus facilement. Il demande si cette halte permettra de rejoindre Madrid plus facilement sans passer par Saragosse.

Le choix du tracé et le raccordement ligne nouvelle/gare existante

Des demandes d'explications ont été formulées sur les deux raccordements envisagés entre la ligne nouvelle et la ligne existante : leur nature, leur localisation, le type de trains qui circuleront, etc.

Les aménagements de la gare

Une interrogation prédomine concernant l'aménagement de la gare actuelle : les aménagements prévus sont-ils suffisamment dimensionnés pour faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs ?

6.5 La gare actuelle de l'agglomération de Bayonne

Les observations recueillies sur le projet d'aménagement de la gare de Bayonne concernent les thématiques suivantes.



La concertation majoritairement utilisée comme moyen d'expression de l'opposition au projet

A Bayonne, la participation a été importante mais essentiellement pour exprimer l'opposition à la création d'une ligne nouvelle. Sur les 907 avis reçus au total, 895 étaient identiques et reproduisaient la phrase suivante : « *Nous voulons que tous les trains roulent sur les voies existantes et s'arrêtent sans changement de train dans les gares de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye* ».

Des interrogations sur les nuisances

Dans les 12 autres avis sur le projet d'aménagement de la gare actuelle de Bayonne, le choix de la gare du centre-ville apparaît pertinent pour certains et inadéquat pour d'autres en raison des nuisances occasionnées pour les riverains, la problématique du stationnement, la destruction d'habitations ...

Certains participants s'inquiètent de l'émergence de nouvelles problématiques provoquées par l'aménagement de la gare actuelle : risques du développement de l'insécurité, nuisances sonores pour les riverains et difficultés d'accès à la gare pour les usagers. Des mesures de protections sont attendues.

Certaines contributions évoquent la préférence pour la création d'une gare en périphérie, afin justement d'éviter ces nuisances.

7. LES ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

La participation du public a été très faible (moins de 100 avis) sur les cinq projets d'aménagements ou création de gares.

Les participants ayant fait des contributions sur l'objet de la concertation sont favorables à la création d'une gare nouvelle en périphérie, d'autres auraient préféré l'aménagement de la gare existante.

Pour les premiers, une gare nouvelle va accompagner le développement économique de leur territoire et contribuer à l'aménagement urbain.

Pour les autres, c'est l'éloignement avec le centre-ville qui est reproché (perte de temps, saturation des axes routiers, ...), ainsi que l'apparition de nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Des participants ont aussi évoqué les bénéfices du projet pour une meilleure mobilité et le report modal voiture/train qu'il va permettre.

Cette concertation a aussi été utilisée pour exprimer l'opposition au GPSO (plus de 950 avis), à la création de lignes nouvelles et de gares TaGV.

Un bilan synthétique de la concertation publique sur le projet de gares TaGV a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage du GPSO le 9 janvier 2012 dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2.

Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan a fait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).

Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (cf. §2).

Ce bilan est adressé aux communes de Brax, Roquefort, Agen, Montauban, Bressols, Dax, Saint-Paul-les-Dax, Mont-de-Marsan, Lucbardez-et-Bargues, Saint-Avit, Bayonne ainsi qu'aux intercommunalités suivantes : Communautés d'agglomération d'Agen, de Montauban, du Grand Dax, du Marsan et Côte Basque-Adour, et à la Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois ; il est à la disposition des habitants auprès de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpsso.fr

La définition du programme des gares va être conduite en 2012 en concertation avec les acteurs des territoires dans le cadre des groupes de travail « Gares et dynamiques territoriales ». Au nombre de six (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax et halte SRGV Côte landaise, Bayonne, halte SRGV sud Gironde), ces groupes de travail ont pour mission :

- de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement des gares, principalement dans les domaines de l'intermodalité de transport et de l'aménagement des territoires ;

- de prendre en compte les projets de développement économique et/ou d'aménagement du territoire.

Les observations recueillies lors de cette concertation vont être examinées dans ces groupes de travail afin de contribuer, de manière utile, à la création des trois gares nouvelles d'Agen, Montauban et Mont-de-Marsan et à l'aménagement des gares de Dax et Bayonne.

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/ haltes inscrits au programme GPSO.

Ces éléments ont fait l'objet de **la Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les 11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.

D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (SUR DVD joint)

- Courrier du 27 juillet 2011 informant les communes et EPCI de la concertation publique volontaire organisée par RFF sur les 5 gares (existantes et nouvelles)
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération agenaise
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Montauban
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Dax
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Bayonne
- Panneaux d'exposition pour les 5 agglomérations
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Affiches d'information de la concertation volontaire
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 - 32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur le 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres déposés dans les mairies et intercommunalités et celles envoyées par mail et courrier postal.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES

