

# les cahiers d'acteurs

Septembre 2005

## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



## CONTRIBUTION DE LA VILLE D'AGEN

AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE  
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

Mairie d'Agen. Maire : monsieur Alain Veyret. Hôtel de Ville, place Dr Esquirol.  
47 916 Agen Cedex 09 Tél. : 05 53 69 47 47



Docteur Alain Veyret  
Maire d'Agen

En tant que Maire d'Agen, je tiens à apporter une contribution au débat public qui s'ouvre afin d'insister sur certaines options relatives à ce projet qui me semblent fondamentales pour l'avenir de la ville et de son aire urbaine.

D'une part la ville d'Agen se prononce pour le développement et la réalisation de la ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse nécessaire à l'équilibre et au développement des liaisons Nord-Sud, Ouest-Est, européennes, nationales, régionales et locales.

D'autre part, elle considère que la gare SNCF d'Agen est un élément à part entière du centre-ville, du centre de l'agglomération d'Agen et de l'aire urbaine, et qu'à ce titre elle doit être la seule gare, y compris pour la Ligne à Grande Vitesse.

Docteur Alain Veyret, Maire de la ville d'Agen.

Le 3 juillet 2005

**L**e Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 Décembre 2003 a inscrit la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux/Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme, et a prévu le lancement du débat public correspondant, en 2005.

Saisie par le maître d'ouvrage du projet Réseau ferré de France, la Commission nationale du débat public a désigné une Commission particulière qui organise le débat du 8 juin au 18 novembre 2005.

Comme rappelé dans les divers documents très complets mis à disposition des acteurs locaux et des citoyens afin d'alimenter le débat, les questions fondamentales qui doivent être abordées, sont :

**\_Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux/Toulouse est-il opportun ?**

**\_Si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier et quels en sont les enjeux territoriaux et environnementaux ?**

Localement, parmi les quatre scénarios privilégiés par RFF dans le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, les modalités de desserte de la ville d'Agen sont au cœur du débat et me paraissent particulièrement importantes pour l'avenir.

**Afin de répondre à la première question**, nous pouvons nous rapporter aux cinq enjeux développés par le maître d'ouvrage à travers la présentation de cette infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et Toulouse qui devra satisfaire les besoins de déplacements à long terme du Sud-Ouest de la France sur l'axe reliant ces deux capitales régionales.

**1** Assurer une part croissante des déplacements voyageurs par le mode ferroviaire en favorisant l'utilisation du train (plus de trois millions de voyageurs supplémentaires par an) :

- Toulouse/Paris via Bordeaux : 3h14
- Toulouse/Bordeaux : 1h00
- Toulouse/Paris via Montauban, Agen et Bordeaux : de 3h30 à 3h45 selon les scénarios.
- Agen/Paris via Bordeaux : 2h51 à 2h52 selon les scénarios.
- Bordeaux/Marseille : 4h35

**2** Participer au développement de l'axe transversal « Grand Sud-Ouest Atlantique Méditerranée » en assurant une liaison en une heure entre Toulouse et Bordeaux et par le développement de la grande vitesse pour les relations de longue distance : Toulouse/Paris (3h14) mais aussi Bordeaux vers la Méditerranée, Narbonne ou Barcelone ou Marseille (4h35) et Lyon.

**3** Permettre une desserte équilibrée des zones traversées par une irrigation effective des territoires en optimisant les modalités de desserte par la grande vitesse des villes intermédiaires d'Agen et de Montauban.

**4** Permettre le développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs par l'aménagement de la ligne actuelle, parallèlement à la création d'une nouvelle infrastructure grande vitesse. Le cadencement et la fréquence des services TER en Région Aquitaine et Midi Pyrénées pourront alors se développer sur l'axe actuel Bordeaux Agen Montauban Toulouse.

**5** Accroître les possibilités du transport ferroviaire de marchandises : diminution des temps de parcours et accroissement des créneaux horaires par délestage de la ligne actuelle des circulations « grandes lignes » sur la LGV.

Cinq enjeux majeurs que je soutiens totalement et qui contribuent à faire du rail un mode performant et attractif, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret industriel en participant efficacement à une meilleure accessibilité des villes du Sud-Ouest.

**En ce qui concerne les différentes solutions fonctionnelles** présentées et les enjeux territoriaux à l'échelle de l'aire urbaine d'Agen, j'appuierai mon propos sur l'étude réalisée par SETEC organisation en avril 2005, à la demande de Réseau ferré de France et relative aux effets de la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Narbonne sur l'aménagement des territoires concernés, et en particulier sur le développement de l'aire urbaine d'Agen.

En préambule, cette étude souligne, et je partage complètement cette analyse, l'importance de la gare d'Agen actuelle dans le développement urbain passé, présent et à venir de la ville d'Agen :

« La gare SNCF d'Agen est un élément à part entière du centre-ville d'Agen et donc du centre de l'agglomération et de l'aire urbaine. Il joue en effet le rôle de moteur commercial et économique à l'échelle de l'aire urbaine et des aires urbaines voisines de moindre importance. L'atmosphère d'animation urbaine qui règne au sortir de la gare évoque la proximité d'un centre-ville bien établi et évoluant régulièrement. Cependant, la qualité architecturale et l'effet d'ensemble architectural du quartier de la gare ne sont actuellement pas porteurs d'une image particulièrement positive par rapport au reste du centre-ville et notamment par rapport au Boulevard de la République. De plus, la gare elle-même se caractérise par l'inconfort de certains espaces, lié à « l'obsolescence » du bâtiment voyageurs et des quais. Elle souffre également d'une accessibilité et d'un stationnement difficile (conflits d'usage...) ainsi que de dispositifs d'informations dépassés. Sa situation et les espaces qui l'entourent permettraient pourtant d'en assurer une transformation radicale, à la fois sur les plans fonctionnel, que d'image et de caractère, afin de mieux correspondre à l'élan de l'agglomération et à la desserte par la LGV ».

Par ailleurs, on peut souligner la place et le rôle de la gare au sein du centre de l'agglomération :

- pôle de rayonnement sur un territoire beaucoup plus vaste que l'agglomération et pôle de convergence des transports collectifs,
- en limite du principal centre commercial, culturel et administratif de l'agglomération et au cœur de l'histoire de la ville et du territoire agenais,
- gare en liaison avec les principaux réseaux, intégrée dans un site en pied de coteau.

Enfin, la gare actuelle est et restera un nœud de communication des différents modes de transport, elle nécessite donc que les meilleures conditions d'échanges intermodaux soient assurées en permanence, et ce d'autant plus que la gare actuelle complète et profite des dessertes du centre-ville très actif d'Agen situé en son immédiate proximité.

Je défendrai donc, vous l'avez compris les scénarios A ou B relatifs à une seule gare dans la gare actuelle qui conforte, appuie et participe pleinement au développement urbain du centre-ville d'Agen et donc de l'agglomération et ceci dans une parfaite cohérence et harmonie avec le projet de renouvellement urbain que nous développons depuis quelques années (ZPPAUP, OPAH RU, PRI, RHI, appui au développement commercial, rénovation des espaces publics et des voiries).

## Ci-dessous les arguments qui plaident en faveur du maintien du site actuel : une seule gare dans la gare actuelle.

— La gare SNCF d'Agen structure le réseau Est de la Région Aquitaine, elle est le point de convergence entre le réseau grande ligne et le réseau régional.

— Elle connecte les liaisons ferroviaires au réseau TER et routier.

— Elle est également desservie par 8 lignes de bus départementales et les trois quarts des bus Agenais, ce qui en fait un nœud important du réseau de transports en commun de l'agglomération agenaise. C'est pourquoi la Ville et la CAA travaillent de longue date sur le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare.

— La gare actuelle dessert directement l'hyper centre et les principaux équipements administratifs et culturels de l'agglomération (3 minutes à pied du centre ville).

— La gare actuelle se situe au croisement des différents axes structurants de la ville des boulevards Scaliger, Sylvain Dumon et Carnot eux-mêmes connectés aux principales radiales de l'agglomération RN21, RD 113.

— Sur les 2000 personnes qui sont accueillies actuellement en gare d'Agen, plus de la moitié viennent directement d'Agen (50 % en véhicules, 12 % à pied). (Enquête origine destination « SETEC organisation », juillet 2004).

— Pas de problème important de capacité à craindre au niveau du complexe ferroviaire agenais : le site et l'espace ferroviaire de la gare actuelle peut convenir pour accueillir un nombre de trains supplémentaires qui sera relativement important (TER et TGV) à la condition d'améliorer l'accessibilité actuelle de la gare ainsi que le stationnement de véhicules particuliers par la création d'un parking.

— Les espaces Est de la gare actuelle vers la place Pierre Loti et le secteur de la Rue Brondeau de Senelles peuvent répondre aux nécessités d'espace liées au renforcement des « fonctions gare supplémentaires » relatif au projet.

## Au niveau du réseau ferroviaire :

— Des améliorations significatives sont attendues du service ferroviaire en gare d'Agen et permettraient à de nombreux trains empruntant la ligne à grande vitesse de s'arrêter en gare d'Agen.

Par ailleurs, la connexion par le réseau Nord de la région (Villeneuve-sur-Lot, Périgueux, Limoges) sera possible ainsi qu'avec l'axe Sud (Auch). Ceci fera de la gare d'Agen une véritable gare de correspondance entre le réseau ferroviaire TER Nord-Sud et Est-Ouest et les lignes à grande vitesse. (Gain de temps pour des correspondances quai à quai avec Marmande, Valence d'Agen, Penne d'Agenais).



## Au niveau de l'organisation de l'agglomération :

— Le projet de gare LGV dans la gare actuelle se situe en totale synergie avec le projet de renouvellement urbain du centre ville de l'agglomération comme je l'ai déjà souligné, et il est tout à fait plausible de considérer que les développements induits par le renforcement du pôle gare seront assurés par le renouvellement urbain sur place.

— Le quartier de la gare et donc le centre de l'agglomération bénéficieront de l'effet TGV renforçant le rôle du pôle gare dans l'agglomération et donc l'attrait du centre d'Agen.

## GARE TGV :

**Facteur d'accélération, de densification et de redynamisation économique et commerciale du centre de l'agglomération et de l'aire urbaine dans un rayon de 50 kilomètres.**

— redynamisation des commerces du quartier de la gare, du centre ville et des services connexes à la gare,

— offre hôtelière adaptée à la clientèle TGV à créer,

— implantation de bureaux tertiaires à développer ainsi qu'une vitrine touristique à l'échelle du département dans le pôle multimodal,

— centralisation de l'ensemble des services ferroviaires sur le site de la gare SNCF actuel confirmant le projet de pôle d'échange multimodal de l'agglomération au niveau de la capacité de développement autour du quartier de la gare future.

Un plan stratégique de développement et de composition urbain pourrait être élaboré dans ce secteur, afin d'accompagner ce projet important incluant les espaces Ouest et Est mitoyens de la gare tout en améliorant le système de voirie de part et d'autre de la gare.

Cette étude est d'autant plus nécessaire que ce projet nécessite des acquisitions foncières relatives au développement des infrastructures d'accueil (stationnement VL, transports en commun, taxis, dépose minute, etc.).

Il est également à craindre que, à l'image de ce qui s'est passé dans d'autres villes et en particulier à Macon (71) la création d'une gare ex-nihilo, à plusieurs kilomètres du centre-ville, ne génère aucune activité économique complémentaire significative et ne laisse en définitif, qu'une vaste zone, en friche, dépourvue d'équipements industriels et commerciaux.

La ville d'Agen se prononce sans hésitation pour le développement et la réalisation de cette infrastructure nécessaire à l'équilibre et au développement des liaisons Nord-Sud, Ouest-Est, européennes, nationales, régionales et locales.

Elle appuie un scénario prévoyant deux raccordements à l'Ouest et à l'Est d'Agen (desserte dite "en crochet", scénario A ou B).

**En effet, seul le maintien de la gare actuelle et son développement en pôle multimodal TGV, TER, bus inter urbain, bus urbain, taxis permettra une intermodalité intéressante et une connexion possible TGV/TER. Cette connexion TGV/TER impossible en cas de transfert de la gare TGV au sud de la Garonne sera seule capable d'une irrigation optimum du tissu local et régional à la hauteur de son nécessaire développement.**

**Par ailleurs, ce projet de gare TGV au centre ville s'inscrit en parfaite harmonie avec le projet urbain de la ville d'Agen consistant à redynamiser le cœur de l'agglomération agenaise par le biais du renforcement de son habitat, de ses commerces et de ses déplacements.**

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site [www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)